

## **La campaña naval del Estrecho (1340-1344): el fin de la amenaza norteafricana**

**The Campaign of El Estrecho (1340-1344): the End of the North African Threat**

**Roberto Muñoz Bolaños**

*Universidad Camilo José Cela-Universidad Francisco de Vitoria-Instituto General Gutierrez Mellado  
UNED, España  
[rmunoz@ucjc.edu](mailto:rmunoz@ucjc.edu)*

---

**Resumen:** La campaña naval del Estrecho, junto con la batalla del Salado (1340), constituyen el punto culminante del proceso reconquistador, ya que supone el fin del llamado “Problema del Estrecho”. La historiografía ha tratado este acontecimiento desde el punto de vista fundamentalmente político y económico, vinculado con la formación de las diferentes marinas peninsulares, especialmente la castellana y aragonesa. Nuestra finalidad, por el contrario, es explicar el desarrollo militar de este proceso histórico. De ahí la importancia de la investigación que presentamos, que ha sido elaborada a partir de las fuentes primarias existentes –tanto cristianas como musulmanas–, combinadas con la bibliografía que aborda este periodo histórico.

**Palabras clave:** *Campaña del Estrecho, Batalla del Salado, Benimerines, Reconquista, Siglo XIV.*

**Abstract:** The naval campaign of “El Estrecho”, alongside with the battle of Salado (1340) is considered the culmination of the “Reconquest” process because it means the end of the issue known as “El problema del Estrecho”. Historiography has focused on the economic and political consequences of this campaign, considering it as the beginning of the Castilian and Aragonese naval armies. Our aim, however, is to explain the military development of this historical process, taking into account not only the Christian-Muslim primary sources but also the literature written about it.

**Keywords:** *Campaign of El Estrecho, Battle of Salado, Benimerines, Spanish Reconquest, 14<sup>th</sup> Century.*

---

## La “campaña del Estrecho”: Reconquista y relaciones internacionales en el Mediterráneo occidental en la segunda mitad del siglo XIII y comienzos del siglo XIV.

Para contextualizar la “Campaña del Estrecho”, que culmina con el dominio de esta vía marítima por los reinos cristianos, debemos partir de dos vectores, como señala Ladero Quesada<sup>1</sup>. El primero es la apertura de la navegación Este-Oeste, a través del Estrecho de Gibraltar, por las armadas cristianas occidentales; proceso que había comenzado en el siglo XII, y en el que participaban activamente Génova, Pisa y la Corona de Aragón (mallorquines y catalanes). El objetivo que se perseguía era el control de los tráficos comerciales procedentes del continente africano: oro, esclavos y marfil. Y el segundo, el llamado “Problema del Estrecho” para los cristianos —especialmente para la Corona de Castilla—, que implicaba el control de esta vía marítima para evitar nuevas invasiones de los imperios islámicos norteafricanos —en ayuda de sus hermanos de religión peninsulares—. Si se lograba este objetivo, se pondría fin a un proceso que había comenzado con la llegada de los almorávides en el siglo XI, que había continuado en el siglo XII con los almohades, y que se volvería a repetir en la segunda mitad del siglo XIII y la primera del XIV con los benimerines<sup>2</sup>.

En este doble contexto, los protagonistas de la “Campaña del Estrecho” tenían intereses muy dispares, tanto en el mundo musulmán como cristiano<sup>3</sup>. Así, el reino nazarí de Granada, encabezado por el sultán Yusuf I (1333-1354), sólo aspiraba a consolidar su poder y su territorio, para hacer frente a las acometidas castellanas. Por su parte, los benimerines aspiraban a controlar el estrecho de Gibraltar y los tráficos mercantiles en la zona con objeto de consolidar su hegemonía en el Mediterráneo y en el islam occidental. En este sentido, la llegada al trono de Abu-l-Hassán (1297-1351), *el Sultán Negro*, el 30 de agosto de 1331<sup>4</sup>, fue clave. Así, el nuevo monarca inició una política expansionista en el norte de África cuya pretensión última era proclamarse califa<sup>5</sup>. En ese proyecto, la Península Ibérica también ocupaba un lugar destacado, ya que Abu-l-Hassán también aspiraba a su conquista, devolviendo al islam ese territorio.

En el mundo cristiano tampoco existía una comunidad de intereses. Castilla, el más importante de los reinos cristianos peninsulares, tenía una visión básicamente político-militar del conflicto, persiguiendo tres objetivos<sup>6</sup>. El primero, crear una frontera estable y ventajosa con el

<sup>1</sup>Miguel Ángel LADERO QUESADA: “Guerra del Estrecho”, en VV. AA., *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental. 1280-1480*, Pamplona, Ediciones de la Institución Príncipe de Viana, 2005, pp. 255-267.

<sup>2</sup>Manuel FLORES DÍAZ: “La interrelación de las fronteras terrestres y marítima en el período de la Reconquista”, en VV. AA., *III Estudios de Frontera. Convivencia, defensa y comunicación en la frontera. En memoria de don Juan de Mata Carriazo y Arroquia*, Jaén, Diputación Provincial de Jaén, 2000, pp. 253-268.

<sup>3</sup>Miguel Ángel LADERO QUESADA: op. cit., pp. 288-291.

<sup>4</sup>Lisan al-Din IBN AL-JATIB: *Historia de los reyes de la Alhambra: El resplandor de la luna llena: (Al-Lamha al-badriyya)*, Granada, Ediciones Universidad de Granada, 1998, p. 103.

<sup>5</sup>Rudolf THODEN: *Abul-Hasan Al: Merinidenpolitik zwischen Nordafrika und Spanien in den Jahren 710-752 H./1310-1351*, Freiburg im Breisgau, Schwarz, 1973, pp. 150-161.

<sup>6</sup>Manuel GARCÍA FERNÁNDEZ: “Las relaciones castellano merinies en Andalucía en tiempos de Alfonso XI. La participación norteafricana en la guerra por el control del Estrecho, 1312-1350”, en Mercedes

reino granadino, lo que le permitiría lanzar *razzias* contra ese territorio. El segundo, completar la organización de Andalucía y Murcia, territorios conquistados a lo largo del siglo XIII, tras la victoria de Las Navas de Tolosa (1212). Y el tercero, fortalecer el poder de la monarquía, objetivo básico del rey Alfonso XI (1325-1350)<sup>7</sup>. Génova, la más importante de las repúblicas comerciales italianas, mantenía una posición ambivalente en la zona habiendo establecido alianzas con Granada o con Castilla en función de sus intereses mercantiles; aunque en los momentos cruciales siempre se mantuvo al lado del reino cristiano. Algo similar se podía decir de la Corona de Aragón, encabezada por Pedro IV *el Ceremonioso* (1337-1386), aunque como señala Ladero Quesada jamás se puso al lado de los musulmanes contra Castilla, ya que su territorio era vulnerable a los ataques del islam<sup>8</sup>. Por último, Portugal no tenía intereses entonces en la zona y su intervención en la “Campaña del Estrecho” estuvo motivada por la solidaridad cristiana y las relaciones familiares con Castilla, ya que el monarca portugués Alfonso IV (1325-1357) era suegro de Alfonso XI<sup>9</sup>. Por tanto, si bien los intereses eran diferentes, e incluso contrapuestos más allá de la solidaridad religiosa, era indudable que el componente naval de este conjunto de actores iba a jugar un papel decisivo en la campaña que se avecinaba. Pues era el control de una vía marítima, el estrecho de Gibraltar, la piedra angular sobre la que giraba el conflicto.

La importancia del proceso histórico que acabamos de describir explica por qué su estudio ha sido profusamente abordado desde la historiografía académica, especialmente en los últimos años, destacando en este sentido las obras de Francisco Javier García de Castro<sup>10</sup>, María Dolores López Pérez,<sup>11</sup> José Manuel Calderón Ortega y Francisco Javier Díaz González<sup>12</sup> o Manuel Rojas.<sup>13</sup> Autores que han aportado una visión muy completa del “Problema del Estrecho” manejando las principales fuentes disponibles, especialmente García de Castro. No obstante, el estudio militar de la campaña –analizando todos los contendientes de la misma– no se ha abordado en detalle, y esta es –como ya hemos indicado anteriormente– la finalidad de esta investigación, que constituye una síntesis de lo publicado hasta este momento sobre el tema.

---

GARCÍA-ARENAL y María J. VIGUERA (eds.), *Actas del coloquio: Relaciones de la península Ibérica con el Magreh (siglos XIII-XVI)*, Madrid, CSIC-IHAC, 1988, pp. 249-273.

<sup>7</sup>José SÁNCHEZ-ARCILLA: *Alfonso XI. 1312-1350*, Palencia, Diputación Provincial de Palencia, 1995.

<sup>8</sup>Miguel Ángel LADERO QUESADA: op. cit., p. 290.

<sup>9</sup>Joseph O'CALLAGHAN: *The Gibraltar Crusade: Castile and the Battle for the Strait*, Philadelphia, Pennsylvania University Press, 2011, pp. 167-168.

