

LAS CIUDADES PORTUARIAS, OBJETIVO EN LA EXPANSIÓN POLÍTICA Y ECONÓMICA DE LOS ESTADOS MEDIEVALES IBÉRICOS

Manuel FLORES DÍAZ
Historiador y Arqueólogo

Introducción

Cada vez es más abundante la aportación científica a la historia marítima medieval y —aunque en mucha menor medida— a la historia naval, campo en el que el panorama general no ha cambiado mucho respecto a lo que escribí para esta misma REVISTA, en 2002, en un artículo mencionado más abajo. Estas aportaciones presentan facetas de variada actividad, con el mar como trasfondo: pesca, comercio, viajes, ciencia, guerra, etc., aspectos todos ellos relacionados con el mar. En estos estudios aparece siempre un sujeto imprescindible —por lo que se puede afirmar que adquiere por sí mismo categoría de sujeto histórico—: las ciudades marítimas y sus puertos.

El objeto de este trabajo es trazar un boceto de cómo las ciudades marítimas se convirtieron en objetivos militares de primer orden en la península ibérica entre los siglos IX y XIII. Es un marco geográfico y temporal muy peculiar. En él se comprueba la existencia de una serie de coincidencias y divergencias no sólo en su evolución temporal, sino entre dos grandes civilizaciones que compartieron historia en el solar peninsular: la cristiana latina occidental y la islámica. Veremos en estas líneas, por tanto, primero referencias andalusíes. A continuación pondremos atención en la contraparte cristiana. Finalmente ofreceremos las oportunas conclusiones. Podemos afirmar que, de forma genérica, es la «ciudad marítima», como sujeto histórico y espacio de disputa, la que protagoniza las breves pinceladas que daremos en este trabajo (1).

Previamente conviene hacer una puntualización semántica. Atendiendo a la vigésima segunda edición del *Diccionario* de la Real Academia Española, *marítimo* es, literalmente y en su primera acepción, «perteneciente o relativo al mar». Por otro lado, en la misma obra, el término *naval* es, también en su primera acepción, «perteneciente o relativo a las naves y a la navegación». El sentido en el que ambos términos serán empleados a lo largo de este trabajo difiere de las definiciones dadas por la máxima autoridad lingüística española.

(1) Como hizo el congreso de historia marítima que se celebró en Montreal en 1995 bajo el título «Puertos, ciudades portuarias y comunidades marítimas».

A grandes rasgos, el término *marítimo* manifiesta cualquier actividad relacionada con el mar y la navegación, y el término *naval* hace mención explícita y específica de los usos bélicos del mar. Por tanto, éste está incluido en aquél. Dichos sentidos vienen dados por la evolución histórica de los términos en manos de tratadistas especializados —llegando hasta nuestros días con aportaciones principalmente de autores anglosajones desde Mahan (2)—, que han hecho que tengan un significado propio en los estudios históricos y estratégicos. El entendimiento que en la actualidad se tiene de los mismos, en el que no es el momento de profundizar más, es generalmente aceptado en dichos ámbitos, tanto en su tratamiento teórico como en su aplicación práctica, con la complejidad de que no son conceptos cerrados, sino que evolucionan constantemente.

Al-Andalus

Aspectos marítimos andalusíes

Antecedentes

Según autores como Morales Belda o Guichard, árabes y beréberes no se correspondían, en el momento de asentarse en el territorio del reino visigodo de Toledo, con la imagen que se puede tener de pueblos marítimos, cuestión que fue en España al menos matizada, sino rebatida, por Jorge Lirola Delgado (3). Lo cierto es que, en relativamente poco tiempo, al-Andalus se convirtió en una potencia de primer orden, con una rica vida marítima (4).

Como antecedentes peninsulares inmediatos, escasas son las noticias sobre la actividad marítima de los pueblos germánicos en «Hispania», aunque tal actividad existió, principalmente en manos foráneas; no obstante, si hacemos

(2) MAHAN, Charles T.: *Influence of the Sea Power upon History*. Low, Boston, 1890 (ed. orig.) Nueva York, 1960. Hay edición española, La Coruña, 1901. Hay otra edición en español, publicada en Argentina.

(3) MORALES BELDA, Francisco: *La marina de al-Andalus*. Ariel, Barcelona, 1970. GUICHARD, Pierre: «Animation maritime et développement urbain des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc au X^{me} siècle», en *Occident et Orient au X^{me} Siècle. Congrès de la Société des Historiens Médiévistes d'Enseignement Public Supérieur*. Publications de l'Université de Dijon LVII, París, 1979, pp. 187-201. Esta apreciación, en pp. 188-190. LIROLA DELGADO, Jorge: *El nacimiento del poder naval musulmán en el Mediterráneo (28-60h./649-680c.)*. Universidad de Granada, 1990.

