



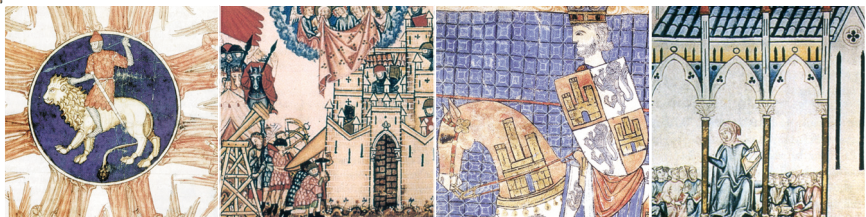
CÁTEDRA
ALFONSO X EL SABIO
CASTILLO D SAN MARCOS



ALCANATE

REVISTA DE ESTUDIOS ALFONSÍES

VOLUMEN XII
2020-2021



Caballero

ALCANATE

REVISTA DE ESTUDIOS
ALFONSÍES
XII

2020-2021

DIRECTOR:

Dr. Manuel González Jiménez (Universidad de Sevilla, España)

SECRETARIO DE REDACCIÓN:

Dr. Carlos de Ayala Martínez (Universidad Autónoma de Madrid, España)

SECRETARIO TÉCNICO DE REDACCIÓN:

D. Daniel Ríos Toledano (Universidad de Cádiz, España)

CONSEJO DE REDACCIÓN

Dr. Rafael Sánchez Saus (Universidad de Cádiz, España)

Dr. Manuel García Fernández (Universidad de Sevilla, España)

Dr. Rafael Cano Aguilar (Universidad de Sevilla, España)

D. Luis Suárez Ávila (Instituto Seminario Menéndez Pidal, Madrid, España)

CONSEJO ASESOR

Dr. Carlos Alvar (Universidad de Alcalá de Henares, España)

Dr. Vicens Beltrán (Universidad de Barcelona, España)

Dr. Rafael Cómez Ramos (Universidad de Sevilla, España)

Dra. Ana Domínguez (Universidad Complutense de Madrid, España)

Dr. Luís Miguel Duarte (Universidade de Porto, Portugal)

Dr. Inés Fernández-Ordóñez (Universidad Autónoma de Madrid, España)

Dra. María Estela González de Fauve (Universidad de Buenos Aires, Argentina)

Dr. Ariel Guiance (CONICET – Universidad de Córdoba, Argentina)

Dr. Aquilino Iglesia Ferreirós (Universidad de Barcelona, España)

Dr. Alfonso Franco Silva (Universidad de Cádiz, España)

Dr. Philippe Josserand (Université de Nantes, Francia)

Dr. Miguel Ángel Ladero Quesada (Universidad Complutense de Madrid, España)

Dr. Peter Linehan (Saint John's College, Cambridge, Reino Unido)

Dr. Georges Martin (École Normal Supérieure Lettres et Sciences Humaines, Lyon, Francia)

Dr. Félix Martínez Llorente (Universidad de Valladolid, España)

Dr. Pascual Martínez Sopena (Universidad de Valladolid, España)

Dr. Joseph K. O'Callaghan (Forham University, New York, Estados Unidos de América)

Dr. Luis Filipe Oliveira (Universidade do Algarve, Portugal)

Dr. Stephen Parkinson (Oxford University – Taylor Institution, Reino Unido)

Dra. Paula Pinto (Universidade de Porto, Portugal)

Dr. Martín Ríos Saloma (Universidad Nacional Autónoma de México, México)

Dr. Teófilo Ruiz (University of California, Estados Unidos de América)

Dr. Nicasio Salvador Miguel (Universidad Complutense de Madrid, España)

Dr. Ismael Sánchez de la Cuesta (Real Conservatorio de Madrid, España)

Dra. Nieves Sánchez González de Herrero (Universidad de Salamanca, España)

Dra. Connie Scarborough (Texas Tech University, Estados Unidos de América)

Dr. Giuseppe di Stefano (Università di Pisa, Italia)

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad, ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso de la Cátedra Alfonso X el Sabio y la Editorial Universidad de Sevilla

Ética en la publicación. La revista *Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes* sólo publicará artículos originales y de calidad científica contrastada. Se velará estrictamente para que no se produzcan malas prácticas en la publicación científica, tales como la deformación o invención de datos, el plagio o la duplicidad. Los autores tienen la responsabilidad de garantizar que los trabajos son originales e inéditos, fruto del consenso de todos los autores y cumplen con la legalidad vigente y los permisos necesarios. Los artículos que no cumplan estas normas éticas serán descartados. Las opiniones y hechos consignados en cada artículo son de exclusiva responsabilidad de sus autores. El Consejo de Redacción de *Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes* no se hace responsable, en ningún caso, de la credibilidad y autenticidad de los trabajos.

Declaración de privacidad. Los nombres, direcciones de correo-e, o cualquier otro dato de índole personal introducidos en esta revista se usarán solo para los fines declarados por esta revista y no estarán disponibles para ningún otro propósito.

Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes se reseña en:

Repertorio de Medievalismo Hispánico y CSIC - ISOC

© Cátedra Alfonso X el Sabio, 2021

C/ San Francisco, 32

11500 El Puerto de Santa María (Cádiz)

Correo electrónico: alcanate@catedraalfonsox.es

© Editorial Universidad de Sevilla, 2021

C/ Porvenir, 27

41013 Sevilla

Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443

Correo electrónico: eus4@us.es

Web: <https://www.editorial.us.es>

© De los textos: los autores, 2021

Printed in Spain - Impreso en España

I.S.S.N. 1579-0576

Depósito Legal: SE-4.266-2003

Diseño: Cortijo y Asociados

Maquetación: Archivos y Publicaciones Scriptorium, S.L.

SUMARIO

XII SEMANA DE ESTUDIOS ALFONSÍES

Alfonso X y el Mar

- 13 La *Costeira do gran Mar de España* en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X
Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA
Universidad de Cantabria
- 57 A estrategia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)
Amélia Aguiar ANDRADE
Universidade Nova de Lisboa-NOVA FCSH e IEM
- 101 La cuenca del Guadalete y los fallidos proyectos de expansión marítima de Alfonso X
Enrique José RUIZ PILARES
Universidad de Cádiz
- 125 *Ad terram regis Castelle*. Comercio, navegación y privilegios italianos en Andalucía en tiempos de Alfonso X el Sabio
Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO
Universidad de Granada
- 163 La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X (1240-1285)
José Manuel RODRÍGUEZ GARCÍA
UNED
- 183 Las actividades marítimas en Andalucía durante el reinado de Alfonso X
Eduardo AZNAR VALLEJO
Universidad de La Laguna

VARIA

- 211 La poesía de Alfonso X el Sabio: una bibliografía anotada (2012). Segundo suplemento
JOSEPH T. SNOW
Michigan State University, Emeritus

RESEÑAS

- 271 Rafael CÓMEZ RAMOS,
El urbanismo durante el reinado de Alfonso X El Sabio,
Daniel Ríos Toledano
- 275 Normas para la presentación de originales en la revista *Alcanate. Revista de estudios alfonsíes*
- 281 Compromiso ético para publicación de artículos
- 287 Ethical commitment for the publication of articles



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X (1240-1285)

José Manuel RODRÍGUEZ GARCÍA
UNED

Resumen: Es este trabajo analizaremos el papel que jugaron las flotas medievales en la época de Alfonso X. Para ello primero habría que establecer qué es una flota, de qué se compone tanto a nivel humano como material y cómo se dirige. Hay que tener en cuenta la fragilidad de las flotas en esta época a nivel institucional, por la inestabilidad de su formación y mantenimiento debido a limitaciones políticas, logísticas y económicas, resultando en la práctica en la inexistencia de una armada real permanente. Acto seguido no centraremos en las funciones o labores que llevaron a cabo, cuáles eran y cómo se acometían.

