

LA ESTRATEGIA NAVAL Y MARÍTIMA DE FERNANDO III Y ALFONSO X POR EL CONTROL DE «LA GRAN MAR D'ESPAÑA»

Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA
Catedrático de Historia Medieval
Universidad de Cantabria

Presentación*

Los monarcas Fernando III y su hijo Alfonso X fueron los iniciadores de la política marítima y naval del reino de Castilla, siendo los primeros en tomar conciencia de la importancia del control del mar para la defensa de la costa del sur peninsular, así como para competir con la expansión marítima de los otros reinos peninsulares e, incluso, de las ciudades-Estado italianas que buscaban una ruta marítima para enlazar con los mercados del norte de Europa. Tanto Fernando III como Alfonso X fueron conscientes de la importancia que tenía el control del mar para la seguridad del reino, en especial para la consolidación de las regiones que se iban incorporando a la Corona, lo que se tradujo en la extensión de la jurisdicción regia sobre la mar. No obstante, es necesario mencionar que Fernando III no fue el primer monarca consciente de la necesidad de contar con una armada para conquistar el sur peninsular, pues ya hubo dos intentos anteriores por parte del emperador Alfonso VII, quien contó con la ayuda de naves francesas, pisanas y genovesas en el asedio de Almería de 1147¹, e incluso esperaba la

(*) Este artículo forma parte del proyecto de investigación «BARMER. Del barco al mercado. Actividad económica, relaciones sociales y conflictos armados en las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica bajomedieval» (PID2020- 118105GBI00).

(1) «La brillante juventud de los francos con las velas extendidas os saluda con voz clara y os espera junto a la orilla del mar con sus caballeros armados. Vuestro cuñado Raimundo, tal como prometió marcha muy furioso contra los enemigos, y el pueblo pisano viene al mismo tiempo que el genovés. El caudillo de Montpellier, poderoso en su categoría, les sigue en su alta y potente nave». Pérez GONZÁLEZ, Maurilio (ed.): *Crónica del emperador Alfonso VII*, Universidad de León, 2015, pp. 185-186

colaboración de barcos franceses para conquistar Sevilla en 1151². No obstante, el contexto de Fernando III era bien diferente, puesto que, tras fundarse muchas de las villas portuarias del Cantábrico durante los reinados de Alfonso VIII de Castilla y Alfonso IX de León, el reino castellano había pasado a ser autosuficiente para mantener el control del mar en el sur peninsular y no requería ya la ayuda de barcos extranjeros. Podemos concluir, pues, que la lucha contra las razias musulmanas del Magreb sobre la costa del sur peninsular, y la propia guerra en el mar y la costa para evitar nuevas avenidas de tropas musulmanas, contribuyeron a construir el derecho de la soberanía marítima de Castilla sobre el mar³. Estos son los motivos fundamentales por los que primero Fernando III y luego Alfonso X centraron una parte importante de su acción de gobierno sobre el valor del mar, que se observa en la legislación tocante a las actividades marítimas en las *Partidas*, los numerosos fueros y privilegios dados a los puertos del Cantábrico, andaluces y murcianos, así como el llamado «fecho de allende mar», la creación de la Orden de Santa María de España y la creación de la institución del Almirantazgo de Castilla, entre otras muchas iniciativas de gran calado político que fijaron las bases de la potencia marítima castellana desde mediados del siglo XIII⁴.

(2) «Facta carta quando imperator iacebat super Gaçoge expectando naues francorum que debebant venire ad Sibiliam era I C LXXX VIII^o, et quotum VI^o kalendas septembris». DOMÍNGUEZ CASAL, Mercedes: *Colección documental do mosteiro de Santa María de Meira*, 2007, edición electrónica del proyecto CODOLGA, http://corpus.cirp.es/codolga/fontes/2007_meira

(3) La conquista y repoblación cristianas hay que situarla en el contexto de ampliación de las fronteras y la construcción de los Estados monárquicos en el siglo XIII, fenómeno que podemos confrontar con el llevado a cabo por el Sacro Imperio hacia el este de Europa. PISKORSKI, Jan M. (ed.): *Historiographical Approaches to Medieval Colonization of East Central Europe. A Comparative Analysis against the Background of other European Inter-Ethnic Colonization Processes in the Middle Ages*, Boulder, Nueva York, 2002; ERLÉN, Peter: *Europäischer Landesausbau und mittelalterliche deutsche Ostsiedlung. Ein struktureller Vergleich zwischen Südwestfrankreich, den Niederlanden und dem Ordenland Preußen*, Taschenbuch, Marburgo, 1992.

(4) JOSSEAND, Philippe: «Les ordres militaires et la bataille du détroit de Gibraltar sous le règne d'Alphonse X de Castille», en BALARD, Michel (ed.): *Les Ordres militaires et la mer*, Editions du Comité des Travaux historiques et scientifiques, París, 2009, 79-91; ESPILEZ MURCIANO, Felipe: «La guerra en el mar en *Las Siete Partidas*», *Revista de Historia Naval*, núm. 123 (2013), 9-38; CUCART ESPINA, Pablo: «La batalla del Estrecho, 1275-1350», *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales*, núm. 19 (2017), 265-292; AGRAIT, Nicolás: «Por la guarda de la mar. Castile and the struggle for the sea in the Thirteenth and Fourteenth centuries», *The Journal of Medieval Military History*, vol. XIII (2015), 139-166; ROZAS ESPAÑOL, Ángel: «La ruta atlántica (siglos XIII-XIV): análisis de la formación de una ruta comercial», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III*, núm. 30, 2017, 485-504; LADERO QUESADA, Miguel Ángel: «La guerra del Estrecho», en *Guerra y diplomacia en la Europa occidental, 1280-1480*, Gobierno de Navarra, Pamplona, 2005, 255-293; RODRÍGUEZ GARCÍA, José Manuel: «La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X (1240-1285)», *Alcázar. Revista de Estudios Alfonsíes*, vol. XII (2020-2021), 163-182; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel: «La *Costeira do gran Mar de España* en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X», *ibídem*, 13-56.

La ampliación del reino de Castilla hacia el Estrecho de Gibraltar fortaleció el papel de los puertos del Cantábrico⁵, que pasaron a desempeñar un papel clave en el suministro de mercancías, hombres y naves hacia los puertos andaluces, creándose una retaguardia de las tierras del sur, segura debido a su lejanía de las flotas norteafricanas. De esta forma, los puertos castellanos del norte tuvieron un especial valor para el mantenimiento de la expansión castellana en el sur de la península Ibérica, ya que la guerra marítima se nutría de las gentes y las embarcaciones del Cantábrico, como se demostró con la toma de Cartagena en 1245 y Sevilla en 1248⁶.

«La puerta está abierta y el camino expedito». Hacia la conquista del mar (1224-1248)

En 1218, el papa Honorio III envió una carta a todos los monarcas peninsulares en la que les recordaba la primacía de Toledo sobre la metrópoli hispanense, por lo que deberían someter en lo espiritual cualquier lugar de dicha provincia que reconquistaran a los musulmanes, orden que repetiría su sucesor, Gregorio IX, en 1231⁷. Ambos documentos nos informan de que la conquista de Sevilla ya estaba en el horizonte de la política de expansión territorial de la corona castellana.