(4) *Ibidem*. El número de obras sobre aspectos marítimos andalusíes es creciente. Aspectos generales en VV.AA.: *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Lunwerg Editores, 1995. Versa sobre una exposición que se organizó en Algeciras dentro del marco «El legado andalusí». También son interesantes las obras del profesor Christophe Picard; entre ellas empleamos aquí las monografías: *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge (VII^e-XIII^e siècle)*. PUF, París, 1997. *L'océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade*. UNESCO, París, 1997. Para referencias navales andalusíes, empleamos LIROLA DELGADO, Jorge: *El poder naval de al-Andalus en época del califato omeya*. Universidad de Granada, Granada, 1992.

caso de Morales Belda, tampoco esta cuestión estaría tan clara (5). Está constatada la presencia de colonias de población de origen oriental en numerosas ciudades hispanas del reino visigodo de Toledo entre los siglos v y vii. En el marco mediterráneo, y de este a oeste, se aprecia esta presencia en Narbona, Tarragona, Tortosa, Cartagena, Málaga y Carteya. La nómina de ciudades marítimas se incrementa, nuevamente de este a oeste, con Sevilla, Mértola, Lisboa, Oporto e incluso el puerto de El Faro, la actual La Coruña. Algunas presentaban significativos restos de muralla heredados de la época romana, como Tortosa o Tarragona. Otro aspecto interesante sobre la actividad marítima en esta época son los hallazgos monetarios visigodos en lugares, nuevamente referidos al marco mediterráneo, como Ceuta, Cartago, Alejandría, Antioquía y Constantinopla. Finalmente, el derecho visigodo también aporta datos sobre el marco urbano de la actividad marítima y sus protagonistas foráneos, por lo general orientales, denominados como «*transmarini negotiatoribus*» en el *Liber Iudiciorum*. Esta actividad se reflejó en la trama urbana por la existencia de los *cataplus* —que eran, como indica García Moreno, instalaciones portuarias—, así como los *telonea*, que eran a la vez, según el mismo autor, almacenes e instalaciones aduaneras (6).

Generalidades sobre la organización urbana de la costa andalusí

Con la llegada del Islam, se mantendrá tal actividad en alguna de las ciudades marítimas hispanas mencionadas. Pero el puerto andalusí por excelencia será creado *ex novo*; hablamos de Almería. No por conocido dejaremos de glosar su origen. Así, marineros andalusíes se asentaron, ajenos al poder político central, en «Mariyyat Bayyana», cerca de Pechina. La zona era de preponderancia yemení, pero lograron imponerse a éstos. Cercanos, se edificaron además dos *ribat*. Uno de ellos, en el emplazamiento que sería después conocido como «al-Mariyya», origen del puerto y población de Almería. El otro, en un lugar no identificado en la zona del cabo de Gata (7). Su actividad y relativa independencia hizo que se considerara en ciertos ámbitos historiográficos como una ciudad-república marítima, semejante a o que posteriormente serían las ciudades-república marítimas italianas (8).

(5) Véase sino su obra *La marina vándala. Los asdingos en España*. Ariel, Barcelona, 1969.

(6) Para la actividad marítima y las ciudades costeras en época visigoda, GARCÍA MORENO, Luis Angel: *Historia de la España visigoda*. Cátedra, Madrid, 1989, cap. V, «La ciudad y la vida urbana. El comercio y la economía monetaria», pp. 255-290. La regulación legal de tales actividades, en *Liber Iudiciorum*, título III del libro IX y en los siete títulos del libro V.

(7) LIROLA DELGADO: *op. cit.*, pp. 137-150.

(8) Sobre esta «comunidad» marítima destacan los trabajos de GUICHARD, Pierre: «Les débuts de la piraterie andalouse en la Méditerranée occidentale (798-813)», *Revue de l'Occident musulman et de la méditerranée*, 1983, 35, 55-76. MOLINA LÓPEZ, E.: «Noticias sobre Bayyana (Pechina-Almería) en el *Iqtibas al-anwar* de al-Rushati. Algunos datos historiográficos». En RCEHG, 1987, 1, 117-131. Sin contar con la obra clásica de TORRES BALBAS, Leopoldo: «Almería islámica», *Al-Andalus*, núm. 22, 1957, pp. 441-455. También lo indicado por LIROLA DELGADO o PICARD.