Probablemente nos encontramos ante una etapa de cristalización de ciertas funciones que ya se llevaban a cabo y que no variarían básicamente hasta mediados del s. XV, con el peso de la artillería embarcada. No obstante, otra cosa es la forma de hacerlo, y hay que señalar ciertos avances en el diseño naval o disposición de remos (trirremes y naos) y, sobre todo, en la navegación de fines de siglo S.XIII que permitirán mayor carga y un quizás diferente planteamiento de las rutas de acceso, aunque eso ya es material para otro trabajo.

Palabras clave: Flota, corso, guerra naval, galera, medieval, Alfonso X.

Abstract: In this essay we will analyse the role of the medieval fleets around the time of Alfonso's X of Castile, though not only regarding the Castilian crown. To start with we will have to establish what a fleet was, how was organized, composed, and led. We have to bear in mind that in this time Fleets were incredible fragile from an institutional point of view due to the instability of their creation in a time where a true royal and permanent royal navy did not exist. Only then we will focus on the role of the fleets and how they fought or try to accomplish the objectives marked.

This is likely a time of certain evolution but also crystallization of some roles attach to a medieval fleet; roles that would hardly change, though it will increase, till the end of the Middle Ages, except for the developments in sailing and bigger ships from the last years of the 13th century that allowed to different ways to achieving them.

Keywords: Fleet, sea warfare, maritime warfare, galley, medieval, Alfonso X.



1. Introducción

Para algunos autores el siglo XIII está lleno de avances en la lucha naval. Si Dotson afirmaba que se produjo un gran salto entre 1205 y 1256, que se traduciría en el aumento de la diversidad de la tipología naval útil para la guerra además de en un mayor tamaño de las naves¹, Lanes, apuntando al 1300 y mirando a las repúblicas italianas, afirmaba que se produjo una «revolución naval», en torno a esa fecha, sustentándose en el peso predominante de la ballestería como arma principal, el desarrollo del velamen en diversos navíos, su mayor tamaño, la implantación del timón de codaste y el uso de la brújula naval², lo que además posibilitaba la apertura de nuevas rutas y nuevas formas de enfocar el control del mar. Recordemos que varios autores han señalado que debido a la navegación eminentemente de cabotaje, hasta este siglo XIII inclusive, se hacía necesario el control de ciertos puntos terrestres o masas (estrechos, puertos, lugares de aguada) para ejercer un efectivo control marítimo, teniendo en cuenta además las limitaciones técnicas y logísticas de los navíos y flotas de la época³.

En otra ocasión ya hemos hablado de esos condicionantes humanos y materiales, además de los naturales a la hora de plantearse la acción naval, cuya herramienta principal, no siendo la única ni mucho menos, es la acción de las flotas o armadas⁴. En este trabajo nos entretendremos en ver cómo funcionaban esas flotas, cómo se organizaban, armaban y combatían en la época de Alfonso X. Pero para ellos tendremos que definir qué es lo que se entiende por flota.

2. Flota, armada y corso

«La guerra de la mar es como cosa desamparada, e de mayor peligro, que la de tierra: por las grandes desventuras que pueden y venir e acaeser. E tal guerra como esta, se faze de dos maneras. La primera es, flota de galeas e de naves armadas con poder de gente, bien assi como la gran hueste, que faze camino por la

¹ John E. DOTSON, “Ship types and fleet composition at Genoa and Venice in the early 13th century”, en *Logistics of warfare in the Age of the crusades*, Taylor, 2006, pp. 63-78.

² Frederic C. LANE “The crossbow in the nautical revolution of the Middle Ages”, *Explorations in economic history*, 7-1 (1969), 161-171.

³ Postura ya señalada por Pryor y otros y recogida en Charles D. STANTON, *Norman naval operations in the Mediterranean*, Boydell, 2011; idem. *Medieval Maritime Warfare*, Pen 6 Sword, 2015.

⁴ José Manuel RODRÍGUEZ GARCÍA, “La marina alfonsí al asalto de África, 1240-1280. Consideraciones estratégicas e historia”, *Revista de Historia Naval*, 85 (2004), 57-89.



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X

tierra. La segunda, es armada de algunas galeas, o de leños corrientes, e de naves armadas en curso»⁵.

Por lo tanto, «flota» es corresponde una organización con muchos navíos, y «armada» cuando hay menos⁶. Las fuentes contemporáneas de la corona de Aragón suelen usar los términos de «armada» o «estol» sin que exista una aparente diferencia entre ambos (ver por ejemplo *Llibre dels Fets*, la crónica de Mun-taner, o la *Crónica del rey Pere* de Desclot). «Estol» es la que monta con un gran número de naves Jaime I para conquistar Mallorca o lanzar su cruzada a Ultramar (1269), o la que Roger Lauria comanda en las guerras sicilianas (1282-1302, casi unas 50 galeras y taridas más buques de apoyo)... todo lo cual equivaldría a «flota». Aunque también se denomina «estol» la fuerza de 10 galeras y un par de leños que mandan los almirantes catalanes Ramon Marquet y Berenguer Mallol por las mismas fechas (1285) en la defensa de las costas catalanas (lo que equivaldría a armada). «Flota» (en este caso del norte) es la que convoca Fernando III para hacerse con Alicante, Cartagena o Sevilla. Flota es la que lanza infructuosamente Alfonso X para su sitio de Algeciras (1279), mientras que armada se podría considerar la que arma para su intento contra Salé (1260). La escuadra que a partir de 1285 se intenta que, de forma sistemática, guarde el Estrecho las fuentes la denominan «flota», siendo su composición ideal de 30 galeras (aunque casi nunca se cumpliera).

El fenómeno del corso está ampliamente difundido durante la Edad Media por toda la cristiandad. Los corsos son navíos privados que por acuerdo con la corona se pueden armar y tienen el derecho de atacar a enemigos del rey, a cambio del botín. Tienen una licencia real, por lo tanto no son piratas, de igual forma que otra cosa diferente son las cartas de marca o represalia, por las que el rey permite una acción de represalia a un privado por el valor exacto de la carga perdida originalmente (algo más típico de los siglos XIV y XV). El corso, en cualquier caso, es una forma rápida y barata de poner naves sobre la mar para enfrentarse al enemigo y, según las Partidas, las podríamos ver encuadradas en armadas reales (al mando de un almirante) o, mucho más frecuentemente, actuando solas. Sin embargo, aquí hay que distinguir las naves privadas que pasan a servicio real por obligación foral, por «hueste de mar» (por lo general un mes

⁵ Alfonso X, *Partidas*, II, tit. XXIV, Ley 1.

⁶ «Lo que se refuerza en las mismas partidas cuando se habla del oficio de almirante: E el su oficio de este es muy grande, ca el ha de ser cabdillo de todos los navíos que son para guerrear, tan bien quando son muchos ayuntados en uno, a que llaman flota, como quando son pocos, que dicen armada. E el ha poderío desque moviere la flota fasta que torne al lugar onde movió...», Partida II, tit. IX, ley XXIV.



al año), y aquellas que lo hacen en calidad de corso. La legislación castellana de la época no es muy específica en cuanto cómo deben armarse estos corsos, aunque en los fueros, repartimiento y cartas pueblas de Cartagena (1246), Alicante (1252 y 1257), Sevilla (1255) o Gibraltar (1309) sí se puede ver cómo el corso va a ser parte de la forma de vida de sus habitantes, al menos de cierto grupo de ellos, dando ciertos beneficios a los que arman galeras pero también pidiéndoles ciertos aranceles⁷. La legislación aragonesa parece algo más desarrollada en una serie de medidas desde mediados del s. XIII hasta mediados del s. XIV, en las que se combina con las medidas de seguridad (armamento) que han de cumplir las naves mercantes en época de guerra, aunque no se armen específicamente en corso⁸. Pero es que además hay que tener en cuenta que muchos buques y tripulaciones, en apariencia civiles, pueden pasar a realizar funciones militares en muy poco tiempo, bien por intereses privados bien por convocatoria real. Es más, la legislación de diferentes potencias (Marsella, todas las italianas, Aragón...) establecen que sus buques mercantes deberían preservar unas mínimas condiciones de seguridad, tanto materiales como en forma de hombres armados (al menos protegidos), especialmente si se esperaba que por sus rutas pudiesen transitar por mares peligrosos. Por ejemplo, en 1286, se arma una nao genovesa destinada al puerto de Cádiz cuyo objetivo era fundamentalmente comercial. Pero en el contrato se establece que si el patrón de la nave si decide dirigirse a ciertos puertos considerados peligrosos (la Almería musulmana en este caso o el norte de África) ha de preparar su embarcación de una cierta manera antes de emprender dicho periplo; a saber: «cum pontibus, ballatoribus, brazolis, sparzic-turis, falchis, lapidibus, armis et omnibus furnimentis necessariis»⁹.