<sup>10</sup>Francisco Javier GARCÍA DE CASTRO: *La marina de Guerra de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media*, Valladolid, Instituto Universitario de Historia Simancas, 2011.

<sup>11</sup>María Dolores LÓPEZ PÉREZ: *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV*, Barcelona, CSIC. Instituto Milá y Fontanals, 1995.

<sup>12</sup>José Manuel CALDERÓN ORTEGA y Francisco Javier DÍAZ GONZÁLEZ: “Los almirantes del siglo de oro de la marina castellana medieval”, *En la España Medieval*, 24 (2001), pp. 311-364.

<sup>13</sup>Manuel ROJAS GABRIEL: “De la estrategia en la batalla del estrecho durante la primera mitad del siglo XIV”, en VV. AA., *El siglo XIV: El alba de una nueva era*, Soria, Universidad Internacional Alfonso VIII, 2001, pp. 223-269.

## La guerra naval en el Estrecho.

### a) Formas de combate y buques

Las armadas que combatieron en la “Campaña del Estrecho” estuvieron definidas por tres grandes vectores: las formas de combate que utilizaron, la problemática para dotarse de buques –salvo la genovesa– y los tipos de buques que utilizaron. En primer lugar, respecto a las formas de combate utilizadas, destacaron dos. El abordaje fue la primera, y consistía en ocupar los buques del enemigo para luego luchar contra su tripulación en la cubierta. Para conseguir este objetivo había que seguir una serie de pasos que, cuando se consideran en conjunto, dejan entrever que la lucha en el mar era el aspecto más exigente –desde el punto de vista técnico y logístico– de la guerra medieval como afirmaba Alfonso X:

La guerra de la mar es como cosa desamparada, e de mayor peligro que la de la tierra, por las grandes desventuras que pueden alli venir, e acaecer.<sup>14</sup>

La segunda forma utilizada fue el *bloqueo*, en su forma cerrada, es decir, situando las naves cerca de la costa, con el objetivo de evitar que suministros, tropas, información o cualquier tipo de ayuda llegase al enemigo. Los bloqueos fueron una de las piedras angulares de toda la campaña del Estrecho, siendo usados principalmente por los cristianos, que comprendieron mucho mejor su importancia que los musulmanes<sup>15</sup>.

Por su parte, el problema de dotarse de buques para el combate tuvo dos manifestaciones. La primera fue la dificultad para construirlos, pues se necesitaban buenos carpinteros e ingentes recursos. Por ejemplo, para construir un navío tan sencillo como un *drakar* vikingo se necesitaban los ingresos equivalentes al valor de 4.000 cabezas de ganado. Este hecho tenía dos consecuencias. Por un lado, el objetivo que se perseguía en las batallas navales no era el hundimiento del navío enemigo, sino la captura de los mismos dado su alto valor. Y, por otro, el carácter prohibitivo de una armada permanente para la mayoría de las monarquías europeas, por lo que los reyes optaban por obligar a los comerciantes a preparar sus navíos para la guerra<sup>16</sup>. Del mismo modo, la segunda manifestación fue la dificultad de poseer marinos y oficiales competentes para manejar estos navíos<sup>17</sup>. De hecho, el desastre de una armada en la Edad Media no venía determinado por la pérdida de buques sino, sobre todo, por la pérdida de personal cualificado como almirantes, capitanes, comieres –encargados del gobierno de los buques y del

<sup>14</sup>ALFONSO X: *Las Siete Partidas*, Madrid, Reus, 2004, p. 319. De acuerdo con Aznar Vallejo, esta obra es la fuente fundamental para conocer la guerra naval en el siglo XIII. Eduardo AZNAR VALLEJO: “La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media”, *En la España Medieval*, 32 (2009), p.172.

<sup>15</sup>Luis DÍEZ DEL CORRAL: *Obras completas*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1998, vol. II, p. 1494.

<sup>16</sup>Matthew BENNETT, Jim BRADBURY, Kelly DEVRIES, Ian DICKIE, y Phyllis G. JESTICE: *Técnicas bélicas del mundo medieval*, Madrid, Edimat, 2007, p. 212.

<sup>17</sup>ALFONSO X: op. cit., p. 319.

control de sus remeros—, navegantes y remeros expertos. Así, era mucho más difícil, largo y costoso reponer al personal naval que construir una nueva embarcación<sup>18</sup>.

Finalmente, los buques utilizados en la “Campaña del Estrecho” aparecen recogidos en las *Siete Partidas* de Alfonso X:

Navíos para andar sobre mar son de muchas guisas, e por esto pusieron a cada uno de aquellos su nombre, según la fación en que es hecho. Pues los mayores, que van a viento llaman naves, e de éstas hay dos mástiles, e de uno, e otras menores que son de esta manera, e dicenles nombres porque sean conocidos, así como carraca, nao, galea, fusta balener, leño, pinaza, carabela, e otros barcos.<sup>19</sup>

De todos ellos, las galeras fueron las grandes protagonistas de los combates navales librados en el Mediterráneo durante la Edad Media y, por tanto, en el Estrecho<sup>20</sup>. La primera mención escrita del término *galera* se encuentra en las instrucciones militares del emperador León el Filósofo (866-912):

Se construirán buques más pequeños y de un sólo orden de remos, llamados galeras, que sean más ligeros para correr, y sirvan para la guarda, la descubierta y todas las expediciones que necesiten velocidad.<sup>21</sup>

Su aparición fue contemporánea a la incorporación de toda una serie de innovaciones técnicas en la construcción naval<sup>22</sup>, de entre las cuales destacó el cambio en la forma de bogar, denominado *alla sensile*, donde los remos aparecían agrupados por parejas, con un hombre por remo, los dos en el mismo banco y éste inclinado con respecto al eje longitudinal. El remero, colocado más cerca de la amura, utilizaba un remo más corto. Con este sistema, no sólo se conseguían mayores velocidades, por la mayor eficacia en la boga, sino también resolver el problema de la ventilación en el interior del barco, pues todos los remeros se situaban sobre la cubierta. No obstante, a partir de 1300, se impuso la galera trirreme, con tres remeros en cada banco, lo que les dotó de mayor velocidad.<sup>23</sup>

<sup>18</sup>José Manuel BELLO LEÓN: “Notas para el estudio de la tripulación de las galeras: los cómitres en la Sevilla Medieval”, *Revista de Historia Naval*, 89 (2005), pp. 53-60. Harvey J. HAMES y Elena LOURIE (eds.): *Jews, Muslims and Christians In and Around the Crown of Aragon*, Leiden, Brill Academic Publishers, 2004, pp. 35-74.

<sup>19</sup>ALFONSO X: op. cit., p. 322.

<sup>20</sup>John H. PRYOR: *Geography, Technology, and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, p. 57. Sobre las galeras en la Edad Media y Edad Moderna peninsulares, véase José Luis CASADO SOTO: “El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna”, *Itsas Memoria. Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 537-552.

<sup>21</sup>Antonio de CAPMANY y de MONTPALAU: *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Barcelona, Real Junta y Consulado de Barcelona, 1792, vol. 3, p. 110.

<sup>22</sup>John B. HATTENDORF y Richard W. UNGER (eds.): *War at sea in the Middle Ages and Renaissance*, Rochester, Boydell Press, 2003, p. 124.

<sup>23</sup>John H. PRYOR: op. cit., pp. 58-59.

La superestructura de las galeras se articulaba sobre dos castillos, el de popa y el de proa, que tenían un papel muy importante en los combates. El castillo de popa, que sobrepasaba el casco, se cubría normalmente con una tienda de lona y el castillo triangular de proa se apoyaba sobre un enorme tajamar prolongado de corto botolón.<sup>24</sup> Respecto a su armamento, de nuevo las *Siete Partidas* nos ofrece un detallado inventario del mismo:

E por esto ha menester que hayan para defenderse lorigas e lorigones, e perpunte e corazas, e escudos e yelmos, para sufrir golpe de piedra e para herir a manteniente. E deben haber cuchillos e puñales, e serraniles e espadas, e hachas e porras, e lanzas. E éstas con garabatos de hierro para trabar de los hombres a derribarlos; e hayan trancas con cadenas para prender los navíos porque no se vayan para tierra e han de haber ballestas con estriberas, e de dos pies, e de torno. E dardos e saetas cuantas más pudieran llevar; e terrazos con cal para cegar los enemigos, e otros con jabón para hacerlos caer. E sin todo esto, fuego de alquitrán para quemar los navíos.<sup>25</sup>

De esta panoplia de armas destacaban dos: las catapultas tipo trabuquete y las ballestas.<sup>26</sup> Las primeras funcionaban mediante contrapesos lo que implica que no deberían ser muy grandes, ya que podían poner en peligro la estabilidad de los barcos.<sup>27</sup> Por su parte, las ballestas fueron el equipamiento estándar de los barcos mediterráneos durante al menos cuatro siglos, lo que nos habla de su gran utilidad.<sup>28</sup> Los ballesteros, por lo general, estaban equipados con dos tipos de ballestas: una necesitaba el uso de ambos pies para cargarla, mientras que la otra contaba con una especie de estribo que permitía cargarla de pie, diferencia que aparece recogida en las *Siete Partidas* tal como hemos visto. Es probable que la primera tuviera mayor alcance, pero necesitaba más tiempo para cargarse. Algunos barcos parecen haber tenido grandes ballestas montadas en un soporte que podían ser amartilladas por un cabrestante. Estas podían lanzar piedras de mediano tamaño y jarras con sustancias nocivas, así como flechas.<sup>29</sup>

#### b) La flotas enfrentadas

La armada cristiana que participó en la lucha de Estrecho, estuvo compuesta de cuatro contingentes. El primero era el castellano. La marina de esta corona, según la tradición –hoy claramente superada– fue creada por el arzobispo de Santiago de Compostela (La Coruña) Die-

<sup>24</sup>John B. HATTENDORF y Richard W. UNGER (ed.): op. cit., pp. 60 y 87.