A mediados del mes de junio de 1224, mientras el califato almohade se desmoronaba por luchas internas⁸, el rey Fernando III pronunció un inspirador discurso ante los principales nobles de la curia regia en Muño, por el que declaraba la guerra a los musulmanes:

«La puerta está abierta y el camino expedito. La paz nos ha sido devuelta en nuestro reino: discordia y profundas enemistades entre los moros sembradas y riñas de nuevo originadas. Cristo, Dios y hombre, de nuestra parte: de parte de los moros, el infiel y condenado apóstata Mahoma. ¿Qué falta? Ruego, clementísima madre, de la que, después de Dios, tengo todo lo que poseo, que os agrade que declare la guerra a los moros»⁹.

(5) DES BOSCS, Françoise; DEJUGNAT, Yann, y HAUSHALTER, Arthur (eds.): *Le Déroit de Gibraltar (Antiquité-Moyen Age) I. Représentations, perceptions, imaginaires*. Casa de Velázquez, Madrid, 2019; GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: «Andalucía, Granada y el estrecho de Gibraltar en tiempos de Alfonso X», en *Actas del II Congreso Internacional «El estrecho de Gibraltar»*, Ceuta, 1990 I: *Crónica y Prehistoria* y III: *Historia medieval, geografía y varia*. UNED, Madrid, 1995, 3-25; ARCHIBALD, Lewis: «Northern European sea power and the Straits of Gibraltar, 1031-1350 A.D.», en *The Sea and Medieval Civilizations*, Variorum Reprints, Londres, 1978, 139-164.

(6) SOLÓRZANO TELECHEA: «From the Mediterranean to the Atlantic. The Role of the Town-Ports of Northern Iberia in the first Internationalization of the European Economy in the Middle Ages», en *Constructing Iberian Identities, 1000-1700*, Brepols, Turnhout, 2022, 45-64.

(7) DOMÍNGUEZ SÁNCHEZ, Santiago: *Documentos de Gregorio IX (1227-1241) referentes a España*, Universidad de León, 2004, pp. 193-194.

(8) GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: *Fernando III el Santo*, Fundación José Manuel Lara, Sevilla, 2006, p. 87.

(9) CHARLO BREA, Luis (ed.): *Crónica latina de los reyes de Castilla*, Universidad de Cádiz, 1984, p. 61.

Esta decisión regia suponía el comienzo de la expansión castellana por la Baja Andalucía. Así, Fernando III atravesó Sierra Morena por el puerto de Muradal y comenzó su primera campaña contra los musulmanes de Úbeda, Baeza, Quesada y Jaén, hasta conquistar Córdoba el 29 de junio de 1236. Tres años después se produjo la primera incursión del infante Alfonso en el reino de Murcia¹⁰; a principios de la década de los cuarenta, la corona castellana llegaba hasta la costa mediterránea, y el monarca fue consciente de la necesidad de poseer una armada. Fernando III y el emir de Murcia, Ibn Hud, firmaron el pacto de Alcaraz en 1243, aceptando este ser vasallo de Castilla; sin embargo, las ciudades de Lorca, Mula y Cartagena no lo acataron¹¹, por lo que Fernando III envió al príncipe don Alfonso, quien conquistó las dos primeras en 1244. Por su lado, la conquista de Cartagena duró más tiempo, pero el infante Alfonso estaba decidido a conquistarla y cortar sus relaciones marítimas. Primero la asedió por tierra pero, dado que recibía ayuda por mar, el sitio tuvo que combinarse con el auxilio de una flota, que hubo de desplazarse desde los puertos del Cantábrico bajo las órdenes de Roy García de Santander, que acabó con la conquista de la ciudad en la primavera de 1245¹². Fue la primera vez que se realizó esta movilización de naves y hombres desde el Cantábrico hasta Murcia, movilización que implicó un gran esfuerzo económico y de organización. La conquista de Cartagena puso las bases de una marina real más estable, de la que estaba necesitada Castilla frente a lo que pudiera llegar desde el Magreb. Según el fuero dado a este puerto en enero de 1246, el rey podría tomar cualquier nave, grande o pequeña, de los vecinos de Cartagena para las campañas marítimas durante un mes al año; además, establecía que los navíos armados para hacer el corso tendrían que dar la trigésima parte de las ganancias al rey, así como entregarle todo «moro cativo» que valiera 1.000 maravedíes, que el rey compraría a sus captores por cien¹³. Quin-

(10) TORRES FONTES, Juan: «La evolución de las fronteras peninsulares durante el gran avance de la Reconquista (c. 1212- c. 1350)», en *La Corona de Castilla*, vol. 1 del t. XIII (*La expansión peninsular y mediterránea [c. 1212-c. 1350]*) de la *Historia de España de Menéndez Pidal*, Espasa Calpe, Madrid, 1998, p. 59.

(11) «Et desta guisa apoderaron los moros al infante don Alfonso en boz del rey don Fernando, su padre, en todo el reyno de Murçia, ssaluo Lorca et Cartagena et Mula, que se non quisieron dar nin entrar en la pleitesia que los otros: et ganaron y poco ca a la çima ouieronlo a fazer, mal su grado». MENÉNDEZ PIDAL, Ramón (ed.): *Primera Crónica General. Estoria de España*, Nueva Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1906, cap. 1504.

(12) TORRES FONTES: *Colección de documentos para la historia del reino de Murcia III: Fueros y privilegios de Alfonso X el Sabio al reino de Murcia*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1973, p. 52; ÍDEM: *Colección de documentos para la historia del reino de Murcia I: Documentos de Alfonso X el Sabio.*, m.e., m.l., 1963, p. 108; BALLESTEROS BERETTA, Antonio: «La reconquista de Murcia por el infante don Alfonso de Castilla», *Murgetana*, núm. 1 (1949), 9-48.

(13) «De quantos nauios se armaren en el puerto de Cartagena grandes et chicos et yendo en corso et dándoles Dios ganancia, que den assi como en este priuilegio dize: de naf grande que den al sensor la treintena de lo que ganaren, et de galea ueynte morabedis chicos et un moro, non de los mejores nin de los peores; et de saetia de octaenta remos f ata en quarenta, ueynte et cinco morabedis chicos, et de barca de ueynte remos fata en diez, siete morabedis

ce años después, los servicios de Roy García de Santander al frente de la armada que intervino en la conquista de Cartagena, así como los que Alfonso X demandaba de él para la campaña africana de «allend mar», fueron agradecidos con la concesión de una torre en Carrión¹⁴. Ese mismo año, el monarca confiaba a García de Santander la dirección de la flota de la campaña de Salé¹⁵.

Tras las conquistas por tierras murcianas, Fernando III se dispuso a asediar Sevilla, considerada por sus contemporáneos la capital del sur peninsular¹⁶. En 1246, el papa Inocencio IV se dirigió a varios arzobispos y obispos peninsulares para solicitar que todos los fieles cristianos de los puertos peninsulares («universi christi fidelibus per maritimam Yspaniae constitutis») colaborasen para defender el nuevo obispado de Marruecos; entre otros puertos, aparecen citados Santander, Laredo, Castro Urdiales, San Sebastián, Lisboa, Barcelona y Valencia¹⁷. Asimismo, ese mismo año, Fernando III firmó un tratado de paz con Muhammad I, rey de Granada, por el que este le cedía Jaén y le juraba fidelidad, asegurándole que los granadinos no ayudarían a los sevillanos durante el asedio. Y, de hecho, Muhammed I ayudó a Fernando III en la caída de «Hispalis» —según el historiador árabe Ibn Jaldún, el rey granadino quería vengarse de Sevilla por no haberlo apoyado durante su guerra contra Ibn Hud años atrás—¹⁸.