⁷ Juan TORRES FONTES, CODOM, III, doc. 9 y 14; Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Repartimiento de Sevilla*, Sevilla, 1988, vol II, 167-177; Antonio BENAVIDES, *Memorias de don Fernando IV*, Madrid, 1860, vol. II, apéndice CDXCV. Acerca de los puertos de Alicante y Cartagena aún es interesante: Juan TORRES FONTES, “Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII”, en *XI Congreso di Storia de la Corona d’Aragona*, Palermo, 1984, 4774-96.

⁸ Por ejemplo, en 1258 y 1340 Antonio CAPMANY Y DE MONTPALAU, *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la ciudad de Barcelona*. 4 vols Barcelona, 1779; ídem. *Código de las costumbres marítimas de Barcelona*, Barcelona, 1791.

⁹ Es decir, con varios parapetos, castillo de proa y popa, unas armas parecidas a hoces enastadas para cortar los velámenes o jarcias enemigas, armas... doc. Cit. en Daniel RÍOS TOLEDANO, “Apud Cadesse: Paisaje marítimo y navegación genovesa”, *Riparia Suplemento*, 2 (2019), 81-111. O por ejemplo otro caso de 1292, en el que los armadores aragoneses de una nao que cubriría un trayecto Barcelona-Sevilla mandan que en su nao vayan 30 marineros y 5 sirvientes, los primeros han de llevar cada uno coraza y casco de hierro, tres ballestas (dos de dos pies y una de estribo y 300 saetas para las mismas), FRANCISCO BOFARULL Y SANS, *Antigua marina catalana*, Barcelona, 1896, 68 (su transcripción al español yerra).



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X

El corso podía llegar a ser muy rentable. Desclot nos cuenta que ante la invasión francesa de Aragón durante la cruzada lanzada en 1285, en represalia a las *vísperas Sicilianas* (1282), se habría formado una flota real en Barcelona al mando de Ramón Marquet y Berenguer Mallol (unas 12 galeras –10 nuevas y dos viejas– además de 1 a 4 leños armados), a lo que habría que sumar un número no desdeñable de naves privadas armadas en corso, las cuales operaban de forma libre. Y el mismo autor destaca el impacto de estas naves armadas en corso –de Valencia, Barcelona, Tarragona– sobre las líneas de suministro enemigas, con importantes beneficios para esos particulares... beneficios económicos y honra tan abultados que habrían provocado la protesta de los dos almirantes reales de Barcelona ante la inactividad forzosa ordenada por el rey en un primer momento para proteger a la misma ciudad condal y que habría hecho que el monarca, finalmente, cediese y permitiese mover a estos almirantes en busca de presas a su vez, esta vez sí de forma coordinada atacando las líneas de paso enemigas¹⁰.

3. Composición material y humana¹¹

Las Partidas hablan de cierto tipo de navíos y de cómo deberían estar armados. Pero todos somos conscientes de que una cosa es lo que marca un corpus legal y otra lo que nos cuenta la realidad, y para ello haría falta contrastarlo con fuentes documentales, cronísticas y arqueológicas.

En cualquier caso podemos estar de acuerdo que al galera es el elemento principal de una flota de esta época¹², que por definición tiene una función militar aunque los objetivos puedan ser variados, como luego veremos. No obstante la galera de guerra es sólo una de las tipologías navales

¹⁰ Bernat DESCLOT, *Crónica*, ed. M Coll i ALentorn, Barcelona, 1999, 327 (Una más reciente edición de esta crónica en: Stefano M. CINGOLANI, *Historiografía, propaganda i comunicació al segle XIII: Bernat Desclot i les dues redaccions de la seva crónica*, Barcelona, 2006).

¹¹ Para un estado general de la cuestión: Manuel DÍAZ FLORES, *Leones y Castillos en la mar. Castilla y el dominio del mar en la Edad Media (1248/1476)*. Madrid, 2018; Marcel PUJOL I HAMELINK, “La construcción naval y la navegación bajomedieval en la corona de Aragón: un estado de la cuestión”, *Índice Histórico español*, 130 (2017), 71-105; Luis Felipe OLIVEIRA, “Da defesa da fronteira à Guerra no mar: a coroa e as Ordens Militares”, en Carlos de Ayala Martínez (ed.), *Guerra Santa y cruzada en el Estrecho*, Madrid, 2016, 275-296.

¹² Aunque haya que tomar con cuidado sus palabras para ciertas cosas de los ss. XII-XIV ver: Pedro Luis FONDEVILA SILVA, *Evolución y análisis de las galeras en los Reinos Peninsulares (siglos XII-XVIII)*. Tesis Doctoral Inédita, Universidad de Murcia, 2018.



que nos podemos encontrar en estos momentos¹³. Si hablamos de campañas militares dos tipos más de barcos se suelen hacer imprescindibles, las taridas y las naos, más alguna otra nave tipo galera más veloz para información y mensajería (leño o barca armada, saeta, zabra). Las naos, buques redondos, se usan para el transporte general, aunque gracias a su alta borda y a la adición de algún castillo se puede convertir en un punto fuerte de resistencia. La tarida es un tipo de galera grande especializada en el transporte de caballos. Los aragoneses bajo la denominación de «galera abierta» o «uxiers» las harán especialmente robustas. De hecho se puede observar una evolución en las galeras hacia unas de mayor tamaño o número de remos, y si para 1250 lo normal es que una galera tuviera entre 80 y 100 remos, para 1274 se pasa a 108 y los aragoneses, para 1284 pasan a 120¹⁴... mientras que la galera de 130 remos que manda hacer Sancho IV en 1293 es casi con toda probabilidad un trirreme¹⁵.

Abajo vemos un cuadro de las principales naves del momento, según fuentes castellanas y su armamento.

| NAVES | ARMAMENTO |
|--|-----------|
| Carta fuero de Cartagena (1246) naf/ nao grande Galera (más de 80 remos) Saetia (40/80 remos) barca (10/20 remos) | |

¹³ José Luis CASADO SOTO, “Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las Cantigas de Santa María”, *Alcanate*, VIII (2012-2013), 191-291; “El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna”, *Itas Memoria*, 4 (2003), 537-552; Joe FLATMAN, *Ships and shipping in Medieval manuscripts*, Londres, 2009; Miguel Ángel LADERO QUESADA, “Recursos navales para la guerra en los reinos de España (1252-1504)”, en *Europa e Italia. Studi in onore di Giorgio Chittolini*, Firenze, 2011, 250-262; Eduardo AZNAR VALLEJO, “La guerra naval en Castilla durante la baja Edad Media”, *En la España Medieval*, 32 (2009), 167-192; Craig LAMBERT, *Shipping the medieval military. English maritime logistics in the Fourteenth century*, Boydell, 2011; Lillian. R. MARTIN, *The art and archaeology of Venetian ships and boats*. Austin, 2001 y los capítulos en las tesis doctorales citadas de Francisco García de Castro (2011-2014) y Manuel Flores (2016).