<sup>25</sup>ALFONSO X: op. cit., p. 323.

<sup>26</sup>Kelly DEVRIES y Robert D. SMITH: *Medieval military technology*, Toronto, University of Toronto Press, 2012, p. 301.

<sup>27</sup>Jean-Denis LEPAGE: *Medieval Armies and Weapons in Western Europe: An Illustrated History*, Jefferson, McFarland & Company, 2014, pp. 134-135. Rubén SÁEZ ABAD: *Artillería y poliorcética en la Edad Media*, Madrid, Almena, 2007, p. 199.

<sup>28</sup>John H. PRYOR: op. cit., pp. 41-43.

<sup>29</sup>Matthew BENNETT, Jim BRADBURY, Kelly DE VRIES, Ian DICKIE, y Phyllis G. JESTICE: op. cit., p. 234.

go Gelmírez (1059-1139).<sup>30</sup> De hecho, la creación de la marina de guerra castellana tuvo lugar durante el reinado de Fernando III *el Santo* (1232-1252), y se desarrollaría en gran medida durante el de su hijo y sucesor Alfonso X *el Sabio* (1252-1284).<sup>31</sup> Este último, desde los primeros momentos de su reinado, mostró un grado de sensibilidad muy acusado por las cuestiones navales, pretendiendo dar un carácter de estabilidad a las reformas realizadas por su padre. Así, decidió terminar la reconstrucción de las antiguas atarazanas almohades de Sevilla en 1252<sup>32</sup>, ya iniciada en los últimos años del reinado de su padre.<sup>33</sup> Inmediatamente después, afrontó el problema de la jefatura de la armada creando el cargo de Almirante de Castilla.<sup>34</sup> La nueva dignidad apareció por primera vez en un documento castellano 6 de diciembre de 1253, donde se recoge el oficio de “almirage de la mar”.<sup>35</sup> Al año siguiente, fue otorgada en diciembre de 1254 a Ruy López de Mendoza, un noble castellano, pero bajo la forma *genovesa*, y no *siciliana*; lo que implicaba un mando y una autonomía reducida.<sup>36</sup> La razón de este diseño hay que buscarla en la posición geoestratégica de Castilla, que era a la vez atlántica y mediterránea –zonas marítimas donde las operaciones militares requerían distintos barcos–. Por eso, se decidió dividir la costa castellana en dos zonas. Por un lado Murcia (Mediterráneo), a las órdenes directas del Almirante, y por otro lado el resto, bajo la jefatura del *Adelantado Mayor de la Mar*, oficio de corta existencia del que dependía directamente el almirante. Posteriormente, aparecerían dos

<sup>30</sup>Diego GELMIREZ: *Historia Compostelana*, Madrid, Akal, 1994, p. 97. Sobre el arzobispo Gelmírez, véase Ermelindo PORTELA, “Diego Gelmírez: Los años de preparación (1065-1100)”, *Studia Historica. Historia Medieval* 25, 2007, pp. 121-141. La obra clásica sobre la marina castellana es la de González Duro. Cesareo GONZÁLEZ DURO: *La Marina de Castilla. Desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Madrid, El Progreso Editorial, 1894. Recientemente ha sido estudiada en detalle en la obras ya citada de García de Castro y de Aznar Vallejo. Y desde el punto de historiográfico las de Flores Díaz. Manuel FLORES DÍAZ: “Una nueva orientación en la historiografía naval. El ejemplo castellano medieval y el asalto contra Salé de 1260”, en Manuel GONZÁLEZ JIMÉNEZ e Isabel MONTES ROMERO-CAMACHO (eds.), *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Sevilla-Cádiz, Diputación de Cádiz-Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, pp. 819-831 y Manuel FLORES DÍAZ: “Historia militar y naval española medieval. Un acercamiento al estado de la cuestión”, *e-Humanista*, 10 (2008), pp. 244-273.

<sup>31</sup>Francisco Javier GARCÍA DE CASTRO: op. cit., pp. 37-48.

<sup>32</sup>Leopoldo TORRES BALBÁS: “Atarazanas hispanomusulmanas”, *Al-Andalus*, XI (1946), pp. 175-209.

<sup>33</sup>Eduardo AZNAR VALLEJO: op. cit., pp. 169-170. Susan ROSE: *Medieval naval warfare 1000-1500*, New York, Routledge, 2003, p. 51.

<sup>34</sup>ALFONSO X: op. cit., p. 320.

<sup>35</sup>Manuel GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Diplomatario andaluz de Alfonso X*, Sevilla, El Monte. Caja de Huelva y Sevilla, 1991, n° 80, pp. 80-85.

<sup>36</sup>En este periodo, el cargo de almirante tenía esos dos modelos: el *siciliano* otorgaba al Almirante unos poderes muy amplios y una autonomía considerable; en tanto que el *genovés*, al contemplar la existencia de varios Almirantes, le reducía prácticamente a la condición de jefe de armada, mediatizado por la opinión de los cómitres y los oficiales enviados por la Comuna para restringir cualquier atisbo de autonomía. José Manuel CALDERÓN ORTEGA y Francisco Javier DÍAZ GONZÁLEZ: “Los Almirantes y la Política naval de los Reyes de Castilla en el siglo XIII”, *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad de Alcalá*, VIII (1998-1999), p. 111. Y sobre todo José Manuel CALDERÓN ORTEGA: *El almirantazgo de Castilla: Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Madrid, Universidad de Alcalá de Henares, 2003. Sobre la dificultad de estudiar el almirantazgo castellano en el siglo XIII, véase Francisco Javier GARCÍA DE CASTRO: op. cit., pp. 52-56.

almirantes, e incluso tres, en los reinados de Sancho IV (1284-1295) y Fernando IV (1295-1312).<sup>37</sup>

Además del problema geoestratégico, en Castilla existía otro referido al diseño y construcción de buques. La costa atlántica tenía una gran tradición en este sentido pero era de “barcos redondos”, especialmente las célebres *cocas* y sus derivados, que aunque fueran navíos mercantes también se empleaban en la guerra.<sup>38</sup> Pero que eran inútiles en el mar Mediterráneo. Sin embargo, esta tradición no existía en dicho mar. Por eso, en las operaciones que se libraron en las postrimerías del siglo XIV<sup>39</sup> fue un almirante genovés, Beneddeto Zaccaria, quien comandó la escuadra castellana, formada por galeras genovesas<sup>40</sup>, que lograrían un gran triunfo sobre la flota benimerín el 6 de agosto de 1291.<sup>41</sup> La inexperiencia de los castellanos en los combates en este mar se mantendría durante la primera mitad del siglo XIV, lo que obligaría a recurrir de nuevo a la ayuda de genoveses y aragoneses, e incluso portugueses, para poder enfrentarse a los musulmanes.

El segundo contingente naval fue el aragonés. La marina de esta corona, como la castellana, se creó en el siglo XIII, durante el reinado de Jaime I (1212-1276).<sup>42</sup> Este hecho fue posible porque los armadores se comprometieron a tener dispuestas sus naves cuando el rey se lo requiriese, a cambio de una exención de impuestos. En las ordenanzas emitidas en 1258 – *Ordinationes Ripariae*–, se recogía el armamento que deberían llevar los ballesteros e infantes de combate de las galeras, estableciéndose una multa de 50 *sous* para el comandante del buque por cada hombre que no cumpliera con estos requerimientos.<sup>43</sup> Además, en el año 1263 se renovó la exención de impuestos para las comarcas y señoríos encargados de fletar buques de guerra para la Armada Real. Igualmente, se establecía que cada división de buques tenía que tener un comandante propio, y se creó también, como en Castilla, la dignidad de Almirante, en la persona de Carroz, en 1230; cargo que posteriormente pasó a Pedro Ferrando, hijo bastardo de Jaime I (1263).<sup>44</sup>

<sup>37</sup>John B. HATTENDORF y Richard W. UNGER (eds.): op. cit., p. 108. véase Francisco Javier GARCÍA DE CASTRO: op. cit., pp. 56-58.

<sup>38</sup>Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR: “Las villas castellanas de la costa cántabro atlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo occidental”, *Revista d'Història Medieval*, 11 (2000), pp. 41-66.