Los marinos y barcos norteños volvieron a conformar la armada regia que conquistó Sevilla. Fernando III se reunió en Jaén con Ramón Bonifaz, un hombre de Burgos, para confiarle la organización de una flota destinada a impedir que Sevilla fuera ayudada desde el norte de Africa por mar y para colaborar en el asedio¹⁹. En la primavera de 1247, la flota de Ramón Bonifaz

chicos; et de quantos nauios fueren de los uezinos moradores de Cartagena o de armadores de nauios, que non den ancorage en el puerto; et de todo moro catiuo que ualiere mili morabedis chicos, que sea de el sensor, et el sensor que de cien morabedis chicos a aquellos que lo toman, et esto que lo sepan en uerdat, sin enganno, si uale mili morabedis». CASAL MARTÍNEZ, Federico: *El fuero de Córdoba otorgado a la ciudad de Cartagena en 1246 por Fernando III*, Viuda de Carreño, Cartagena, 1931.

(14) TORRES FONTES: *Documentos para la historia del reino de Murcia III: Fueros y privilegios de Alfonso X al reino de Murcia*, doc. LII, p. 70; AYALA MARTÍNEZ, Carlos: *Libro de privilegios de la orden de San Juan de Jerusalén en Castilla y León (ss. XII-XV)*, Universidad Complutense, Madrid, 1995, pp. 556-557.

(15) BALLESTEROS BERETTA: «La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio», *Al-Andalus*, núm. 1 (1943), p. 98.

(16) GARCÍA SANJUÁN, Alejandro: «La conquista de Sevilla por Fernando III (646 h/1248). Nuevas propuestas a través de la relectura de las fuentes árabes», *Hispania*, vol. LXXVII, núm. 255 (2017), 15-16.

(17) QUINTANA PRIETO, Augusto: *La documentación pontificia de Inocencio I*, Instituto Español de Historia Eclesiástica, Roma., 1987.

(18) Cit. por GARCÍA SANJUÁN: «La conquista de Sevilla...», p. 19.

(19) Ramón Bonifaz aparece por vez primera en un documento del monasterio de las Huelgas, de Burgos, en 1228. RODRÍGUEZ LÓPEZ, Amancio: *El Real Monasterio de las Huelgas y Hospital del Rey I*, Imprenta y librería del Centro Católico, Burgos, 1907, pp. 397-398. Sobre Ramón Bonifaz, véanse: BALLESTEROS BERETTA: «San Fernando y el almirante Bonifaz»,

se hallaba instalada en la desembocadura del Guadalquivir dispuesta para la guerra. La época del año en la que comenzó la guerra naval coincidió con las postrimerías del mes de abril, tal como recomendaba Flavio Vegecio Renato en su *Compendio de técnica militar*, del siglo V, lo que nos indica el grado de especialización y conocimientos navales que tenía Bonifaz²⁰. La flota estaba compuesta por trece galeas, un tipo de navío de guerra que podía navegar a vela y a remo, tenía una borda baja, y en la proa llevaba un espolón para embestir a las naves enemigas²¹. La *Primera Crónica General de España* lo describió así:

«venie Remon Bonifaz por mar, a quien el mandara yr guisar la flota para la cerca de Seuilla, et que vinie muy bien guisado de nauios et de galeas et de otros nauios quales para tal fecho convinien, et que traye su flota bien basteçada de gente et de armas et de grant vianda et de todas las cosas que meter eran para guisamiento de cerca»²².

Las naves musulmanas, llegadas desde Tánger y Ceuta, duplicabanlas de Bonifaz –eran más de treinta–. Las fuentes musulmanas coinciden con las cristianas en este punto:

«El emir Abu Zakariya’ les envió ayuda y, además, dispuso una flota cuyo mando fue confiado a Abu-l-Rabi ibn al-Guraygir al-Tinmlali, a quien ordenó dirigirse a Ceuta para que aprestaran su flota, dirigiéndose juntos hacia el río de Sevilla. Pero la flota del tirano logró vencerlos en el puerto y hubieron de regresar»²³.

La escuadra cristiana dirigida por Bonifaz consiguió una gran victoria sobre la musulmana, apresando tres de sus naves y destruyendo otras tres. La flota de naves del Cantábrico tuvo que intervenir para romper el puente de barcas, unidas con gruesas cadenas de hierro, que unía Sevilla con la localidad de Triana, por donde la ciudad obtenía suministros del Aljarafe. Ramón Bonifaz aconsejó al rey la necesidad de romper el puente de barcas con las dos naos más fuertes que tenía²⁴. El día 3 de mayo las naves de Bonifaz retrocedieron para coger impulso y, con viento favorable, se lanzaron río arriba, a pesar de los ataques musulmanes desde ambas orillas del río Betis, así como desde

Archivo Hispalense, t. IX, núm. 27 (1948), 15-70; LÓPEZ MATA, Teófilo: «Ramón Bonifaz», *Boletín de la Institución Fernán González*, núm. 105 (1948), 246-250; RUIZ, Teófilo Fabián: «Los Sarracín y los Bonifaz. Dos linajes patricios de Burgos, 1248- 1350», en *Sociedad y poder real en Castilla (Burgos en la Baja Edad Media)*, Ariel, Barcelona, 1981, 121-144.

(20) VEGECIO, Flavio Renato: *Compendio de técnica militar*, Cátedra, Madrid, 2022, p. 369.

(21) «Et los christianos e las galeas que Remón Bonifaz traía eran fasta treze, e las de los moros de treinta arriba», en ROCHWERT-ZUILLI, Patricia (ed.): *Crónica de Castilla*, e-Spania Books, París, 2010, cap. XI, p. 32.

(22) *Estoria de España*, cap. 1078.

(23) GARCÍA SANJUÁN: «La conquista de Sevilla por Fernando III...», p. 18.

(24) ROCHWERT-ZUILLI, cap. XI, p. 56.

la Torre del Oro con sus dardos, hondas y ballestas de torno²⁵. La nave que iba a la derecha no tuvo éxito, pero la de la izquierda consiguió romper el puente. Con todo, Sevilla no se rindió con esta acción, pues pudo seguir comunicándose con Triana, así que Fernando III ordenó a Bonifaz que las naves castellanas bloqueasen la ciudad para que no pudiera recibir la ayuda desde el Magreb, lo que que acabó en la capitulación el día 23 de noviembre de 1248²⁶.

Tras la conquista de la capital andaluza, la voluntad de Fernando III fue continuar la conquista del norte de África:

«Allen mar tenie oio para pasar et conquerirlo dalla desa parte que la morysma ley tenie, ca los daca por en su poder lo tenie, que asy era. Galeas et baxeles mandau a fazer et labrar a grant priesa et guisar naues, auiendo grant fiuza et grant esperança en la grant merçed quel Dios aca fazie. Teniendo que syallapasaseque podria conquerir muy grandes tierras si la uida le durase algunos días por quanto lla ventura ayudaua et le era guiadera en quantas cosas començaua. Et mager todo esto daca que el ganado auie de moros et tornado en poder de cristianos en su poder era et lo auie conquisto et metido en su Sennorio non se tenie por entregado nin se tenie que su conquerimiento era cosa que el en mucho deuiese tener ssy la mar non pasase»²⁷.