¹⁴ Para un estado de la cuestión en la Corona de Aragón: Marcel PUJOL I HAMELINK, “La construcción naval y la navegación bajomedieval en la corona de Aragón: un estado de la cuestión”, *Índice Histórico Español*, 130 (2017), 71-105.

¹⁵ Asunción LÓPEZ DAPENA, *Cuentas y gastos (1292-1294) del rey D. Sancho IV (1284-1295)*, Córdoba, 1984, 407.



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X

| NAVES | ARMAMENTO |
|--|--|
| Repartimiento de Sevilla (1252) Galera/cómitres (16/23), más dos del almirante 100 hombres / 96 remos? Galera OM ST (1) 200 hombres /160 remos? | Ref. comitres. Todos con hierro, más 4 ballestas de estribera y 4 de dos pies, 1000 cuadrillos, 150 lanzas, 10 guardabrazos, 10 escudos, 10 capacetes de hierro. Ref. a galera de la OM de Santiago con 200 hombres, 30 con hierro, más 10 ballesteros (con 20 ballestas). Resto (160) con capiellos de hierro y escudos, como es costumbre entre los galeotes. |
| Partidas (ca. 1272) II, 24, 7-10 Nao/naves carraca buzo coca aloque barca Galera /leño? Galeota (galera pequeña) taridas saetías zabras batel Leño | Armamento: Hayan para defenderse: lorigas e lorigones, e pespuntes, e coraças, e escudos, e yelmos. E para ferir: cuchiellos e puñales, e serraniles, e espadas, e fachas, e porras e lanzas, e éstas con garabatos de fierro para trabar de los omes a derribarlos, e hayan trancas con cadenas para prender los navíos, porque non se vayan para tierra. E han de aver ballestas con estriberas, e de dos pies, e de torno; e dardos e piedras e saetas, quantas más pudieren llevar; e terrazos con cal parecegar a los enemigos, e otros con xabón para facerlos caer, e sin todo esto, fuego de alquitrán para quemar los navíos... Más viandas así como bizcocho... |
| Cuentas y gastos de Sancho IV (1294) Referencia a galera de 130 remos. | |

Dejaremos para otro momento el análisis del armamento embarcado. Baste decir por ahora que además del armamento individual, las galeras tenían su propio «émbolo», el antiguo ariete clásico pero que ahora se encuentra sobre el nivel del mar porque lo que se busca no es hundir la nave enemiga sino capturarla. Los émbolos presentes bajo la proa de las galeras del s. XIII suelen llevar una cadena que las ata a la proa sobreelevada y que según Fondevila tendría como misión hacer de tope y evitar que la galera que embiste se quedase encajada en la atacada. Además, la mayor parte de las galeras presentan una especie de rail elevado por toda la borda donde pueden colgar los escudos, como elemento defensivo. De hecho, Sanudo, en su *Secreta Fidelium crucis*, escrito a principios



del s. XIV como un plan cruzado, recomendaba que todas las galeras (principalmente trirremes) portasen escudos de buena calidad y ligeros y «y usarlos como lo hacen los catalanes»¹⁶. En esta época el timón es doble, a ambos lados de la popa.

A partir de 1290 se irá imponiendo el modelo del trirreme, es decir 3 remeros por banco, cada uno con un remo, al tercerol¹⁷. Eso hará que aumente más el tamaño de las galeras, sobre todo en la manga. Lo cual no quiere decir que aumente su velocidad necesariamente porque en el caso de las galeras peninsulares, ciertamente las aragonesas, lo que se hace es reforzarlas con castillos para las más pesadas, algo que ya venía haciendo Aragón desde 1280 y que para algunos explica parte del motivo de la superioridad aragonesa en el mar durante esos años, especialmente en su lucha contra los angevinos (1282-1302)¹⁸. Esto hará que desde esa época ya las fuentes distingan entre galeras grandes (grossas), medias y ligeras (sutiles), que se confirma en el s. XIV.

4. Personal

El almirante se encuentra al mando de la flota. Éste es, por supuesto, elegido por el rey. Tiene el mando y control de la flota, y sus operaciones y goza de una gran independencia de mando al estar alejado de las bases de poder en sus campañas, especialmente las que se realizan a más larga distancia. Las partidas dedican varias leyes a describir el oficio del almirante, naturaleza y deberes. Según las Partidas (II, XXIV, I, III) es el caudillo de la flota, hueste mayor, o del armamento menor, que es como cabalgada haciendo esa similitud entre actividades marítimas y terrestres. Durante el siglo XIII, la corona de Castilla, más allá

¹⁶ Marino SANUDO, *The book of the secrets of the faithful of the cross (Secreta fidelium crucis)* P. Lock (ed.), Ashgate, 2011, 106. Es decir, que llevaría un pavesado recorriendo los costados, algo común en las galeras castellanas y aragonesas de fines de los siglos XIII y XIV.

¹⁷ La crónica del templario afirma que la primera vez que se usó el sistema del tres remeros por banco fue en Castilla gracias a la acción del almirante genovés Benedetto Zaccaria ca. 1291. La fecha es confirmada por Sanudo. A nivel documental las cuentas que presenta Juan Mathe Luna ante Sancho IV de Castilla en 1292 nos hablan de una galera de 130 remos, muy probablemente ya al tercerol (trirreme). Y justo por la misma época, un documento aragonés nos informa del envío de un “trirreme” al norte de África en misión diplomática. *The Templar of Tyre, part. III of the Deeds of the Cypriots*, Paul Crawford (ed.), Ashgate, 2003, 130; Marino SANUDO, *The book of the secrets*, 102; Asunción LÓPEZ DAPENA, *Cuentas y gastos (1291-1294) del rey D. Sancho IV*, Córdoba, 1984, 407; Andrés GIMÉNEZ SOLER, *La corona de Aragón y Granada*, 1905, 123.

¹⁸ Lawrence V. MOTT, *Sea Power in the Medieval Mediterranean: The Catalan-Aragonese fleet in the war of the Sicilian Vespers*, Gainesville, 2003, 191-196.



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X

de la actividad del famoso burgalés Ramón Bonifaz durante Fernando III, y la aparición de otros dos no muy afortunados almirantes castellanos en la época de Alfonso X estuvo marcada por la dirección de personajes genoveses, contratados por su experiencia para organizar el esfuerzo castellano, como lo fue Benedetto Zacarías¹⁹. Lo cual no era raro, ciertamente Aragón contaba con una mayor tradición naval y para ese siglo dispone ya de experimentados almirantes propios (aunque el más famoso de ellos, Roger de Lauria era originalmente italiano), pero otros reinos de nuestro entorno, como Portugal²⁰ o Francia van a recurrir igualmente a la experiencia de almirantes genoveses o incluso venecianos para dirigir sus flotas.

Como sabemos Alfonso X intentó establecer una auténtica marina o flota real a través de dos medios, los acuerdos de repartimiento de las villas del sur (especialmente Sevilla) y la creación de una orden militar, la Orden Militar de Santa María, dedicada íntegramente a la lucha en el mar y cuyos principales asentamientos, fijados por el monarca, reflejan esa concepción estratégica del dominio del mar, con posesiones en Puerto de Santa María, Cartagena, El Ferrol y Santander, repartiéndose las áreas de control marítimas. No es el momento de analizarlo ahora pero su plan no funcionó, en parte por oposición del papado al proyecto de orden militar y en parte a elementos circunstanciales como las gravísimas derrotas de Algeciras y Martos que van, la primera, a sangrar la reserva humana de marinos preparados (lo navíos siempre se pueden reemplazar) y la segunda provocará la unión de los miembros de la Orden de Santa María a la Orden de Santiago para rellenar sus diezmadras filas²¹.