<sup>39</sup>José Manuel RODRÍGUEZ GARCÍA: “La marina alfonso al asalto de África, 1240-1280. Consideraciones estratégicas e historia”, *Revista de Historia Naval*, 85 (2004), pp. 27-55.

<sup>40</sup>Florentino PÉREZ EMBID: *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla, 1944, pp. 104 y 175.

<sup>41</sup>Mercedes GAIBROIS DE BALLESTEROS: *Sancho IV de Castilla*, Madrid, Voluntad, 1928, vol. III, p. 128. Roberto SABATINO LOPEZ: *Benedetto Zaccaria: ammiraglio e mercante nella Genova del Duecento*, Genova, Fratelli Frilli, 2004, pp. 202-203.

<sup>42</sup>Véase Carlos SECO SERRANO (ed.): *Obras de D. Martín Fernández de Navarrete*, Madrid, Atlas, 1954.

<sup>43</sup>Charles Emmanuel DUFOURCQ: *L'Ibérie chrétienne et le Maghreb: XIe-XVe siècles*, London, Ashgate Publishing Company, 1990, pp. 49-50.

<sup>44</sup>Beatriz ALONSO ACERO: *Cisneros y la conquista española del norte de África: cruzada, política y arte de la guerra*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2005, p. 25. Jaume VICENS VIVES: *Rumbos oceánicos: Los navegantes hispanos*, Barcelona, Barna, 1946, p. 25. Rafael GALLOFRÉ y José TRENCHS: “Almirantes y vicealmirantes de la Corona de Aragón (1118-1462)”, en *Miscelánea de textos medievales*, Barcelona, CSIC. Institución Milá y Fontanals, 1989, vol. V, p. 118.



No obstante, hubo que esperar a 1282, cuando los aragoneses conquistan Sicilia, para que apareciera una flota permanente.<sup>45</sup> La razón hay que buscarla en que Aragón heredó entonces la poderosa administración naval que los normandos y la dinastía de los Hohenstaufen habían establecido en esta isla, proporcionándole la organización y los arsenales necesarios para el mantenimiento de los buques. Además, se creó un sistema de impuestos que permitía costear la flota sin recurrir a los territorios de la Península Ibérica. La suma de las dos tradiciones, unidas a la creación de una institución centralizada para el control de la fuerza naval, el Almirantazgo bajo el mando de Roger de Lauria (1245-1305), convirtió a la flota aragonesa en una de las más efectivas del Mediterráneo en la segunda mitad del siglo XIII, coadyuvando a acabar con las pretensiones francesas en este mar.<sup>46</sup> Sin embargo, este sistema que se había manifestado tan efectivo comenzó a desmoronarse a partir del 20 de junio de 1295, cuando como consecuencia del Tratado de Anagni los aragoneses se vieron obligados a abandonar Sicilia perdiendo la organización naval asentada en esa isla.<sup>47</sup>

A pesar de esta decadencia<sup>48</sup>, la armada aragonesa conservó siempre dos características que la hicieron sobresaliente.<sup>49</sup> La primera, que sus dos navíos principales, las galeras y los *uxers* –buques almirantes similares a las galeras que presentaban como característica fundamental la presencia de un tercer castillo en la zona media de la cubierta, tenían unas bordas muy altas, lo que dificultaba su abordaje. Y la segunda, que sus ballesteros siempre fueron los más efectivos del mar Mediterráneo.<sup>50</sup> Así queda reflejado en un documento del siglo XIII referido a un enfrentamiento que tuvo lugar en 1285 contra la armada de Felipe III de Francia (1270-1285):

Todas las otras galeras fueron desbaratadas, y fue grande el estrago que hizo en los Franceses la ballestería catalana que llamaban de Tabla, que era la mejor que hubo en aquellos tiempos; y esto eran los que vencieron muy grandes batallas por mar, en las cuales se señalaron los Catalanes sobre todas las otras naciones.<sup>51</sup>

El tercer componente de la flota cristiana sería el portugués, cuyo origen estaba en el reinado de Dionisio I (1279-1325). Es cierto que, anteriormente, existía ya una flota de galeras al servicio del monarca, pero fue el rápido crecimiento de las actividades marítimas y el cada

<sup>45</sup>Jesús LALINDE ABADIA: *La Corona de Aragón en el Mediterráneo medieval, 1229-1479*, Zaragoza, CSIC. Institución Fernando el Católico, 1979, p. 24.

<sup>46</sup>Susan ROSE: op. cit., pp. 44-51.

<sup>47</sup>John B. HATTENDORF y Richard W. UNGER (eds.): op. cit., p. 107.

<sup>48</sup>Ibidem, p. 108.

<sup>49</sup>Antonio RIERA MELIS: “La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450)”, *Revista d'història medieval*, 3 (1992), pp. 55-78.

<sup>50</sup>Kelly DEVRIES y Robert D. SMITH: op. cit., p. 301-302. Antonio de CAPMANY y de MONTPALAU: *Antiguos tratados de paces y alianzas entre algunos reyes de Aragón y diferentes príncipes infieles de Asia y África desde el siglo XIII hasta el XV*, Madrid, Imprenta Real, 1786, p. 2-3. Francisco de BOFARULL Y SANS: *Antigua Marina Catalana*, Valencia, Librería “París-Valencia”, 1996, pp. 60-61. Rafael GALLOFRÉ y José TRENCHS: op. cit., p. 119.

<sup>51</sup>Jerónimo ZURITA: *Anales de la Corona de Aragón*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1967-1977, vol. IV, p. 291.

vez mayor el número de navíos tanto extranjeros como nacionales que frecuentaban los puertos portugueses lo que llevó a Dionisio I al fortalecimiento de la marina militar, es decir, a la construcción de más y mejores galeras. Así, en 1312 se decidió por primera vez dar una organización permanente a la *Marinha Real*. Para realizar esta empresa se eligió a Manuel Pessanha, un genovés que entró al servicio de Portugal en este momento. El almirante se apoyó en veinte hombres de Génova para que ejercieran el cargo de jefe de los navíos. Además, ordenó que se construyeran galeras trirremes<sup>52</sup>, del modelo usado por los genoveses, que alcanzarían el número de 30, mantenido hasta la conquista de Ceuta en 1415.<sup>53</sup> Por esta labor, le fue conferido el 1 de Febrero de 1317 el título de Almirante de Portugal, que sería hereditario en su familia hasta la crisis sucesoria de 1383-85, pasando entonces, por vía femenina, a la Casa de Vila Real encabezada por Pedro de Menezes.<sup>54</sup>

El cuarto componente, el genovés, era el más importante. La Serenísima República de Génova estaba implicada en la “Campaña de Estrecho”, desde 1147, por sus intereses comerciales, tras la conquista de Almería por Alfonso VIII (1158-1214). A partir de ese momento, los genoveses no perdieron su interés por Andalucía y por el control de las rutas comerciales que pasaban a través del Estrecho.<sup>55</sup> Dicho interés de la república italiana permitiría a Castilla contar con sus buques de guerra para sus campañas contra los musulmanes, lo que sería decisivo para el triunfo cristiano en la campaña del Estrecho, ya que eran los mejores marinos del mar Mediterráneo. Eso era así porque en primer lugar, sus galeras eran trirremes desde finales del siglo XIII, teniendo mayor tamaño y, por tanto, mayor capacidad armamentística que las de las otras armadas<sup>56</sup>, algo que quedó demostrado en la victoria de Zaccaria sobre la flota benimerín el 6 de agosto de 1291 a pesar de su inferioridad numérica, ya que comandaba 12 galeras frente a las 25 musulmanas.<sup>57</sup> Igualmente, otro motivo fundamental de la ventaja genovesa era superioridad táctica de su flota, fruto del entrenamiento y de un eficaz sistema impositivo que permitía a esta República mantenerla constantemente operativa<sup>58</sup>. Finalmente, también hemos de considerar su superioridad numérica, como se demostró en las sucesivas expediciones y campañas realizadas durante la segunda mitad del siglo XIII, donde llegó a poner en pie de

<sup>52</sup>Antonio J. RODRÍGUES PEREIRA: *História da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Escola Naval, 1983, vol. I, p. 127.

<sup>53</sup>Tancredo de MORAIS: *História da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Clube Militar Naval, 1940, p. 128.

<sup>54</sup>Inácio da COSTA QUINTELLA: *Annaes da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1839, vol. I, p. 24. José de VASCONCELLOS E MENEZES: *Os marinheiros e o almirantado: elementos para a história da Marinha (século XII-século XVI)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1989, pp. 224-228.

<sup>55</sup>Francisco MIRANDA GARCÍA y Yolanda GUERRERO NAVARRETE: *Medieval: Territorios, sociedades y culturas*, Madrid, Silex, 2008, p. 228.

<sup>56</sup>Caffaro de CASCHIFELLONE: *Annales Januenses. Cafari et continuatorum (1099-1287)*, Genoa, s.n., 1898, p. 312.

<sup>57</sup>Roberto SABATINO LOPEZ: op. cit, pp. 202-203.