Sin embargo, el 30 de mayo de 1252 moría el rey Fernando III en el alcázar de Sevilla, sin poder realizar su proyecto de conquistar el norte de África, que tuvo que continuar su hijo Alfonso X. En 1254, el Rey Sabio recibió el apoyo del papa Inocencio IV, quien emitió una bula por la que protegía a los cruzados hispanos que pasaran a África con el rey²⁸, bula que fue ratificada por su sucesor, Alejandro IV, dando permiso para que pudieran colaborar otros países de la cristiandad. Al año siguiente, Alfonso X recibía a una delegación del rey Haakon IV de Noruega, lo que le permitía establecer un acuerdo de colaboración para la cruzada en el Magreb, en orden a lo cual concertó el matrimonio de Cristina, hija del rey noruego, con cualquiera de sus hermanos²⁹. La princesa escogió al infante Felipe, según la *Crónica del rey Hakon* porque era un hombre «alegre, cortés», el mejor para «andar con pasatiempos, halcones y perros», «luchar solo con osos y jabalíes», y el «mejor de los compañeros»³⁰. En 1258, Alfonso X y Haakon IV firmaron una alianza, según

(25) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *Reinado y diplomas de Fernando III I*, Caja de Ahorros de Córdoba, 1980, pp. 181-182.

(26) *Estoria de España*, cap. 1124; RODRÍGUEZ LÓPEZ, Ana: *La consolidación territorial de la monarquía feudal castellana: expansión y fronteras durante el reinado de Fernando III*, CSIC, Madrid, 1994, p. 131.

(27) *Estoria de España*, cap. 1563.

(28) GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: *La repoblación del reino de Sevilla en el siglo XIII*, Universidad de Granada, 2008, p. 244.

(29) GELSINGER, Bruce: «A Thirteenth-Century Norwegian-Castilian Alliance», *Medievalia et Humanistica*, núm. 10 (1981), 55-80.

(30) PÓRDARSON, Sturla: *The saga of Hacon and a fragment of the saga of Magnus* (trad., W. Dasent), Majesty's Stationery Office, Londres, 1894, p. 314.

la cual «el rey de España estaba preparando entonces su ejército contra los infieles, y deseaba mucho que el rey Haakon fuera con él y redimiera su promesa de tomar la cruz; gracias al permiso del Papa la cruz podía ser redimida yendo allí [Marruecos], como si uno hubiera viajado a Jerusalén»³¹.

En represalia por la ayuda que Sevilla había recibido desde el Magreb, se desató la cruzada del norte de Africa con el bloqueo del puerto de Ceuta, la exigencia a sus dirigentes a tributar a Castilla³², la sumisión del «regnum Tenetum» (Tenés, puerto del norte de Argelia) en 1258, la toma Salé en 1260, y los ataques a Larache y Tishams en 1269³³. Sin embargo, el fallecimiento de la infanta Cristina en 1262 marcó el final de la alianza entre Castilla y Noruega.

El «almirage de la mar»

Las intervenciones de la flota del Cantábrico resultaron esenciales en la toma de Cartagena y Sevilla y pusieron los cimientos de una armada poderosa al servicio de la Corona³⁴. Tanto Fernando III como su hijo Alfonso X necesitaban el control del estrecho de Gibraltar para consolidar la reconquista de Andalucía, pero carecían de una flota real permanente.

En primer lugar, tras la toma de Sevilla, Alfonso X recompensó los servicios prestados por los hombres de la mar por medio de los repartimientos³⁵. Ramón Bonifaz, por ejemplo, recibió un donadío grande, una casa en la plaza de Santa María de Sevilla, una torre en la vega de Triana y 400 aranzadas en Huévar y Aznalfarache³⁶. Sin embargo, esta flota regresó a los puertos del norte, por lo que Alfonso X se reservó diversos bienes del repartimiento de Sevilla, que sirvieron para pagar los primeros servicios de la marina. El día 13 de junio de 1253, el monarca confió en Pelay Pérez Correa, maestre de Santiago, para aparejar una galera con 200 hombres armados que estarían obligados a servirle durante al menos tres meses al año, repartir los botines a medias; a cambio de este servicio, el rey le entregó 1.600 aranzadas de olivar en Muros y 250 maravedíes el primer año³⁷. Al mismo tiempo, tras la concesión de la

(31) *Ibidem*, p. 317.

(32) MOSQUERA MERINO, M.^a Carmen: *La señoría de Ceuta en el siglo XIII*, Instituto de Estudios Ceutíes, 1994, p. 195.

(33) O'CALLAGHAN, Joseph F.: *The Gibraltar Crusade. Castile and the battle for the Strait*, University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1983, p. 55.

(34) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: «Origen de la marina real de Castilla», *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, t. LIV, núm. 2 (1948), 229-253.

(35) GARCÍA FERNÁNDEZ, Manuel (coord.): *Alfonso X el Sabio 1221/1252-1284. Poderes-Imágenes-Saberes*, Universidad de Sevilla, 2022.

(36) GONZÁLEZ GONZÁLEZ: *Repartimiento de Sevilla II*, CSIC, Madrid, 1951, pp. 154, 155, 196, 213, 231, 284.

(37) GONZÁLEZ GONZÁLEZ: *Repartimiento de Sevilla I*, pp. 293-298; GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier: *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*, Universidad de Valladolid, 2014.

aldea de Gelves, el monarca encomendó aparejar dos galeras a Ruy López de Mendoza³⁸, quien ostentaría el cargo de almirante a partir de 1254. El rey no quedó satisfecho con las gestiones de Pelay Pérez Correa, ya que el día 1 de enero de 1255 Alfonso X estableció un acuerdo directamente con diversos cómitres con la condición de servir en las galeras reales tanto ellos como sus herederos. Entre los nombres figuran Bernalt Pelegrín, Pero Andrés de Laredo y Martín de Escalante, apellidos asociados a familias de Laredo y Santander, respectivamente^{39 40}; otros son de procedencia aquitana y gascona (como Pero Bernalt de Burdel y Pes de Vayona), corsa (Nicoloso Taxo), provenzal (Guillermo Muzo, Bernalt Granier y Arnalt Caorci), menorquina (Miguel Calafat) o castellana (Domingo Joan, *el Ciego*, Martín Sánchez, Juan Ruiz y Joan Romo). Algunos de estos cómitres habían participado en el repartimiento sevillano, como Arnal Caorçi y Joan Romo, que aceptaron una gran cantidad de tierras para el mantenimiento de dos galeras⁴¹. Los cómitres recibieron de Alfonso X cien aranzadas de olivar, cinco yugadas de pan e higueras en Chilla y Cotobrita, unas casas en Sevilla, la décima parte de las rentas de dos aldeas, cien maravedíes, la mitad de las ganancias de los botines a repartir entre los cómitres y la tripulación y ellos se comprometían a

«que nos seamos vuestros cómitres en vos tener una galera de esta guisa para siempre jamás, nos e nuestros sucesores, hijos e todos aquellos que lo nuestro ovieren de heredar, e por este heredamiento e por estos cien maravedíes que nos distes luego e nos la avedes a dar, fecha e guisada de todo quanto pertenece a galea et nos la avemos de tener et reguardar et de renovar, et de refacer como siempre esté esta galea sana e guisada de todo»⁴².