Por lo tanto, el servicio en la flota se realiza tras una convocatoria puntual, no hay servicio permanente, a la que han de acudir ciertas villas por servicio real, otros cómitres por repartimiento y el rey siempre puede animar el reclutamiento de corso además de hacer uso al sufragio de nuevas galeras y tripulaciones ad hoc o, incluso, el alquiler de naves de otros reinos, bien por acuerdos privados bien como parte de un pacto diplomático. Así, por ejemplo,

¹⁹ Sobre el almirantazgo: José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *El almirantazgo de Castilla: Historia de una institución colectiva, Alcalá de Henares*, 2003. Para el caso portugués: Mario VIANA, “O almirantado e jurisdição sobre los homes do mar em Portugal na idade Media”, en Jesús Ángel Solórzano Telechea, Michel Bochaca y Amélia Aguiar Andrade (coords.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Nájera, 2012, 313-344.

²⁰ Para un caso: Fátima REGINA FERNANDES, “Los genoveses en la armada portuguesa: los Pesanha”, *Edad Media: revista de historia* (2001), 199-226, aunque por supuesto hubo bastantes más.

²¹ Acerca del papel de las Órdenes Militares en el escenario naval véase la puesta al día de Luis Felipe OLIVEIRA, “As Ordens Militares e o mar: problemas e perspectivas”, en *O mar como futuro de Portugal (c. 1223-1448)*, Lisboa, 2019, 127-146.



el servicio de las villas y otros personajes solía durar entre un mes (en la mayoría de los casos) y los tres meses (por ejemplo la galera de la Orden de Santiago en Sevilla). Sabemos que también se forman flotas en el norte, o se envían barcos desde el norte para flotas que se conformen en el sur. Tenemos documentación real de todos los reyes en nuestro periodo ordenando o reconociendo ese servicio, servicio naval que puede sustituir al servicio terrestre y que a la vez puede ser sustituido por un servicio económico. Y sabemos, también, que el montar y mantener una flota suponía un gasto ingente, muchas veces la parte del león si la comparamos con los gastos de la parte terrestre en una campaña conjunta. Por ejemplo, el Libro Becerro de las Behetrías (mediados s. XIV) nos recuerda este servicio por parte de las villas del norte y especifica que éstas debían proporcionar, de acuerdo con su riqueza y acuerdos previos, galeras de 60 remos totalmente equipadas. Dicho número de remos equivale a una galera bastante pequeña, claramente más pequeñas que las que se usaban en el Mediterráneo por esas fechas en primera línea, pero quizás responde a condiciones de la mar, más bravía que en el sur, que no favorece galeras más grandes (otra cosa es el extensivo uso que se hace de naos). No obstante el Libro Becerro dice que la obligación es de servir galeras de no más de 60 remos por lo que quizás también nos encontremos con una simple medida de limitación de las exigencias reales que quizás se arrastrara desde mucho más tiempo atrás.

Por debajo del almirante se encuentran los cómitres de las galeras, el equivalente de los capitanes, que en el caso de Castilla los elige el rey, aunque el almirante tiene la capacidad de supervisarlos y decidir si son merecedores de su puesto. No obstante, este nombramiento real directo de los comitres no siempre era así porque conocemos casos en los que un nuevo almirante extranjero solía venir acompañado de otras galeras propias cuyos capitanes los seleccionaba él mismo, como en el ejemplo de Benedetto Zaccaría bajo Sancho IV. Ahora bien, es normal que una galera tenga uno, dos o hasta tres cómitres. En realidad, si hacemos caso al sistema aragonés del que tenemos ejemplo para ese siglo, o de los casos documentados para el s. XIV²² castellano nos encontraríamos con la figura del patrono, que iría embarcado y que puede hacer las funciones de cómitre mayor. Luego nos encontramos con un armador, que es quien paga (aunque no suele ir embarcado, sino que va un ayudante) y luego tendríamos a los cómitres como oficiales mayores, a los que les seguirían los naucheros o navegantes. En el acuerdo del Alfonso X con los cómitres de Sevilla se establecía

²² José Marcos GARCÍA ISAAC y Carmen IDÁÑEZ VICENTE, “Una investigación naval en Santander a finales del siglo XIV: la pesquisa de Juan Rodríguez de Salamanca contra Gonzalo Pérez de Herrera”, *Cuadernos Medievales*, 24 (2018), 78-99.



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X

que el rey proporcionaría una galera totalmente equipada a éstos cómitres a lo que añadiría una serie de propiedades para su mantenimiento. A cambio los cómitres las deberían mantener y disponer de tripulaciones preparadas, así como a comprometerse a armarlas. Sabemos que los soldados y marineros se deben pagar sus propias armas y equipamiento pero es normal que el patrono o los cómitres se las proporcionen como parte de su paga, entre otras cosas porque las galeras en flota real deben cumplir una serie de estándares mínimos. Estos cómitres, al cabo de 7 años deberían construir una galera nueva a su costa, pero si antes de esos 7 años se perdía en servicio del rey entonces sería el monarca quien les sufragase una galera nueva. Luego le seguirían otra serie de oficiales menores (entre ellos siempre un notario que toma cuenta de todos los gastos) y luego iría la parte de la fuerza embarcada (sobresalientes y, sobre todo, ballesteros) y la marinería (algún marino y remeros especializados y galeotes o chusma... que recordemos que en esta época son hombres libres, son profesionales aunque sean de lo más bajos pagado²³).

5. Liderazgo

En realidad, es bien sabido la alta estima en que tanto Jaime I de Aragón como Alfonso X de Castilla tenían de las acciones militares llevadas en la mar, tanto por su peligrosidad natural, como por el hecho de que en ese mismo contexto geográfico y técnico, un enfrentamiento, más una batalla, suponía una victoria o derrota totales, con pocas opciones a las medias tintas o a las retiradas en último momento una vez comprometidas las fuerzas.

Las Partidas alfonsinas (supra n.5) reconocían la especial dificultad de combatir en la mar, al tiempo que, como han apuntado otros autores caso de Manuel Flores, los dos principales tipos de acciones a llevar a cabo, que según la terminología moderna se enfocan a lo que se llama el control positivo o negativo del mar, respectivamente. Realmente, según la teoría de Man durante la Edad Media fue muy difícil establecer un control positivo del mar habida cuenta que ninguna potencia era capaz de mantener una armada de guerra potente de forma permanente a lo largo de todo el año y porque carecían del control de todas las bases de aguada y fondeo que hubiera sido necesario, por lo que —sin desechar acciones encaminadas hacia ese control positivo— primaron

²³ Bien es cierto que en circunstancias excepcionales se podrá echar mano del reclutamiento forzoso, como lo tuvo que hacer Aragón a mediados del s. XIV durante la guerra de los dos Pedros en un momento en que la flota castellana amenazaba Barcelona.



las acciones de dominio negativo, es decir impedir el control del mar por parte del enemigo y bloquear su capacidad económica y logística.

Si definimos liderazgo como la capacidad de un mando de animar/inspirar y dirigir/controlar a sus tropas exitosamente para la consecución de un objetivo, probablemente también podamos estar de acuerdo en que esa capacidad de liderazgo se ve mucho más comprometida en las acciones navales, donde la posibilidad de huir es mucho menor que en las terrestres. Todos esos valores se ven exacerbados por un factor más: la mayor autonomía en las campañas navales al estar más tiempo lejos de las bases territoriales sin contacto con los monarcas, lo que implicaba que, a su vez, el almirante “gozaba” de una mayor libertad de mando y decisión, con la responsabilidad que ello conllevaba. Ciertamente a nivel táctico, aunque a nivel estratégico existían unas ciertas normas que había de cumplir y unos ciertos imponderables logísticos que asumir.