<sup>58</sup>John B. HATTENDORF y Richard W. UNGER (eds.): op. cit., p. 125.

guerra hasta 165 galeras, en 1298, en su lucha contra Venecia<sup>59</sup>. Dicha superioridad, que se mantenía vigente en el siglo XIV, sería clave en la “Campaña del Estrecho”.

Por su parte, la flota musulmana contaba con dos componentes. El primero era el granadino, que conservaba la antigua tradición naval del Islam peninsular y que había sido capaz de enfrentarse y derrotar a navegantes tan experimentados como los normandos o los fatimíes egipcios. En el siglo XIV, la armada granadina esta armada había reducido mucho su poder como consecuencia de la decadencia del Islam peninsular, pero seguía conservando sus características primigenias. La primera era que el mando efectivo de la flota pertenecía al sultán. La segunda, que la flota, como conjunto, estaba a las órdenes de un *amiral* (almirante). La tercera, que existía un doble mando en los buques, ya que por un lado estaba el *ra is*, que dirigía la marcha del navío a vela o a remo y que disponía las maniobras necesarias para anclar y, por otro, el *qa id* (capitán), encargado únicamente de los asuntos referidos a la guerra, el armamento y los combatientes. Y, la cuarta y última, que dentro de la tripulación se distinguía entre *bahriyyun* (marinos) y *mugatila* (combatientes). Los primeros se encargaban del manejo de la nave y estaban a las órdenes del *ra is*, mientras que los segundos se dividían entre *al-mustarziqa* (soldados profesionales), cuyos nombres estaban inscritos en el *düwan* y que recibían una paga, y *al-mutatawvia* (voluntarios de la *yihad*).<sup>60</sup> Respeto al tipo de barcos, Seco de Lucena y Adela Fabregas afirman que no tuvieron una marina de guerra pesada, estando esta compuesta por barcos ligeros armados en corso y distribuidos por todo el litoral mediterráneo andaluz para realizar operaciones contra las costas cristianas.<sup>61</sup>

El segundo componente de la flota era el benimerín. El sultanato norteafricano sí fue capaz de crear una armada pesada, aunque no tuviera una gran tradición naval. De hecho, el origen de la flota de guerra del sultanato se remontaba al año 1260, cuando el sultán Abu Yusuf creó un arsenal en la ciudad de Salé con ayuda de un ingeniero andalusí Muhammad Ben Ali Ben I-Hajj al-Isbili.<sup>62</sup> Este sultán, además, creó el cargo de *amiral*, que era el encargado de supervisar la escuadra, y el de *qa id* para los comandantes de sus buques.<sup>63</sup> Sin embargo, no parece, que estas medidas fueran inicialmente muy efectivas, ya que Abu Yusuf se vio obligado a recurrir a una poderosa familia norteafricana, los al-Azafi, reyes de Ceuta, para que le proporcionaran los buques necesarios para sus primeras expediciones contra Castilla<sup>64</sup>. No obstante,

<sup>59</sup>Ibidem, p. 138. John E. DOTSON: “Foundations of Venetian Naval Strategy from Pietro II Orseolo to the Battle of Zonchio (1000-1500)”, *Viator: Medieval and Renaissance Studies*, 32 (2001), pp. 113-126.

<sup>60</sup>María Dolores RODRÍGUEZ GÓMEZ: *Las riberas nazarí y del Magreb, siglos XIII-XV: intercambios económicos y culturales*, Granada, Universidad de Granada, 2000, pp. 54-55.

<sup>61</sup>Luis SECO DE LUCENA: “El Ejército y la Marina de los nazaríes”, *Cuadernos de la Alhambra*, 7 (1976), p. 39. Salvador SÁNCHEZ TERÁN et al. (eds.): *La formación del espacio histórico: Transportes y comunicaciones*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2001, p. 116.

<sup>62</sup>Maurice LOMBARD: *L'Islam dans sa première grandeur*, Paris, Flammarion, 1971, p. 68.

<sup>63</sup>Abu Zayd Abd al-Rahman IBN JALDUN: *Histoire des Berbères et des Dynasties Musulmanes de L'Afrique Septentrionale*, Paris, Plon, 1925, vol. IV, p. 47.

<sup>64</sup>Ibidem, p. 76.

en 1279 su flota ya alcanzaba las 15 galeras y ese mismo año demostraron su eficacia derrotando a la armada castellana. Seis años después, su número se había elevado a 36<sup>65</sup>.

Dentro de la flota benimerín, los navíos más destacados eran los *Ghurab ou jafn ghazwi* (cuervos), que se reservaban única y exclusivamente para la *guerra santa*. Estaban pintados enteramente de negro salvo sus costados, que eran blancos, y se desplazaban tanto con remos como con velas, llegando a tener 124 remos. Otro aspecto a destacar de la flota meriní era su intenso entrenamiento, tanto de los oficiales como de los soldados de infantería que integraban sus guarniciones. Entrenamiento que era supervisado por un funcionario del Sultán<sup>66</sup>. No obstante, y a pesar de toda la inversión realizada por los sultanes, éstos tuvieron que seguir recurriendo a sus aliados del norte de África para realizar sus expediciones contra la Península Ibérica.

Del estudio de los diferentes componentes navales implicados en la “Campaña del Estrecho”, se desprende que era evidente que la marina castellana del Mediterráneo no tenía la eficacia de su homóloga del Atlántico. De ahí su situación de inferioridad frente a la flota musulmana, como se comprobaría en las primeras fases de la lucha por el control del Estrecho. Pero cuando se añadieron a sus buques los contingentes aragonés, portugués y, sobre todo genovés, la marina musulmana quedó en franca inferioridad, tanto numérica como técnicamente, pues tuvo que enfrentarse a los marinos más competentes del Mediterráneo. Esta inferioridad colocaría a los benimerines en una situación estratégica imposible y sería clave en su derrota final. Porque lo que se jugó durante toda la campaña militar fue el control del Estrecho y la superioridad naval sobre éste.

## La “Campaña del Estrecho”.

### a) La derrota de la armada castellana

Alfonso XI optó por una estrategia clásica para evitar una nueva invasión norteafricana: el bloqueo de las aguas del Estrecho. Sin embargo, se trataba de un planteamiento equivocado, ya que el bloqueo sólo funciona cuando se posee una superioridad numérica sobre el enemigo. Pero el rey castellano no tenía otra alternativa para evitar una nueva invasión musulmana. Eso explica por qué, en 1333, el Almirante Alonso Jofre Tenorio –en este cargo probablemente desde 1312<sup>67</sup>–, no pudo impedir que Abu-l-Hassán enviase a su hijo Abu-al-Málik con una potente fuerza que le permitió la conquista de Gibraltar.<sup>68</sup> Cinco años después, volvió a enviarle con la intención de preparar el terreno para la gran invasión que llevaba años planificando. Alfonso XI, conociendo las limitaciones de su flota, buscó el apoyo del monarca ara-

<sup>65</sup>Ahmed KHANEBOUBI : *Les Premiers Sultans Meridiens*, Paris, Harmattan, 1987, p. 163.

<sup>66</sup>Ibidem, p. 164.

<sup>67</sup>Sobre Jofre Tenorio, véase Francisco Javier GARCÍA DE CASTRO: op. cit., pp. 169-173.

<sup>68</sup>“Crónicas de Alfonso XI”, en *Crónica de los Reyes de Castilla* (CAXI), Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1953, vol I, pp. 238.

gonés Pedro IV, que temía que la nueva campaña benimerín no solo afectara a Andalucía sino también a las costas de Levante. Esta comunidad de intereses se plasmó el 1 de mayo de 1339, en el llamado Tratado de Madrid. Por el mismo, se acordaba la vigilancia conjunta del Estrecho, comprometiéndose Castilla a enviar 20 galeras en los meses de verano –de junio a septiembre–, en tanto que Aragón enviaría la mitad. Esta misma proporción se guardaría entre los meses de octubre a mayo –menos probables para una invasión–, pero sobre la base de ocho galeras castellanas y cuatro aragonesas.<sup>69</sup> Además, ambos reinos se comprometían a no firmar la paz por separado.<sup>70</sup> La eficacia de este acuerdo no tardaría en manifestarse. El 7 de septiembre, las potentes galeras del Almirante aragonés Jofre Gilabert de Cruilles destruyeron frente a Ceuta una armada musulmana organizada para abastecer a Abu-al-Málik. Esta derrota obligó al hijo del sultán a realizar una algarada para abastecerse de provisiones, siendo derrotado y muerto cerca del río Barbate (Cádiz)<sup>71</sup>, o de un afluente por la izquierda del mismo, el Alberite, el 20 de octubre de 1339.<sup>72</sup>