Cada galera llevaba dos cómitres, cien hombres armados, cuatro ballestas de estribera, cuatro ballestas de dos pies, mil cuadrillos, cincuenta lanzas, diez guardabrazos, diez escudos y diez capiellos de hierro, y deberían hacer una galera nueva cada siete años.

En segundo lugar, Fernando III concedió varios privilegios a las gentes de los oficios relacionados con el mar por medio del propio fuero sevillano de 1251, consiguiendo un régimen jurisdiccional autónomo, un marco normativo, el «fuero de la mar», con su propio alcalde para juzgar los asuntos del mar, la condición de caballeros, libertad para comerciar en sus casas, una carnicería propia, veinte carpinteros y tres herreros para la construcción de barcos, tres barberos o cirujanos, la exención de prestación militar en tierra, así como la

(38) PÉREZ EMBID TELLO, Florentino: «La marina real castellana en el siglo XIII», *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 6 (1969), 141-185.

(39) GONZÁLEZ GONZÁLEZ: *Repartimiento de Sevilla II*.

(40) *Ibíd.*, pp. 121, 167, 168-170.

(41) *Ibíd.*, p. 157.

(42) *Ibíd.*, p. 168; BALLESTEROS BERETTA: *Sevilla en el siglo XIII*, Establecimiento tipográfico de Juan Pérez Torres, Madrid, 1913, p. 71.

obligación de prestar servicio en la mar tres meses al año, cuyos gastos correrían por su cuenta⁴³.

El privilegio contenido en el fuero de Sevilla de 1251, el repartimiento de 1253 o los conciertos con los cómitres de 1253 y 1255 nos revelan la necesidad estratégica de disponer de una armada real de carácter permanente. En primer lugar, con el objetivo de defender los nuevos reinos de Murcia y Sevilla, recientemente incorporados a Castilla, pues la frontera con los musulmanes ya no solo era terrestre, sino también, y muy especialmente, marítima. Igualmente, la protección del litoral necesitaba del control de las aguas del estrecho de Gibraltar, por lo que era necesario conquistar las tierras norteafricanas; de ahí la necesidad de contar con una armada real, tal como nos relata la *Estoria de España*, el rey Fernando III:

«Allen mar tenie oio para pasar et conquerirlo dalla desa parte que la morysma ley tenie, ca los daca por en su poder lo tenie, que asy era. Galeas et baxeles mandaua fazer et labrar a grant priesa et guisar naues, auiendo grant fiuza et grant esperança en la grant merçed quel Dios aca fazie. Teniendo que sy alla pasase que podría conquerir muy grandes tierras si la uida le durase algunos días por quantol la ventura ayudaua et le era guiadera en quantas cosas començaua. Et mager todo esto daca que el ganado auie de moros et tornado en poder de cristianos en su poder era et lo auie conquisto et metido en su Sennorio non se tenie por entregado nin se tenie que su conquerimiento era cosa que el en mucho deuiese tener ssy la mar non pasase»⁴⁴.

El monarca Alfonso X requirió la colaboración de los puertos del Cantábrico para la construcción de naves con las que rematar la conquista del mar en la frontera en la Baja Andalucía, ayuda que una vez más se avinieron a prestar los concejos del Cantábrico occidental, según nos consta por el agradecimiento que Alfonso X realizó el 1 de febrero de 1258 a los «conceios de Gallizia et de Asturias» por su colaboración económica «sobrel fecho dela Cruzada» para armar naves y galeras que debían estar en Cádiz el día 1 de mayo⁴⁵.

El «fecho dela cruzada» del mar de Alfonso X

Alfonso X no solo se propuso desarrollar el proyecto fernandino de conquistar el norte de África, sino también una ambiciosa política respecto al control del mar, las infraestructuras, la legislación, y las instituciones. Durante los primeros años de su reinado debió de crear la institución del Almirantazgo, que se encargó de la guerra naval, la jurisdicción marítima y el control del

(43) CHAMOCHO CANTUDO, Miguel Ángel: *Los fueros de los reinos de Andalucía. De Fernando III a los Reyes Católicos*, BOE, Madrid, 2017, p. 109.

(44) *Estoria de España*, cap. 1131.

(45) MIGUEL VIGIL, Ciriaco: *Colección diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*, Alvizoras Libros, Oviedo, 1991, p. 46.

comercio por mar. La primera referencia al «almirage de la mar» es del día 6 de diciembre de 1253⁴⁶, y su primer almirante, Ruy López de Mendoza, fue un noble del norte peninsular a cuyo cargo puso 19 galeras, una flota de tamaño medio para la época⁴⁷. No obstante, el cargo de «almirante» no era nuevo, pues existía con anterioridad, aunque con atribuciones de caudillo militar. Ramón Bonifaz fue el primero en ser designado como tal, según aparece en la *Estoria de España y la Crónica de Castilla*⁴⁸.

Las atribuciones del almirante de Castilla fueron recogidas por vez primera en las *Partidas*, cuando se formalizó la institución del Almirantazgo⁴⁹. La jurisdicción del Almirante alcanzaba a todos los puertos del reino, que debían obedecerlo como si se tratara del mismo rey. A pesar de las *Partidas* y del vínculo del Almirantazgo con importantes linajes locales del norte peninsular (Ruy López de Mendoza, Pedro Ruiz de Castañeda, Nuño Díaz de Castañeda, Diego Gutiérrez de Ceballos, Fadrique Enríquez de Velasco), si bien los puertos del Cantábrico pronto quedaron fuera de la jurisdicción del Almirante en la mayor parte de los casos y desarrollaron su propia política comercial⁵⁰, como revela la constitución de las hermandades de puertos; en 1295, se erigió la hermandad de los puertos de Avilés, Colunga, Ribadesella, Llanes, Viveiro y Betanzos, junto con otros puertos del antiguo reino de León, y en 1296, la hermandad de la marina de Castilla, para la defensa de sus privilegios económicos y el control del comercio en el golfo de Vizcaya. Estas hermandades eran la cristalización institucional del alto grado de desarrollo mercantil de estas villas, como consecuencia de la política emprendida por Alfonso X en los puertos de la frontera marítima de su reino⁵¹.

Las arribadas musulmanas desde el norte de África eran constantes, por lo que se creó, al menos desde 1272, una orden de caballería específica del mar, llamada «Confratía Sancta Marie de Hispania», para que, a imitación de la orden de Calatrava, ayudara en la guerra naval contra los musulmanes, aunque su vida institucional fue muy corta, pues ya en 1280 la orden de Santiago

(46) GARCÍA DE CASTRO: *La marina de guerra...*, p. 36.

(47) LÓPEZ FERNÁNDEZ, Manuel: *La Reconquista en la frontera del Estrecho (1250-1462)*, Editorial Sarría, Madrid, 2009, p. 30.

(48) «Otro si Remont Bonifaz, ese almirante de la flota del rey don Fernando». *Estoria de España*, cap. 1533; PÉREZ EMBID, Florentino: *El Almirantazgo castellano hasta las Capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla [s.n.], 1944; BALLESTEROS BARETTA: «San Fernando y el Almirante Bonifaz»; CALDERÓN ORTEGA, José Manuel: *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva, (1250-1560)*, Universidad de Alcalá de Henares, 2003.

(49) CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso de: *Norma y ceremonia de los almirantes de Castilla*, SEK-Universidad Camilo José Cela, Madrid, 2006.