El problema del control de las fuerzas navales es clave, ya que en buena medida puede determinar un liderazgo exitoso. En realidad, en opinión de Susan Rose²⁴, una de las mayores expertas en la guerra naval medieval, sobre todo desde la perspectiva inglesa en el siglo XV, ese necesario control para atribuir a un comandante una capacidad de liderazgo y planteamiento táctico era casi inexistente al menos en el siglo XIII debido, sobre todo, a los problemas de comunicación entre naves. De esta manera se coloca en el polo opuesto de otros investigadores como el español Fernández Duro que, a finales del s. XIX, o el australiano Pryor, un siglo más tarde, no tenían ningún problema en reconocer esa capacidad de mando y control a la hora de describir las maniobras que ejecutaron grandes almirantes de la talla de Roger de Lauria o Benedetto Zaccarías en ese siglo XIII. Nosotros somos tendentes a acordar con estas últimas posturas; las crónicas nos hablan de acciones ciertamente acordadas y coordinadas por medio de trompetas, timbales e incluso señales luminosas que, junto a unas reuniones previas al encuentro, y a la práctica, posibilitaría esas acciones más complejas... y aquí la práctica es algo clave, de ahí la importancia de contar con gente experimentada y, si es posible, mantener una estabilidad de las formaciones.

La capacidad de liderazgo, el papel del almirante es clave para el éxito de las flotas. Si ya hemos visto cómo Alfonso X, en sus partidas, indicaba que las naves, especialmente la flota estuviera «bien acabillada», su hijo no hará más que seguir sus mismos pasos. En los *Castigos* de Sancho IV²⁵, la derrota de

²⁴ Susan ROSE, *Medieval Naval Warfare*, Londres, 2002

²⁵ «Quien yerra en fecho de armas en non lo saber guisar, njn enderesçar, njn compasar commo deue non pone ý otros peños sy non la cabeça. E, desque vna [fol. 136r] vegada es tajada, non se puede despues sorzir commo otra cosa que sea rota. A los otros yerros que al omne acaesçen



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X

una escuadra o flota numéricamente superior por otra inferior sólo se podría explicar como un yerro de fecho de armas. Ahora bien, como se reconoce claramente que esto se produce, por lo tanto, habría que hablar de buen o mal liderazgo o dirección de la flota triunfadora o perdedora. Del mismo modo, Marino Sanudo defendía que era importante que el capitán tuviera un buen control sobre su flota –limitando su tamaño si fuera necesario– y añadía que era mucho mejor tener una flota menor pero mejor armadas y tripulada que una flota mayor²⁶.

6. Funciones

No creo que sorprenda a nadie si afirmamos que, en estos siglos centrales de la Edad Media, e incluso mucho antes, existe un claro pensamiento estratégico naval, en el que se dirime tanto el control del mar, como de las costas y pasos obligatorios. Se combinan acciones puramente enfocadas a la destrucción de las fuerzas militares enemigas –o la obstaculización de su paso–, con la disrupción de su tráfico comercial y economía, a base de asaltar convoyes, destruir puntos claves militares o económicos, o bloquear puertos. La flota se emplea en acciones navales y anfibia, bien con funciones logísticas (transporte y suministro), bien como cabezas de desembarco, asedio o lucha. Como bien decía Muntaner, el escritor de la corona de Aragón de fines del s. XIII, el conflicto con los Anjou se decidió en el momento en que éstos «perdieron el mar»²⁷.

puede sobre ello aver castigo de palabra o de feridas, mas yerro de fecho de armas non ý viene otra pena sobrello sy non desauentura o mala andança o muerte.....Por yerro de fecho de armas acaesçe que muchas de uegadas vna flota de naujos que son pocos, solo que sean bien armados y de buena gente para lidiar y para matar, desbaratan a otra muy grand flota en que non aya tanta buena gente njn que lo sepan tan bien fazer [...]... Myo fijo, quando fueres en guerra, sabe te seruyr y ayudar de los omnes de cada vno segund lo que sabe del aquello para que es bueno. El que tú vieres que es para fecho de armas ponlo en las armas, e el que vieres que es para la mar ponlo en la mar, e el que vieres que es para adalid faz lo adalid y guiate por él... E entre todos los peligros de la mar y de la tierra, el mayor es el de las batallas do non ay synon morir o vençer. E por ende en los tales peligros es menester la fortaleza», *Castigos y documentos de Sancho IV*. Manuscrito B. Antonio RIVERA GARCÍA (ed.). Biblioteca Saavedra Fajardo.

²⁶ Marino SANUDO, *The book of the secrets*, 102.

²⁷ *La crónica de Ramón Muntaner*, ed. J. A. Aguilar Ávila, Barcelona, 2015, 708. Se dice en el contexto del enfrentamiento aragonés contra los franceses y sus aliados en 1285. Para el caso portugués ver Jorge Manuel MOREIRA SILVA, “Operações navais e Estratégia marítima na Reconquista e consolidação do território nacional (1147-1349)”, *Revista Militar* (Pt), 2847 (2009), 387 (<https://www.revistamilitar.pt/artigo/469>).



Navíos individuales (o en parejas) se pueden dedicar al transporte de correos-mensajes y acciones de exploración-espionaje que son, por otra parte, labores básicas para el éxito de cualquier operación naval. Pero ahora nos interesa su empleo como flota. Como cualquier arma, una flota puede estar enfocada a funciones defensivas u ofensivas, proyectando la fuerza de una potencia sobre el mar; pero esto se puede conseguir a través de múltiples conformaciones.

Díaz Flores, establecía una serie de funciones básicas para las flotas medievales –en este caso centrándose en la castellana–, haciendo también una comparación con las fuerzas modernas, y así hablaba de: Combate en Defensa de Tropas en Tierra, Operaciones Contra Fuerzas Navales Enemigas, Combate contra Objetivos Terrestres, Aplicaciones Policiales del poder naval, Auxilio a la Diplomacia, Operaciones de Evacuación y Protección del Tráfico Marítimo. Su conclusión era que para esta segunda mitad del s. XIII (aunque en su lista falta el apoyo que recibió Castilla de Portugal para hacer frente la sublevación mudéjar en 1264) las operaciones navales de la flota castellana habían aumentado respecto al primer medio siglo anterior o al s. XII, lo cual es lógico pensando en el avance de la reconquista que hacía necesario el apoyo de la flota. Y desgranándolo por actividad le resultaba que un 63% de las operaciones castellanas se habían dirigido contra fuerzas navales enemigas, un 31% habían sido combates contra objetivos terrestres y un 6% combates en defensa de tropas de tierra²⁸.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que tener una superioridad naval (cosa que Castilla, pensando en el conflicto en el Estrecho, no conseguiría hasta 1350) no implica siempre un dominio total. Ahí tenemos los fracasos de la cruzada a Almería en el s. XII, o el de los propios estados latinos de Ultramar que pese a gozar de esa superioridad no pudieron mantenerse²⁹.

Las flotas levantadas por los reinos peninsulares de este período tuvieron diferentes objetivos estratégicos y tácticos. Hubo auténticos episodios de proyección de la fuerza, como la cruzada a Salé (1260) de Alfonso X o a Tierra Santa de Jaime I (1269). Hubo un uso político de la flota en apoyo de acciones terrestres, como la enviada por Alfonso X a Italia para reforzar a sus aliados y reclamar el trono imperial (1274). En realidad Castilla tuvo que replantearse el

²⁸ Manuel DÍAZ FLORES, *Castilla y el dominio del mar en la Edad Media (1248-1276)*, Madrid, 2016, 580.

²⁹ Ann ZIMO, “Baybars, naval power and Mamluk psychological warfare against the Franks”, *Al-Masaq*, 30-3 (2019), 304-316. Para una perspectiva desde el lado musulmán: Christophe PICARD, *L’océan atlantique musulman de la conquete arabe a l’epoque almohade navigation et mise en valeur des cotes d’al-andalus et du maghreb occidental*. Paris, 1997; idem. *Le mer et les musulmanes d’Occident au Moyen Age, VIII-XIII secles*. Paris, 1997; idem. *La mer des califes. Une histoire de la Mediterranie musulmane (vii-XII siecles)*. Paris, 2015.