Esta derrota, unida a la presencia de una poderosa flota cristiana, obligaron a Abu l-Hassán a movilizar todas las fuerzas navales con las que contaba, incluidas las de sus aliados norteafricanos<sup>73</sup>, todas ellas necesarias no sólo para recuperar el control del Estrecho –ahora en manos castellano-aragonesas–, sino también para trasladar a su ejército. Según las fuentes musulmanas, el número de galeras acumuladas procedentes de todos los Estados del Mediterráneo occidental musulmán, incluidos los Hafsies de Túnez, era de 100<sup>74</sup>, mientras que las cristianas establecen un número también elevado (60), acompañadas por numerosos navíos de apoyo «que podían ser más de doscientas y cincuenta velas.»<sup>75</sup> Por su parte, Thoden, tras consultar los archivos aragoneses, afirma que el número exacto era de 44 galeras y 33 leños, estando dotadas las primeras con 200 arqueros cada una. En todo caso, estas fuerzas, al mando de Muhammad ben Ali al-Azafi, el último de los reyes ceutíes, era superiores a las 30 –20 castellanas y 10 aragonesas– con las que contaba los cristianos.<sup>76</sup>

La movilización de la flota musulmana obligó a los buques cristianos a una mayor actividad bélica con objeto de evitar la invasión en ciernes. Así, el 29 de septiembre, un día antes de que finalizara el acuerdo castellano-aragonés, Jofre Tenorio inició una operación contra las cercanías de Algeciras con objeto de asegurarse el fondeadero de Getares, que costó la vida a Gila-

<sup>69</sup>María Dolores LÓPEZ PÉREZ: “De nuevo sobre la «guerra del Estrecho»: la contribución financiera del reino de Valencia en la última fase del conflicto (1332-1344)”, *Anales de la Universidad de Alicante. Historia medieval*, 11 (1996-1997), p. 406.

<sup>70</sup>*Gran Crónica de Alfonso XI* (GCAXI), Madrid, Gredos, 1977, vol. II, pp. 258-259. CXI, p. 296.

<sup>71</sup>*Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal* (CDSR), Lisboa, Joao Pinto, 1952, vol. II, p. 305.

<sup>72</sup>“Crónica de Pedro I” en *Crónica de los Reyes de Castilla* (CPI), Madrid, Biblioteca de Autores Españoles 1953, vol. I, p. 402. CAXI, pp. 301-302.

<sup>73</sup>Shams ad-Din Abu Abdallah Muhammad IBN MARZUQ: *El Musnad: Hechos memorables de Abu l-Hasan sultán de los benimerines*, Madrid, Instituto Hispano Árabe de Cultura, 1977, pp. 140-141.

<sup>74</sup>Abu Zayd Abd al-Rahman IBN JALDUN: op. cit., vol. IV, pp. 230-231.

<sup>75</sup>GCAXI, vol. II, p. 312.

<sup>76</sup>Ibidem, p. 294.

bert de Cruilles.<sup>77</sup> Poco después, y cumpliendo el Tratado de Madrid, seis galeras aragonesas se retiraron con el cuerpo de su Almirante dejando otras cuatro, al mando de Dalmau de Cruilles, para que siguiera apoyando a la flota castellana. Este hecho provocó fuertes reclamaciones de Alfonso XI a Pedro IV<sup>78</sup>, dado el mal estado de la escuadra castellana:

Dixole que don Alonso Jufre Thenorio su almirante mayor que estaua en la guarda de la mar con poca flota; y como auia ay estado todo el ynuerno, y que tenia las galeas muy desbaratadas de gentes, ansi de los sobre salientes como de los otros omes que eran menester, y muchos dellos eran muertos e los mas de los que estan ay eran dolientes; e otrosi auia ay ocho galeas que estauan al puerto de Sancta Maria, por que no auian gentes que fuesen en ellas.<sup>79</sup>

Por eso, Alfonso XI decidió potenciar su escuadra nada más llegar a Sevilla ordenando que las ocho galeras que estaban abandonadas en el Puerto de Santa María (Cádiz) fueran alistadas «et fizo armar aquellas de remos et de ballesteros, et de sobresalientes, et enuiolas al Almirante.»<sup>80</sup> Sin embargo, no pudo impedir que la escuadra benimerín pasara el Estrecho con un gran ejército y anclase en Gibraltar primero y posteriormente en Algeciras, situándose en una posición táctica fundamental. De hecho, los musulmanes habían alcanzado su primer objetivo. El segundo era la destrucción de la flota cristiana.<sup>81</sup> Jofre Tenorio le comunicó a Alfonso XI la situación, informándole que sí zarpaban los navíos musulmanes de Algeciras les saldría al paso con las veintisiete galeras y seis navíos que tenía, más las otras seis nuevas que se habían armado en Sevilla.<sup>82</sup> En total, Jofre Tenorio contaba en ese momento con 33 galeras –27 castellanas, 4 aragonesas y una genovesa– y 19 navíos, según los documentos aragoneses<sup>84</sup>, todas ellas pobremente armadas. El almirante sabía que sus fuerzas eran muy inferiores a las musulmanas, pero su esposa Elvira le escribió diciéndole «que el Rey avia del sospecha que tomára algo de los Moros por dexarlos pasar aquende»<sup>85</sup>, pues la escuadra benimerín «había pasado de noche muy redrada de donde estaban las naves castellanas.»<sup>86</sup> Esta advertencia de su esposa obligó al almirante castellano a presentar batalla, situándose en el fondeadero de Getares donde esperó tres días.<sup>87</sup>

<sup>77</sup>Ibidem, pp. 294 y 309. Jerónimo de ZURITA: op. cit., vol. III, p. 483.

<sup>78</sup>Rudolf THODEN: op. cit., p. 212.

<sup>79</sup>GCAXI, vol. II, p. 308.

<sup>80</sup>CAXI, p. 306.

<sup>81</sup>Manuel LÓPEZ FERNÁNDEZ: “Del desastre de Getares a la victoria del Salado: la crítica situación de la zona del Estrecho en 1340”, *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Hª. Medieval*, 20 (2007), p. 143.

<sup>82</sup>GCAXI, vol. II, pp. 312-313.

<sup>83</sup>GCAXI, vol. II, p. 313. CAXI, p. 307.

<sup>84</sup>*Colección de documentos inéditos del Archivo general de la Corona de Aragón* (CDI AGCA) Barcelona, Archivo de la Corona de Aragón, 1847-1910, vol. VII, pp. 109 y 111.

<sup>85</sup>CAXI, p. 307.

<sup>86</sup>GCAXI, vol. II, p. 311.

<sup>87</sup>Manuel LÓPEZ FERNÁNDEZ: op. cit., p. 146.

Sería en ese fondeadero donde tendría lugar la llamada batalla de Getares el 8 de abril de 1340.<sup>88</sup> Según Ibn Jaldun, fueron los musulmanes los que atacaron las naves cristianas<sup>89</sup> aprovechando la situación de calma existente en el mar. Jofre Tenorio fue sorprendido por este ataque, ya que no había adoptado ninguna táctica defensiva. Esta falta de previsión del Almirante castellano, un mando muy experimentado, sólo puede explicarse porque tal vez consideraba que el objetivo principal de la flota musulmana era desembarcar el ejército benimerín y no el de atacar a la armada cristiana. Sin embargo, parece evidente que una vez que una vez conseguido ese objetivo, y dada su enorme superioridad numérica, los musulmanes intentarían derrotar a los buques cristianos para dejar abierta definitivamente la vía del Estrecho. De ahí que la adopción de ciertas medidas defensivas, aunque la flota estuviera en un fondeadero considerado muy seguro por sus características geográficas, se plantease como una cuestión a acometer. Así pues, Jofre Tenorio fue rápidamente desarbolado por su homólogo musulmán Muhammad ben Ali al-Azafi, no pudiendo presentar una eficaz disposición de combate. En esas condiciones, la batalla se convirtió en un conjunto de combates aislados, donde se impuso la superioridad musulmana<sup>90</sup>, destacando el que tuvo lugar contra la capitana cristiana que fue asaltada tres veces, siendo defendida por Jofre Tenorio que murió durante la lucha.<sup>91</sup> El resto de las naves cristianas combatientes fueron rendidas por los musulmanes y llevadas a Ceuta, como también lo fue la cabeza del almirante. Sin embargo, las que inicialmente no estuvieron comprometidas en la batalla, al ver la derrota de la capitana, se retiraron dirigiéndose a Cartagena, donde se refugiaron diez naves castellanas y una galera aragonesa<sup>92</sup> mientras que otras cinco galeras castellanas llegaron a Tarifa.<sup>93</sup> No hay duda que este hecho fue un fracaso del Almirante musulmán, pues a pesar de haber sorprendido al enemigo y de gozar de una gran superioridad numérica no pudo impedir que la mitad de la flota cristiana, 16 galeras de un total de 33, se escaparan sin sufrir ningún daño, demostrando así que no era un gran táctico naval.

A pesar del carácter incompleto de esta victoria, los musulmanes la celebraron en Ceuta con un brillante desfile y una sesión poética<sup>94</sup>, tal vez porque suponía el prólogo de la fase final de toda la estrategia conquistadora de Abu l-Hassán.<sup>95</sup> Por parte cristiana, Alfonso XI, tras enterarse de la derrota de su armada, comprendió que el Estrecho estaba en manos de los benimerines, con las consecuencias que esto suponía. Por eso, su primera decisión fue poner en marcha un programa para reconstruir su flota. Sin embargo, el monarca castellano sabía que por muy rápido que fuese este proceso no podría tener aparejadas sus galeras a corto plazo, por lo que decidió negociar con los genoveses. Así, obtuvo en junio el servicio de 15 galeras de la

<sup>88</sup>Ibidem, p. 320.