(50) CALDERÓN ORTEGA, José Manuel: «La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430 y los intentos por extender la jurisdicción del Almirantazgo de Castilla a los puertos del norte peninsular», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5 (2006), 53-67.

(51) SOLÓRZANO TELECHEA: «Los puertos del Rey: síntesis interpretativa del fenómeno urbano en el Norte de España durante los siglos XII y XIII», *Temas Medievales*, vol. 15-16 (2007-2008), 257-273.

asumía los señoríos que había poseído en su corta existencia⁵². Esta orden estaba establecida en cuatro monasterios, correspondientes con los cuatro puntos cardinales del reino de Alfonso X: en el sur, Cartagena y Santa María del Puerto (El Puerto de San María), y en el norte, La Coruña y San Sebastián⁵³.

El monarca y sus consejeros tenían meridianamente claro que el principal peligro para la integridad del reino castellano provenía de la costa africana y de las rutas marítimas desde el otro lado del estrecho de Gibraltar. Lo que se confirmó cuando el rey de Granada, Muhammad II, pactó con el emir de los musulmanes de Marruecos, Aben Yusuf, su ayuda para atacar Castilla, aprovechando el viaje de Alfonso X al Imperio, durante el cual había dejado el reino en manos de su hijo don Fernando. El monarca granadino entregó al emir marroquí los lugares de Algeciras y Tarifa para desembarcar sus tropas, lo que se produjo el 13 de mayo de 1275. Con la finalidad de parar el avance de Aben Yusuf, Alfonso X determinó en 1277 atacar Algeciras para que «Aben Yuçaf no pudiese pasar por allí otra vez aquende la mar»⁵⁴. En 1278, el rey Alfonso decidió cerrar el estrecho de Gibraltar con el asedio por mar y tierra de Algeciras, para lo cual ordenó la construcción de una gran flota que llegó en marzo de 1278. En respuesta, el emir marroquí ordenó enviar 72 navíos –la *Estoria de España* habla solo de doce– de Casablanca, Ceuta, Bados y Tánger para conquistar Algeciras, lo que consiguieron, además de destruir la flota castellana el 21 de julio de 1279⁵⁵. Según relata la *Crónica de Alfonso X*, uno de los motivos de la derrota fue la falta de comida de los marineros y la enfermedad, ya que el infante don Sancho había desviado el dinero de la flota a su madre, la reina Violante, pues se preparaban para levantarse contra el rey. Con ello, los benimerines consiguieron una notable victoria, pues tenían un puerto seguro al que saltar desde el norte de África. Sin la flota, Alfonso X fue consciente de que no podía conquistar Algeciras⁵⁶.

Los siguientes años, de 1278 a 1284, fueron difíciles para Alfonso X, con su flota destruida por los musulmanes y el reino sumido en una guerra civil a causa de la sublevación de su hijo don Sancho, por lo que su «fecho allende el mar» hubo de esperar a tiempos mejores.

La legislación para el gobierno de las cosas del mar

La política de Alfonso X no fue ajena a la necesidad de regular las actividades marítimas y unificar la diversidad de leyes y costumbres que

(52) FOREY, Alan J.: «The Templars and the sea», *Ordines Militares. Colloquia Torunensia Historica*, vol. 25 (2020), 245-296.

(53) PÉREZ VILLAMIL, Juan: «Origen e instituto de la Orden Militar de Santa María de España», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. LXXIV (1919), 243-252; TORRES FONTES: «La orden de Santa María de España y el Maestre de Cartagena», *Murgetana*, núm. 10 (1957), 95-102.

(54) *Estoria de España*, cap. LXIX

(55) *Ibidem*.

(56) *Ibidem*, cap. LXXII.

se aplicaban en el mar en los territorios del litoral castellano. Las *Partidas* recogían numerosos artículos para regular el funcionamiento de los puertos y fijar las obligaciones que debían observar quienes se dedicaran a labores relacionadas con la mar, ya fueran mercantiles o bélicas. El código alfonsí se ocupa de la organización de las armadas del rey y la guerra en el mar –incidiendo especialmente en la cualificación de los marineros y demás cargos ocupados de dirigir la nave– y define las competencias de los oficios de almirante y cómitre⁵⁷. Las leyes del Rey Sabio tratan los tipos de barcos, el transporte de mercancías, los conflictos marítimos, la piratería, las tormentas, los naufragios, las indemnizaciones... entre otros muchos temas, así como la guerra naval, ya que consideran el mar uno de los lugares más importantes donde los enemigos se pueden enfrentar⁵⁸.

Asimismo, este cuerpo legislativo se ocupó de los aspectos relacionados con las averías que pudieran sufrir, los fraudes y actos de piratería, las indemnizaciones que debían recibir quienes fueran objeto de ataques, las actividades que se podían desarrollar cuando la embarcación estuviera atracada o en la costa, o la reglamentación de los pleitos movidos por mercaderes.

Los títulos VIII y IX de la Partida V están dedicados casi por completo a los alquileres y a los distintos tratos que se pueden realizar, las compañías entre comerciantes y propietarios de los barcos, así como sobre los daños causados a las embarcaciones en alta mar. En general, las *Partidas* pretendían establecer una regulación de la circulación de los barcos con mercancías, los daños ocasionados a las embarcaciones y las mercancías transportadas, así como la lucha contra la piratería, su finalidad última era aminorar o evitar los riesgos en el mar. Se estableció igualmente que solo los jueces en los puertos estaban legitimados para impartir justicia, pues la única función del patrón de la nave en este caso era custodiar al acusado y, como mucho, castigarlo con azotes, lo que colisionó con otras leyes del mar.

En efecto, aunque las *Partidas* fueron el código legal más importante aplicado en cuestiones marítimas en Castilla a partir del siglo XIII, hubo otros que se utilizaron entre las gentes de mar y, en general, en todas las actividades relacionadas con el mar en el norte peninsular. Es el caso de las *Leyes de Olerón* o *Fuero de Layrón*, creadas posiblemente en el área de Burdeos o Bayona y aplicadas en el ámbito atlántico, cuya fecha de origen se sitúa entre 1224 y 1286. Los veinticuatro capítulos del texto primitivo de que se compone regulaban aspectos como los derechos y obligaciones de los armadores, los navegantes, los pilotos, los naufragios, la disciplina a bordo, los daños en caso de hundimiento, entre otros. El Fuero de Layrón pudo ser algo anterior a las *Partidas*, que y estuvieron plenamente vigentes, a partir del siglo XIII, en

(57) Partida II, tít. XXIV, leyes 3 y 4.

(58) ESPILEZ MURCIANO: «La guerra en la mar en *Las Siete Partidas*».

los puertos del norte, los cuales mantenían estrechas relaciones con la costa atlántica francesa⁵⁹.