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X

uso extensivo de la fuerza naval a partir de sus campañas por el sur peninsular. Campañas que exigían un gran esfuerzo logístico y planteamiento estratégico. Ejemplo clásico de uso de la flota propia en busca de la flota enemiga los encontramos en Castilla-León y Aragón. Ejemplo de uso logístico en apoyo de las fuerzas terrestres propias también lo encontramos en ambas coronas. Y a su vez ambas eran bien conscientes de su uso para cortar las líneas de suministro del enemigo, cosa que hicieron con evidentes resultados en el caso del intento benimerín de 1276³⁰ y tras el asalto sobre Jerez en 1285. Ataque a las líneas de suministro que también llevó a cabo las naves aragonesas ante la invasión francesa de ese mismo año. Sin embargo hay un empleo de la flota del que hizo uso Aragón y que yo no he encontrado un paralelo en Castilla para este momento, y es el uso de la flota para bloquear comercialmente al enemigo. Es cierto que los convoyes de guarda del Estrecho que se intentaron establecer de forma sistemática a partir de 1285³¹, cuyo fin primordial era evitar el paso de nuevas tropas norteafricanas a la península, podrían tener como efecto secundario este bloqueo comercial³², pero no he encontrado ninguna campaña concreta en la que Castilla se plantease asfixiar comercialmente a su enemigo, más allá del uso del corso, como sí lo hizo por ejemplo Aragón en Italia³³.

7. Los puertos, atarazanas y aguadas

Las flotas operan desde puertos y atarazanas (donde pueden reparar y construir nuevas naves), aunque sin otros puntos de apoyo como zonas de aguada su capacidad se veía muy limitada. Si en la Corona de Aragón destacaban Valencia, Mallorca, Barcelona y Tarragona, en Castilla, en su vertiente sur, lo hacían Sevilla, Cartagena, Alicante y Cádiz-Puerto de Santa María; mientras que para

³⁰ *Crónica de Alfonso X*, ed. Manuel González Jiménez, Murcia, 1998, 187.

³¹ Con el necesario apoyo de Aragón y Portugal, aunque el almirante Juan Mathe Luna siempre advirtiera a Sancho IV la necesidad de contar con una fuerza naval propia lo suficientemente amplia y permanente como para evitar depender de otros, y que el bloqueo surtiera el efecto deseado.

³² Housley cree que este factor fue también esgrimido por Fernando IV ante el Papa a la hora de explicar la cruzada de 1309, aunque yo no lo veo tan claro (Norman HUSLEY, "Pope Clement V and the Crusades of 1309-10", *Journal of Medieval History*, 8,1 (1982), 29-43).

³³ O como también se plantará hacer Francia frente a Inglaterra a fines de ese mismo siglo. Lawrence V. MORT, "Trade as weapon during the war of the sicilian vespers", *Medieval Encounters*, 9, 2-3 (2003), 236-243.



los poderes musulmanes Almería, Algeciras³⁴, Málaga y Ceuta eran básicos. Su importancia era evidente y los cronistas de la época lo reflejan naturalmente. Si hiciéramos un repaso de algunas opiniones de cronistas contemporáneos nos encontraríamos con³⁵:

- **Sevilla...**, «allí se armaban los navíos que impedían el trasvase de combatientes (al-muyahidin) a la Península». (*Al-Qabtauwī*).
- «El monte de la conquista (**Gibraltar**) es la citadela del Islam, una obstrucción clavada en la garganta de los idólatras. Desde allí empezó la gran conquista () y ahí desembarcó Tarik Ibn Ziyad... lo he visto durante el sitio de **Algeciras** (quiera Dios que vuelva al Islam)... » Ibn Juzayy (1321-1357)
- **Tarifa...** «É desde las gentes fueron y llegadas, é la flota que en Castilla é en Astúrias é en Galicia armáran, en que iban once engeños que mandára él facer, llegó a Tarifa; commo quier que llevaba en talante de ir á cercar á Algecira, consejáronle que cercase á Tarifa, por razon que era la mar más estrecha allí, é que avían alli mejor salida para los caballos cuando los moros pasasen aquende, que en otro lugar ninguno /.../ é mandó armar los engeños é combatirla muy fuerte por mar é por tierra» (*Crónica de Sancho IV*).

8. Conclusiones

La época de Alfonso X fue una de cambio hacia la madurez en cuanto al uso del arma naval en la corona de Castilla. Aún no estaba al nivel de la corona de Aragón en cuanto al empleo efectivo de su potencial naval, pero poco quedaba ya para al menos igualarlo, como se podrá ver a lo largo del s. XIV. Las acciones de las flotas experimentan una mayor diversidad a la par que su mismo número aumenta y el papel de la flota —que ya había sido determinante en las campañas de Murcia y, sobre todo Sevilla— será clave para la siguiente etapa que le esperará a Castilla: el control del Estrecho. Pero para ello también debería

³⁴ Antonio TORREMOCHA SILVA, “Las atarazanas musulmanas de Algeciras (siglos X-XIV)”, *Estudios sobre Patrimonio, cultura y ciencias medievales*, 13-14 (2011-2012), pp. 289-302.

³⁵ Citas extraídas de Jeremy F. LEDGER, *Mapping Mediterranean geographies: geographic and cartographic encounters between Islamic world and Europe*, Tesis doctoral, Universidad de Michigan, 2016. Miguel Ángel MANZANO RODRÍGUEZ, “De nuevo sobre la invasión de los meriníes en la Península Ibérica”, en *750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014*, Jerez, 2014, pp. 47-63.



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X

asegurarse una serie de puntos terrestres, puertos y aguadas, básicos para esa proyección, donde el puerto de Santa María jugaría un papel de primer orden.

9. Bibliografía

- AGRAIT, Nicolás: “Por la guarda del mar: Castile and the Struggle for the Sea in the thirteenth and Fourteenth centuries”, *Journal of Medieval Military History*, 13 (2015), 139-165.
- AMATO, Alesia: *Archeologia del Mezzo Acquatico nel Garb al-Andalus. Porti, Arsenali, Cantieri e Imbarcazioni (711-1251)* Tesis doctoral, Univ. Coimbra, 2011.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: “La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media”, *En la España Medieval*, 32 (2009), 167-192.
- BOFARULL Y SANS, FRANCISCO: *Antigua Marina catalana*. Barcelona, 1896.
- CAPMANY Y DE MONTPALAU, ANTONIO: *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la ciudad de Barcelona*. Barcelona, 1779.
- Crónica de Alfonso X*. Ed. Manuel González Jiménez, Murcia, 1998.
- DESCLOT, Bernat: *Crónica*, Ed. M Coll i ALentorn, Barcelona, 1999.
- GARCÍA DE CASTRO, FRANCISCO JAVIER: *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248/1474)*, Valladolid, 2014.
- GARCÍA ISAAC, JOSÉ MARCOS y IDÁÑEZ VICENTE, Carmen: “Una investigación naval en Santander a finales del siglo XIV: la pesquisa de Juan Rodríguez de Salamanca contra Gonzalo Pérez de Herrera”. *Cuadernos Medievales*, 24 (2018), 78-99.
- CALDERÓN ORTEGA, JOSÉ MANUEL: *El almirantazgo de Castilla: Historia de una institución colectiva*, Alcalá de Henares, 2003.
- CARDOSO, ELISE: “O abatecimento militar ao tempo do bloqueio de Sevilha (1369-1370)”, *E-Stratégica*, 2 (2018), 7-23.
- CARRASCO CANTOS, INÉS: *Los cargos en la hueste real de Alfonso X*, Granada, 1992.
- CASADO SOTO, JOSÉ LUIS: *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla*, Santander, 1998.
- CASADO SOTO, JOSÉ LUIS: “Panorama tipológico de los barcos ibéricos en la época de las Cantigas de Santa María”, *Alcanate*, VIII (2012-2013), 191-219.
- DÍAZ FLORES, MANUEL: *Leones y Castillos en la mar. Castilla y el dominio del mar en la Edad Media (1248/1476)*. Madrid, 2018.
- DOTSON, JOHN E.: “Ship types and fleet composition at Genoa and Venice in the early 13th century”, en *Logistics of warfare in the Age of the crusades*, Taylor, 2006, pp. 63-78.
- DOTSON, JOHN E.: “Foundations of Venetian naval strategy from Pietro II Orseolo to the battle of Zonchio, 1000-1500”, *Viator*, 32 (2001), 113-125.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO: *La marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición de la armada española*, Madrid, 1893.
- FLATMAN, JOE: *Ships and shipping in Medieval manuscripts*, Londres, 2009.