<sup>89</sup>Abu Zayd Abd al-Rahman IBN JALDUN: op. cit., vol IV, p. 231.

<sup>90</sup>GCAXI, vol. II, p. 316.

<sup>91</sup>Ibidem, p. 317.

<sup>92</sup>Rudolf THODEN: op. cit., p. 214.

<sup>93</sup>CAXI, p. 308.

<sup>94</sup>Abu Zayd Abd al-Rahman IBN JALDUN: op. cit., vol IV, 1925, p. 231.

<sup>95</sup>Miguel Ángel MANZANO RODRÍGUEZ: *La intervención de los benimerines en la Península Ibérica*, Madrid, CSIC, 1992, p. 254.

república italiana a las órdenes de Egidio Bocanegra –hermano del dux de Génova–, que se convertiría en Almirante de Castilla.<sup>96</sup> Con este acuerdo, Alfonso XI evitaba que los benimerines intentaran hacer otro tanto, pues «los genoueses siempre manera de ayudar a quien les diese dinero, e sobre esto non catauan christiandad nin otro bien ninguno.»<sup>97</sup> Igualmente, consiguió la ayuda del rey de Aragón, que le envió 12 galeras a las órdenes de Pedro de Moncada a cambio de que el monarca castellano le adelantase la paga de tres meses.<sup>98</sup> Finalmente recabó ayuda del monarca de Portugal, Alfonso IV, que decidió apoyar a su yerno<sup>99</sup> enviándole a Manuel Pessagno «et su hijo Carlos, a los que el Rey avia soltado de la prision.»<sup>100</sup> con su flota. Sin embargo, no les permitió que llegasen al Estrecho como quería Alfonso XI, ordenándoles que atracasen en Cádiz.

En total, y sin incluir los buques portugueses cuyo número no está determinado, Alfonso XI podía contar con 42 galeras y 12 naves, pues a las 27 genovesas y aragonesas se unieron las 15 castellanas que habían sobrevivido al desastre de Getares. Estas últimas estaban a las órdenes del prior de la Orden de San Juan, Alfonso Ortiz de Calderón, hasta que llegase Bocanegra<sup>101</sup>, y se perderían en su mayoría –12 de 15– en una tormenta que tuvo lugar en la noche del 10 de octubre.<sup>102</sup>

Esta catástrofe no alteró los planes de Alfonso XI, que había decidido defender a ultranza Tarifa y enfrentarse con el ejército musulmán incluso contra el parecer de algunos de sus consejeros, partidarios de abandonar la plaza. El criterio del rey se impuso<sup>103</sup> y, con la ayuda de su suegro, el monarca portugués y con el apoyo del Papa Benedicto XII (1334-1342), que dio categoría de cruzada a su campaña<sup>104</sup>, concentraron a sus ejércitos en Sevilla el 14 de octubre de 1340. Poco después, enviaron a Joan Xuarez de Xerez, emisario del rey de Castilla, y Alvar Rodríguez, del de Portugal<sup>105</sup>, para retar a los monarcas musulmanes comunicándoles su propósito de partir hacia Tarifa para poner fin al cerco que sufría y advertirles de lo deshonoroso que sería el que no les aguardasen para batirse con ellos, replegándose sobre Algeciras.<sup>106</sup> Este desafío sería el origen de la mayor batalla campal de la Reconquista, la del Salado, que tendría lugar el 30 de octubre y que supondría un triunfo completo del ejército cristiano.

<sup>96</sup>Bocanegra se convertiría en Almirante de Castilla has 1367, cuando fue ejecutado por Pedro I (1350-1369). Francisco Javier GARCÍA DE CASTRO: op. cit., pp. 174-178.

<sup>97</sup>GCAXI, vol II, p. 324.

<sup>98</sup>Ibidem, p. 325.

<sup>99</sup>CDSR, vol. II, p. 314.

<sup>100</sup>CAXI, p. 308.

<sup>101</sup>GCAXI, vol. II, p. 326.

<sup>102</sup>CAXI, p. 320-321. GCAXI, vol. II, p. 369.

<sup>103</sup>CDSR, Tomo II, p. 323. GCAXI, Tomo II, p. 349. CAXI, p. 319.

<sup>104</sup>La bula se denominó *Exultamus in te*, y fue concedida el 7 de marzo de 1340. CAXI, p. 318. Enrique RODRÍGUEZ-PICAVEA MATILLA: “Diplomacia, propaganda y guerra santa en el siglo XIV: La embajada castellana a Aviñón y la elaboración del discurso ideológico”, *Anuario de estudios medievales*, 40 (2010), pp. 765-789.

<sup>105</sup>GCAXI, vol. II, p. 379.

<sup>106</sup>CAXI, p. 322.



*b) El triunfo de la flota cristiana*

La victoria del Salado fue la expresión de la superioridad terrestre de los ejércitos cristianos y, más concretamente, del castellano. Sin embargo, el “Problema del Estrecho” continuaba porque Algeciras seguía en manos benimerines, constituyendo una cabeza de puente para futuras invasiones, y porque su potente flota controlaba el mar. Por tanto, el triunfo final en la campaña sólo podría obtenerse si también se conseguía el dominio del mar. De ahí que Alfonso XI decidiese continuar su campaña terrestre tras el Salado y, sobre todo, que pusiera especial atención en el agrupamiento, operatividad y mantenimiento de su flota, pues constituía el factor estratégico fundamental dentro del teatro general de operaciones al ser el único elemento militar capaz de asegurar el control de las aguas del Estrecho. Así, en el verano de 1341, puso en movimiento una flota de 55 galeras castellanas, aragonesas y genovesas al mando de Bocanegra.<sup>107</sup>

Por su parte, los benimerines, gracias a ese control del mar, estaban preparando una nueva invasión en apoyo de sus plazas peninsulares. Sin embargo, este proyecto comenzaría a venirse abajo en la primera semana de mayo de 1342 cuando tuvo lugar la victoria naval cristiana en la batalla de Bullones, donde la flota de Bocanegra se enfrentó con 12 galeras musulmanas quemando cuatro, hundiendo dos y apresando las seis restantes.<sup>108</sup> No hay duda de que esta derrota fue un reflejo de la escasa capacidad táctica y estratégica de Muhammad ben Ali al-Azafi, pues era un error considerable separar sus fuerzas cuando la armada cristiana estaba ya agrupada bajo del eficaz mando del almirante genovés.

Tras esta batalla, la flota cristiana se vio incrementada con la llegada de diez galeras portuguesas al mando de Carlos Pessagno, hijo de Manuel, para enfrentarse con la musulmana.<sup>109</sup> Estas fuerzas eran necesarias, ya que Abu l-Hassán, comprendiendo el peligro que suponía la armada cristiana, decidió agrupar de nuevo todas sus naves bajo un solo mando acumulando 80 galeras.<sup>110</sup> La campaña por el control del Estrecho entraba en su momento final, por lo que Alfonso XI decidió ir a Sevilla para estar más cerca de la flota.<sup>111</sup> Así, el 23 de mayo, en El Pedroso (Sevilla), Alfonso XI recibió unas misivas de Bocanegra comunicándole que la flota musulmana había conseguido atravesar el Estrecho, pero que él había logrado bloquearla en la desembocadura del río Guadalmequí. Si el rey enviaba hombres por tierra, «con la acusia que ellos le darian por la mar, que podrian quemar et anegar toda aquella flota.»<sup>112</sup> Alfonso XI, convencido de la bondad del plan de Bocanegra, decidió ponerlo en marcha de forma inmediata:

---

<sup>107</sup>Ibidem, p. 337.

<sup>108</sup>Ibidem, p. 338.

<sup>109</sup>Ibidem, p. 338.

<sup>110</sup>Ibidem, p. 338.

<sup>111</sup>Ibidem, p. 338.

<sup>112</sup>Ibidem, p. 339.

Et envió luego su carta al Almirnte en que ge lo envio decir, et que le rogaba que ficiese mucho por detener la flota de los Moros que non partiese de allí, ca él non pornia detenimiento en la su ida.<sup>113</sup>

El plan de Bocanegra demostraba la pericia de este Almirante. Al ser inferior en número a los musulmanes –55 frente a 80 galeras–, la única forma de derrotarles era evitando que pudieran desplegar la totalidad de sus buques frente a las galeras cristianas. Esto sólo podría conseguirlo evitando una batalla en mar abierto, lo que había logrado al bloquearles en la desembocadura de un río donde, además, podría ser atacada por las fuerzas terrestres.