Las infraestructuras marítimas de Alfonso X

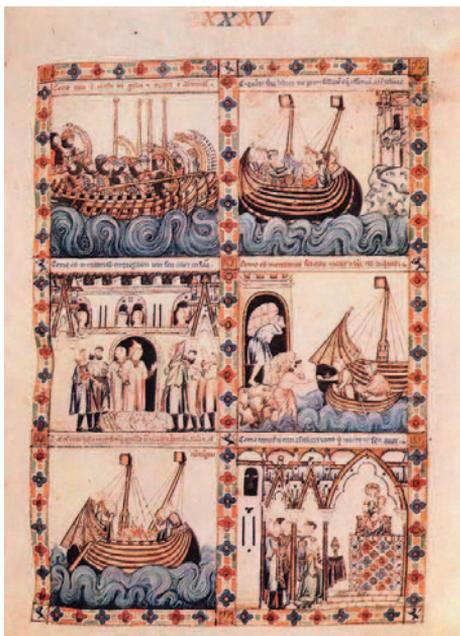


Ilustración 1. Cantiga XXXV. Madrid, Biblioteca de San Lorenzo de El Escorial

En último lugar, la política regia durante el reinado de Alfonso X se centró en las infraestructuras portuarias, como la construcción de muelles o cais y de atarazanas para la construcción de naves, o la reconstrucción de los faros. Los puertos del norte, en el siglo XIII, no disponían de cais que facilitaran la carga y descarga de mercancías, como atestiguan las imágenes de las *Cantigas* de Alfonso X. Una de las infraestructuras más importantes para la política naval de Alfonso X fueron las atarazanas. Aunque no hay referencias documentales, gracias a una inscripción sabemos que las de Sevilla se levantaron en el primer año del reinado alfonsí, en 1252. Sobre tales atarazanas no nos vamos a extender mucho más aquí, pues son bien conocidas gracias a los numerosos estudios de que han sido objeto en los últimos años⁶⁰.

Las otras atarazanas del reino se hallaban en el litoral norte, en Santander, y hasta ahora se habían datado a partir del último cuarto del siglo XIV, asociadas a la batalla de La Rochela de 1372⁶¹. Sin embargo, el análisis cruza-

(59) SOLÓRZANO TELECHEA: «Integración económica, competencia y jerarquización de los puertos atlánticos del Norte de España (siglos XIII-XV)», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 48, núm. 1 (2018), 213-242.

(60) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio: *Las atarazanas de Sevilla. Ocho siglos de historia del arsenal del Guadalquivir*, Universidad, Ayuntamiento y Diputación de Sevilla, 2019, pp. 25-27; FERNÁNDEZ ROJAS, Matilde: *Las Reales Atarazanas de Sevilla*, Arte Hispalense, Sevilla, 2013.

(61) SOLÓRZANO TELECHEA: *Santander en la Edad Media: patrimonio, parentesco y poder*, Universidad de Cantabria, Santander, 2002, p. 216, doc. 8; ÍDEM y otros (eds.): *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2005; ÍDEM, MARTÍN PÉREZ, Gernando, y CAYÓN CAGIGAS, Amaro: «“Grant fortuna del mar”: construcciones portuarias y espíritu emprendedor en las villas portuarias de la España atlántica en la Edad Media», en CARMO RIBERO, M.C., y SOUSA MELO, A. (eds.): *Evolução da paisagem urbana. Transformação morfológica dos tecidos históricos*, Instituto de Estudos Medievais y FCSH-Universidade Nova de Lisboa, Braga, 2013, 245-272.



Ilustración 2. Plano de Sevilla en la Baja Edad Media © Jesús Solórzano

do de nuevos datos de fuentes modernas con medievales nos permite concluir que las atarazanas de Santander pudieran ser contemporáneas o, incluso, ligeramente anteriores a las sevillanas.

Según diversas fuentes, la construcción de las atarazanas santanderinas coincidió en el tiempo con la erección del monasterio de San Francisco, extramuros de la villa. Según el «Inventario de las escrituras y papeles del Archivo del convento franciscano de Santander», de 1772, figuraba una «Real Cédula de Alfonso IX por la que concedía a Fray Francisco de Asís la teja de sus Tarazanas para la fábrica del convento que intentaba fundar». Esta misma noticia aparece en un libro de misas del monasterio que dice:

«Se asegura que el rey D. Alonso el noveno [Alfonso VIII], contemporáneo de nuestro santo patriarca, despachó en la ciudad de Burgos una real cédula, en que mandaba a los interventores de la fábrica de las galeras de S.M. en esta ciudad, villa entonces, dicen a fray Francisco de Asis la teja de sus tarazanas para la fábrica de el

convento que intentaba fundar. Esta cédula desapareció en tiempo de la peste general de España o la llevaron los claustrales»⁶².

La fecha de 1214 no nos informa de nada excepcional, pues muchos monasterios de las órdenes menores databan su fundación con la peregrinación de san Francisco a Santiago de Compostela, entre finales de 1213 y principios de 1214⁶³. Sin embargo, es importante la referencia del uso de la teja de las atarazanas para la construcción del nuevo cenobio franciscano, ya que ambos edificios se hallaban muy cercanos. La fecha más temprana de la existencia documentada de este monasterio nos ha llegado por la inscripción de una lápida que existía en el lado del evangelio de la iglesia, fechada el 6 de junio de 1265. En consecuencia, podemos afirmar que el edificio de las primeras atarazanas de Santander tuvo que ser coetáneo o poco anterior al de los franciscanos, en torno a mediados del siglo XIII⁶⁴. Asimismo, por la ubicación de las atarazanas, situadas al fondo de la ría de Becedo, que separaba la Puebla Vieja de Santander de la Nueva, este edificio tuvo que empezar a construirse cuando la villa aún no se había extendido al otro lado de la ría, en solares que no se hubieran ocupado, lo que coincide con una fecha aproximada a mediados del siglo XIII.

En estas atarazanas, las únicas documentadas en el Cantábrico, se construyeron las galeras y naos que los vecinos de Santander tenían que entregar al rey para la guerra en el mar. Así está documentado desde los años cuarenta del siglo XIII: en 1245 y 1248, para la toma de Cartagena y Sevilla; en 1260, con Salé; en 1285, en Castro Urdiales; en 1292, en Santander⁶⁵; en 1309, en Laredo; en 1336 en Santander⁶⁶, y todas ellas aportaban navíos a la armada regia a mediados del siglo XIV, según el Becerro de las Behetrías⁶⁷. Las atarazanas de Santander eran la única instalación que podía reunir los requisitos técnicos y materiales para construir las naos y galeras de guerra que las villas de la Marisma de Castilla debían aportar a la flota del rey⁶⁸. Según el *Becerro de las Behetrías*, Santander, Laredo y Castro Urdiales servían, a su costa, con dos naos y tres galeras, armadas con sesenta remos y sesenta hombres cada una durante tres meses, tras lo cual pasaban a engrosar la flota del rey. El servicio de Castro Urdiales de

(62) Libro de misas del convento de San Francisco de Santander, siglo XVIII, Fondo C.E.M., Archivo Histórico Provincial, Santander, f. 1.

(63) FERNÁNDEZ CONDE: Francisco Javier: «La orden franciscana en Asturias. Orígenes y primera época», *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, núm. 130 (1989), 397-447.

(64) En 1217 se creó la «Provincia franciscana de España». REVILLA GARCÍA, Fidel: «El franciscanismo en la Castilla del siglo XIII», *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 27 (1997), p. 286.

(65) SOLÓRZANO TELECHEA: *Santander en la Edad Media*, doc. 135.

(66) *Ibidem*, doc. 29.

(67) MARTÍNEZ DíEZ, Gonzalo: *Libro Becerro de las Behetrías II*, Centro de Estudios e Investigación San Isidoro, León, 1981, pp. 181, 568-569.

(68) SOLÓRZANO TELECHEA: «La influencia del mar en la conformación de los puertos de “la Marisma e Costera de España” en la Baja Edad Media», en AZNAR VALLEJO, E., y GONZÁLEZ ZALACAÍN, R. (coords): *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 2015, 59-92.