- FOERSTER LAURES, Federico: “La táctica de combate de las flotas catalano-aragonesas del siglo XIII según Ramón Muntaner (1265-1315)”, *Revista de Historia Naval* (1987), 23-36.
- FONDEVILA SILVA, Pedro Luis: *Evolución y análisis de las galeras en los Reinos Peninsulares (siglos XII-XVIII)*. Tesis doctoral, Universidad de Murcia, 2018.
- GARCÍA Y SANZ, Arcadi: *Historia de la marina catalana*, Barcelona, 1977.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *Repartimiento de Sevilla*. Sevilla, 1998, esp. Vol II, 167-177.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel: “Recursos navales para la guerra en los reinos de España (1252-1504)”, en *Europa e Italia. Studi in onore di Giorgio Chittolini*, Firenze, 2011, 250-262.
- LAMBERT, Craig: *Shipping the medieval military. English maritime logistics in the Fourteenth century*, Boydell, 2011.
- LANE, Frederic C.: “The crossbow in the nautical revolution of the Middle Ages”, *Explorations in economic history*, 7-1 (1969), 161-171.
- LEDGER, Jeremy F: *Mapping Mediterranean geographies: geographic and cartographic encounters between Islamic world and Europe*, Tesis doctoral, Universidad de Michigan, 2016.
- López DAPENA, Asunción: *Cuentas y gastos (1291-1294) del rey D. Sancho IV*, Córdoba, 1984.
- LÓPEZ FERNÁNDEZ, Manuel: “La Orden de Santiago en la conquista de Sevilla. Aproximación y cerco”, *E-Strategica*, 3 (2019), 193-226.
- LÓPEZ FERNÁNDEZ, Manuel: “La Orden de Santiago en los orígenes de la Marina Real castellana (1253-1284)”, *ROOMM*, 8 (2015), 43-77.
- MANZANO RODRÍGUEZ, Miguel Ángel: “De nuevo sobre la invasión de los meriníes en la Península Ibérica”, *750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014*, Jerez, 2014, 47-63.
- MARTIN, Lillian. R.: *The art and archaeology of Venetian ships and boats*, Austin, 2001.
- MONTEIRO, Saturnino: *Batalhas e combates da marinha portuguesa*, vol. I, 2014.
- MOREIRA SILVA, Jorge Manuel: “Operações navais e Estratégia marítima na Reconquista e consolidação do território nacional (1147-1349)”, *Revista Militar (Pt)*, 2847 (2009), 387 (<https://www.revistamilitar.pt/artigo/469>).
- MOTT, Lawrence V.: *Sea Power in the Medieval Mediterranean: The Catalan-Aragonese fleet in the war of the Sicilian Vespers*, Gainesville, 2003.
- MUNTANER, Ramón: *La crónica de Ramon Muntaner*, ed. J.A. Aguilar Ávila, Barcelona, 2015.
- MUSARRA, Antonio: “La marina da guerra genovesa nel tardo medioevo. In cerca d’un modelo”, *Revista Universitaria de Historia Militar (RUHM)* 6,11 (2017), 79-108.
- OLIVEIRA, Luis Felipe: “Da defesa da fronteira à Gerra no mar: a coroa e as Ordens Militares”, en Carlos de Ayala Martínez (ed.), *Guerra Santa y cruzada en el Estrecho*, Madrid, 2016, 275-296.
- OLIVEIRA, Luis Felipe: “As Ordens Militares e o mar: problemas e perspectivas”, en *O mar como futuro de Portugal (c. 1223-1448)*, Lisboa, 2019, 127-146.



La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X

- PAGANI, Gianluca y VÁZQUEZ CAMPOS, Braulio: “La conquista de Tarifa. Nueva perspectiva de análisis”, en Manuel González Jiménez e Isabel Montes Romero-Camacho (Coord.), *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico, siglos XII-XIV*, Cádiz, 2006, 803-810.
- PICARD, Christophe: *L’océan atlantique musulman de la conquête arabe à l’époque almohade navigation et mise en valeur des cotes d’al-Andalus et du Maghreb occidental*, Paris, 1997.
- PICARD, Christophe: *Le mer et les musulmans d’Occident au Moyen Age, VIII-XIII secles*. Paris, 1997.
- Primera Crónica General de España*. 2 vols. Ed. R. Menéndez Pidal, Madrid, 1977.
- PRYOR, John: *Geography, technology and war: Studies in maritime history of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge, 1988.
- PUJOL I HAMELINK, Marcel: “La construcción naval y la navegación bajomedieval en la corona de Aragón: un estado de la cuestión”, *Índice Histórico Español*, 130 (2017), 71-105.
- REGINA FERNANDES, Fátima: “Los genoveses en la armada portuguesa: los Pessanha”, *Edad Media: revista de historia* (2001), 199-226.
- RÍOS TOLEDANO, Daniel: “«Apud Cadesse»: Paisaje marítimo y navegación genovesa”, *Riparia Suplemento*, 2 (2019), 81-111.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, José Manuel: “La marina alfonsí al asalto de África, 1240-1280. Consideraciones estratégicas e historia”, *Revista de Historia Naval*, 85 (2004), 57-89.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, José Manuel: *Ideología cruzada en el siglo XIII. Una visión desde la Castilla de Alfonso X*. Cátedra Alfonso X, Puerto de Sta. María, 2014.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, José Manuel: “Visión geoestratégica y práctica naval. El Estrecho en el contexto cruzado, 1300-1325”. en Carlos de Ayala Martínez (ed.), *Guerra Santa y cruzada en el Estrecho*, Madrid, 2016, 159-180.
- ROSE, Susan: *Medieval Naval Warfare*, Londres, 2002.
- SANUDO, Marino: *The book of the secrets of the faithful of the cross (Secreta fidelium crucis)* P. Lock (ed.), Ashgate, 2011.
- SANUDO, Marino: *The Templar of Tyre, part. III of the Deeds of the Cypriots*, Paul Crawford (ed.), Ashgate, 2003.
- TORREMOCHA SILVA, Antonio: “Las atarazanas musulmanas de Algeciras (siglos X-XIV)”, *Estudios sobre Patrimonio, cultura y ciencias medievales*, 13-14 (2011-2012), pp. 289-302. Juan TORRES FONTES, *Fueros y Privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia*, Colección Documental de Murcia (CODOM), III, Murcia, 1973.
- TORREMOCHA SILVA, Antonio: “Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII”, en *XI Congreso di Storia de la Corona d’Aragona*, Palermo, 1984, 4774-96.
- STANTON, Charles D.: *Medieval Maritime Warfare*, Pen & Sword, 2015.
- STANTON, Charles D.: *Norman naval operations in the Mediterranean*, Boydell, 2011.



- VIANA, Mario: “O almirantado e jurisdição sobre los homes do mar em Portugal na idade Media”, en Jesús Ángel Solórzano Telechea, Michel Bochaca y Amélia Aguir Andrade (Coords.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Nájera, 2012, 313-344.
- ZIMO, Ann E.: “Baybars, naval power and Mamluk psychological warfare against the Franks”, *Al-Masaq*, 30-3 (2019), 304-316.



CÁTEDRA
ALFONSO X EL SABIO
CASTILLO DE SAN MARCOS

UNIVERSIDAD DE SEVILLA
u  **eus**
Editorial Universidad de Sevilla

CASTILLO DE SAN MARCOS. EL PUERTO DE SANTA MARÍA (CÁDIZ)