No obstante, a pesar de la bondad del plan que habría propuesto, decidió no esperar la respuesta real y atacó a la flota benimerín ese mismo día 23 derrotándola en la batalla de Guadalmeñí<sup>114</sup>, donde hundió 39 galeras enemigas. Podría pensarse que esta victoria fue un relativo fracaso como el que había tenido Muhammad ben Ali al-Azafi en Getares en 1340, pero las circunstancias eran muy distintas. El almirante musulmán gozó de la ventaja del número y de la sorpresa y, aun así, dejó escapar a la mitad de la flota cristiana. Bocanegra, sin contar con ambas ventajas, destruyó a la mitad de la flota benimerín.<sup>115</sup> Además, inmediatamente después, en una acción desesperada, trece galeras benimerines que habían salido de Algeciras con rumbo a Estepona (Málaga) para romper el cerco de la flota cristiana eran derrotadas por el almirante aragonés Pedro de Moncada el 27 de mayo.<sup>116</sup> Con esta nueva derrota, las galeras musulmanas quedaron reducidas a 28, haciendo así imposible que pudieran asegurar el traslado de tropas magrebíes a la Península Ibérica.

Las tres derrotas navales citadas tuvieron una honda repercusión en los dos principales protagonistas del enfrentamiento, Abu l-Hassán y Alfonso XI. El sultán benimerín comprendió que no había sabido sacar partido a su alianza con sus correligionarios de Egipto y Túnez, pues en su enfrentamiento con los cristianos no había utilizado todo el potencial naval musulmán. Es más, había perdido el control del Estrecho, y eso significaba perder, de forma definitiva, la batalla por el dominio de la Península Ibérica.<sup>117</sup> Por el contrario, el rey castellano entendió que estas victorias suponían el dominio definitivo del Estrecho y, por tanto el fin del problema que había supuesto para Castilla el control de esta vía marítima.<sup>118</sup> De hecho, el monarca se trasladó desde Jerez a las cercanías de Algeciras para saludar a los vencedores y pasar revista a la flota en la ensenada de Getares.<sup>119</sup> A continuación, regresó de nuevo a la ciudad gaditana, ordenando a Bocanegra que procediera al bloqueo de dicha ciudad al tiempo que se abastecía de harina, cebada y otros alimentos en Sevilla y Córdoba. Para lograr este objetivo,

<sup>113</sup>Ibidem, p. 339.

<sup>114</sup>Manuel LÓPEZ FERNÁNDEZ: "Aproximación a las fechas de las batallas navales de Bullones, Guadalmeñí y Estepona", *Aljaranda*, 76 (2010), p. 37.

<sup>115</sup>CAXI, p. 338. Rudolf THODEN: op. cit., p. 237.

<sup>116</sup>CAXI, p. 339. Manuel LÓPEZ FERNÁNDEZ: op. cit., p. 37.

<sup>117</sup>Miguel Ángel MANZANO RODRÍGUEZ: op. cit., p. 271.

<sup>118</sup>CAXI, p. 340.

<sup>119</sup>Ibidem, pp. 341-342.

contaría con las galeras portuguesas que, al mando de Carlos Pessagno, ya estaban en el puerto de Santamaría (Cádiz).<sup>120</sup> El objetivo se conseguiría el 25 de marzo de 1344 cuando fue tomada Algeciras, simbolizando así el triunfo cristiano en la “Campaña del Estrecho”.

### Conclusión.

La victoria cristiana en la “Campaña del Estrecho” ha quedado simbolizada en la célebre batalla del Salado. Sin embargo, esta victoria terrestre fue realmente definitiva porque se vio acompañada de la derrota de la flota benimerín y del control definitivo del Estrecho por los cristianos. Y este hecho sólo fue posible gracias al apoyo de otras potencias cristianas –Aragón y, sobre todo, Génova–, ya que los castellanos –grandes protagonistas de la batalla del Salado– no tenían ni los medios ni tampoco la capacidad para enfrentarse victoriosamente con la flota musulmana. Por tanto, se trató de una victoria global cristiana y no sólo castellana. Triunfo que tendría importantes consecuencias.

En el caso castellano, y tras la conquista de Algeciras, Alfonso XI decidió establecer treguas con el reino de Granada<sup>121</sup> y fortalecer la posición de la monarquía en Castilla, promulgando el Ordenamiento de Alcalá en 1348, que daba fuerza legal a las *Siete Partidas* de Alfonso X. Conseguido este objetivo, que había sido una de las claves de la “Campaña del Estrecho”, decidió finalizar esta acabando con la presencia benimerín en la Península Ibérica.<sup>122</sup> Así, en julio de 1349, comenzó el asedio de Gibraltar, la última plaza benimerín en la Península Ibérica. Para ello, estableció un bloqueo naval en el que participaban cuatro galeras enviadas por Pedro IV.<sup>123</sup> La operación concluyó abruptamente cuando Alfonso XI murió el 26 de marzo de 1350, durante el asedio, víctima de la peste bubónica.

Para Aragón, el fin del “Problema del Estrecho” significó un retraimiento en su actividad política y comercial en el sur de la Península Ibérica, al considerar a Granada como un estado vasallo de Castilla. De hecho, los aragoneses firmaron sucesivas treguas con Granada en el periodo comprendido entre 1357 y 1405.<sup>124</sup> Por el contrario, el triunfo cristiano en el estrecho de Gibraltar significó el auge de Génova, que pasó a controlar los tráfico mercantiles en el Estrecho tanto en la zona de Granada como también en el ámbito comercial sevillano. Además, fueron los genoveses los que situaron en el mapa las Islas Canarias, abriendo así el camino de la exploración del Atlántico pero, también, la lucha por estas islas, en la que participarían genove-

---

<sup>120</sup>Ibidem, p. 341.

<sup>121</sup>CAXI, pp. 389-390. Muhammad ibn Ahmad IBN MARZUC: op. cit., pp. 163-164.

<sup>122</sup>Este fortalecimiento de la armada castellana alcanzaría su punto culminante en el reinado de Pedro I (1350-1369), cuando fue capaz de enfrentarse con la poderosa marina aragonesa en sus propias costas. Jerónimo de ZURITA: op. cit., vol. IV, p. 374.

<sup>123</sup>María Dolores LÓPEZ PÉREZ: “De nuevo...”, p. 407.

<sup>124</sup>Aragón prefirió centrarse entonces en sus problemas en el Mediterráneo. Ibidem, p. 406-407.

ses, portugueses, aragoneses y castellanos, triunfando finalmente los últimos, que conquistarían las Canarias entre 1402 y 1496.<sup>125</sup>

En el mundo musulmán, la derrota de los benimerines en la “Campaña del Estrecho” constituyó un revés irreversible, ya que no sólo fue detenido el último intento de invasión de la Europa cristiana, sino que supuso el completo aislamiento del reino nazarí, pues si bien se mantuvo la solidaridad espiritual de mundo islámico con esta estructura política, tal como ha puesto de manifiesto Seco de Lucena<sup>126</sup>, la ayuda a los granadinos se limitó al plano simbólico. Para el sultanato benimerín, la derrota supuso el comienzo de su descomposición a partir de 1347, simbolizada en la independencia de los emires de Túnez y Tremecén. Sin embargo, esta independencia sería efímera, ya que en la segunda mitad del siglo XIV se produciría la disgregación de las tres entidades islámicas del Magreb, abriendo así las puertas a la intervención de los reinos cristianos peninsulares, cuyas primeras manifestaciones serían el ataque aragonés a Bona (Túnez) en 1398-1399, el ataque castellano a Tetuán en 1400 y, sobre todo, la conquista portuguesa de Ceuta en 1415.

Fue tal vez esta nueva *guerra de Allende*, como dice Ladero Quesada, la que mejor simbolizó la importancia del triunfo cristiano en el Estrecho, que supuso la supremacía naval definitiva no sólo sobre el islam peninsular, sino sobre todo el Mediterráneo occidental<sup>127</sup> y, por tanto, una inversión en la aplicación de la fuerza que, a partir de entonces, tuvo un sentido Norte-Sur y no Sur-Norte como había sido hasta entonces.

---

<sup>125</sup>David IGUAL LUIS: “Valencia y Sevilla en el sistema económico genovés de finales del siglo XV”, *Revista d'història medieval*, 3 (1992), pp. 79-116. Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE: “La nota marinera en la nómina de don Pero Niño”, *Revista de Historia Naval*, 8 (1985), pp. 15-43. José Antonio de BELENCHANA (ed.): *Epístola de Monsén Diego de Valera*, Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1978. Marcos JIMÉNEZ DE LA ESPADA: “La guerra del moro a fines del siglo XV”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 25 (1894), pp. 171-212. Michel BOCHACA y Eduardo AZNAR VALLEJO: “Navigation atlantique de trois galères castillanes au début du XVe siècle d'après Le Victorial: de la chronique chevaleresque à l'histoire maritime”, *Anuario de estudios medievales*, 44 (2014), pp. 733-768.

<sup>126</sup>Luis SECO DE LUCENA: “Embajadores granadinos en El Cairo”, *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, 4 (1955), pp. 5-30.

<sup>127</sup>Miguel Ángel LADERO QUESADA: op. cit., p. 293.