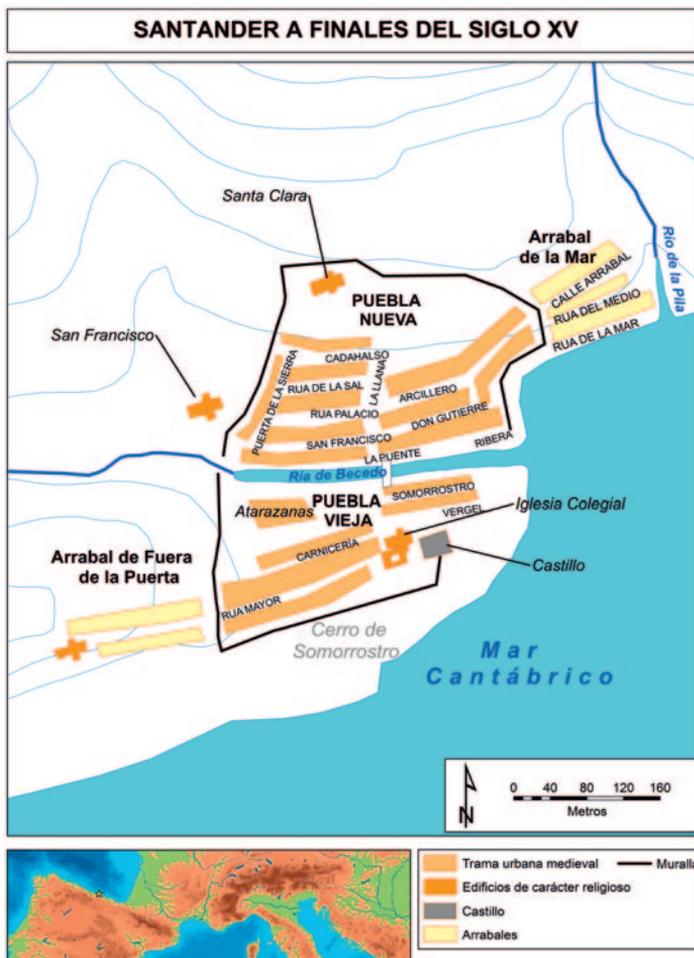


Ilustración 3. Plano de Santander a finales de la Edad Media. © Jesús Solórzano

suministrar una nave y una galea para la flota se remontaba hasta el reinado de Fernando III, según consta en el privilegio de exención de portazgo en todo el reino, excepto en Sevilla y Murcia, concedido a Castro Urdiales por el rey Sancho IV y la reina María en 1285⁶⁹.

Para hacer más seguras las rutas marítimas entre el norte y el sur peninsular, es probable que Alfonso X rehabilitara algunos de los faros más importan-

(69) GAIBROIS BALLESTEROS, Mercedes: *Historia del reinado de Sancho IV III*, BOE-Real Academia de la Historia, Madrid, 2019 (reed.), pp. LVI-LVII.

tes del norte y el sur. Según la *Estoria de España*, Hércules levantó en el litoral andaluz una «torre muy grande», coronada por una «una ymagen de cobre bien fecha que catava contra orient e tenie en la mano diestra una grand llave en semeiante cuemo que querie abrir puerta»; e, igualmente, Hércules construyó la «Torre del faro», donde fundó también La Coruña para conmemorar su victoria sobre el gigante Gerión⁷⁰. Alfonso X, haciéndose eco de la tradición clásica, vinculó la figura de Hércules a España, y en concreto a La Coruña. El monarca, en su *Estoria de España*, informa de que la Torre del Faro, que había comenzado a levantar Hércules, fue acabada por Hespán, su heredero y sobrino, quien además fundó Segovia y Cádiz. Más adelante, la crónica anuncia que Julio César había estado en Galicia, donde rehabilitó la torre del faro de Hércules: «E fue a Galizia al logar que llaman la Crunna, et renouo la torre del faro que fiziera Hercules que era ya lo mas della cayda»⁷¹.

Es posible que Alfonso X también volviera a levantar la Torre del Faro, emulando lo que habían hecho Hespán y Julio César. La Torre del Faro de La Coruña, según los datos arqueológicos, estaba casi derruida en el sigloXI, dato que conocía el autor de la *Estoria de España*, aunque lo retrotraía a tiempos de Julio César. Sin embargo, la crónica alfonsí nos describe las características de esa torre, que consistía en un fuego con un gran espejo que permitía observar a las naves enemigas desde lejos:

«E acabo la torre del Faro que començara Hercules, que es cabo la Crunna; e com era omne muy sabidor, fizo fazer por grand sabiduria un grand espeio, que ueyen en el uenir las naues por el mar de muy luenne, e pusol en somo daquella torre; y esto fizo el por aguardar se dotras yentes sil uiniessen guerrear por mar»⁷²

Esta exactitud de la descripción de la crónica nos lleva a pensar que se corresponda con las características del faro en tiempos del propio Rey Sabio, pues desconocía las características de este faro en tiempos de Julio César o con anterioridad a que estuviera derruido, o el mismo uso de los espejos al que hace referencia. Un último elemento a destacar en esta rehabilitación del edificio en tiempos de Alfonso X es el nuevo nombre con el que se conoció el faro: la Torre del Faro de Hércules, basado en este relato mitológico de la *Estoria de España*.

Conclusiones

Fernando III y Alfonso X iniciaron una política marítima y naval del reino de Castilla, conscientes de la importancia estratégica que tenía el control del mar y la defensa de la costa para consolidar las conquistas cristianas en el sur

(70) DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, Ana: «Hércules en la miniatura de Alfonso X el Sabio», *Anales de Historia del Arte*, núm. 1 (1998), 91-104.

(71) *Estoria de España...*, cap. 9.

(72) *Ibidem*.

peninsular y enfrentarse a la creciente rivalidad marítima con los reinos de Portugal, Aragón e Inglaterra, así como con las ciudades-estado italianas.

Además, la conquista castellana de la baja Andalucía y Murcia modificó el papel que, hasta entonces, habían tenido los puertos del Cantábrico, que habían estado centrados principalmente en la conexión comercial del reino con la costa atlántica de Francia y el norte de Europa. La incorporación del sur peninsular añadió un nuevo eje de relaciones Norte-Sur, que se tradujo en el fortalecimiento de las villas portuarias de la fachada cantábrica. Así, los puertos norteños pasaron a desempeñar un importantísimo papel como centros de intercambio y redistribuidores de mercancías, no sólo entre el interior de Castilla y la fachada atlántica europea, sino entre el interior del reino y los puertos andaluces.

La política marítima y naval de Alfonso X se concretó en la creación de una legislación común de las actividades marítimas y navales –para que todas las gentes del mar se rigieran por una única normativa–; en la construcción de infraestructuras portuarias como las atarazanas, y en la creación de nuevas instituciones, como el Almirantazgo y una marina regia permanente. Los reyes hicieron de la necesidad una virtud, pues desarrollaron una estrategia marítima que fue vital para el afianzamiento de las conquistas cristianas del sur peninsular y el despegue económico del reino gracias al control de las rutas del estrecho de Gibraltar. Así, la guerra naval y el control del mar, una estrategia inédita hasta la conquista de Murcia y Sevilla, sirvieron para ampliar los horizontes marítimos de la política castellana a partir del reinado de Alfonso X.