Hacia el siglo x, la costa presentaba un animado aspecto en forma de «islas» urbanas en medio de un panorama casi desértico. Desde el punto de vista naval, Almería, en el Mediterráneo, y Alcaçer do Sal, en el Atlántico, quedaron como bases principales —la primera como la más destacada—. Otras, subsidiarias, fueron Tortosa o Sevilla, ambas con atarazanas. Tarifa quedó como el principal puerto en las relaciones militares y oficiales con el norte de África. Para el resto de las actividades marítimas, el número de puertos era mayor. De oeste a este, Lisboa, Alcaçer do Sal, Silves, Santa María del Algarve —la actual Faro—, Saltes, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga, Almuñécar, Almería, «Mahamala» y «Askubiras» —ambas de ubicación incierta—, Cartagena, Alicante, Denia, Valencia, Tortosa, Baleares y —en el norte de África— Tánger y Ceuta. Algunas ya han sido mencionadas como bases navales, por lo que su función sería en este caso doble, económico-comercial y bélica. Desde las ciudades marítimas andaluzas, bien para comerciar, bien para acciones bélicas, las embarcaciones se dirigían hacia el norte de África, tanto a la vertiente mediterránea —y, desde allí, hacia Oriente— como a la atlántica, e igualmente hacia las costas de la Provenza o de Italia (9).

Características

En referencia al poder político, la actividad de los grupos marineros no dependería inicialmente de manera directa del poder central, aunque recibieran ciertos apoyos (10). La intervención de dicho poder se hizo notable a raíz de la primera oleada de incursiones normandas en la península ibérica (11). Esto, y la presión de los fatimíes norteafricanos, supuso la organización de la marina andalusí en su aspecto militar, y con ella la intromisión estatal directa en los asuntos marítimos. Este tema ha sido explícitamente tratado en sus obras tanto por Lirola Delgado como por Picard (12). Se comprueba cómo el poder políti-

(9) LIROLA DELGADO: *op. cit.*, pp. 314-329. Acerca de la organización de la población costera, es interesante. GUICHARD: *Animation maritime*. Posteriormente, y del mismo autor: «Actividad marítima y poblamiento», pp. 37-46, en la obra ya mencionada *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Información cartográfica muy completa en Picard, quien también realiza un estudio de la situación de los puertos y la defensa costera. PICARD: *La mer et les musulmans*, 137-156, para el último aspecto y pp. 240-244 para la cartografía.

(10) A este respecto conviene consultar las visiones contrapuestas de Lirola Delgado y Picard, en contraste con la de ARIE, Rachel: *España musulmana*, vol. III de *Historia de España*, de Tuñón de Lara.

(11) La última aportación bibliográfica sobre la presencia normanda en la península ibérica es la de MORALES ROMERO, Eduardo: *Historia de los vikingos en España. Ataques e incursiones contra los reinos cristianos y musulmanes de la península ibérica en los siglos IX-XII*. Miraguano Ediciones, Madrid, 2004, aunque, por algunas indicaciones del texto, debe de ser una obra bastante anterior a su fecha de edición. Anterior fue la obra de FERRERO ALEMPARTE, Jaime: *Arribada de normandos y cruzados a las costas de la península ibérica*. Sociedad Española de Estudios Medievales, Madrid, 1999.

(12) LIROLA DELGADO: *op. cit.*, pp. 82-92 y 110-120; y PICARD: *La mer et les musulmans*, pp. 155-170.

co impulsó diversas iniciativas, partiendo desde la más fundamental —y compleja—: la creación de núcleos urbanos o poblacionales costeros (13).

Desde un punto de vista socioeconómico, el auge de toda esta actividad centrada en las ciudades portuarias quedó reflejado igualmente en el campo legal. Esto fue así en tres vías. Por un lado, el *Kitab Akriyat al-sufun* o *Libro de fletamiento de los barcos*, que fue elaborado en el siglo X (14). Una segunda aportación viene dada mediante las colecciones de formularios notariales, y una tercera, los tratados de *hisba* y colecciones de *fetuas*. Los primeros eran estudios normativos, y algunos recogen breves notas sobre temas náuticos, mientras que los segundos se pueden considerar sentencias jurídico-religiosas, algunas relacionadas con sucesos marítimos (15). En todos ellos es perceptible la influencia indudable de las ciudades marítimas y de los puertos como crisol necesario en la gestación de las mismas (16).

Taifas e imperios africanos: el dominio de las ciudades marítimas

Tras el 1031, la *fitna* y la desintegración del califato hicieron que la actividad marítima se viese afectada por cierta recesión. En un primero momento, con al-Andalus atomizado en diversos núcleos denominados «primeras taifas», la principal actividad marítima se dio en las de Sevilla, Almería y Denia, taifa ésta que extendía su influencia sobre las islas Baleares. Las dos últimas, curiosamente, encuadradas dentro de las denominadas taifas esclavas. Sin embargo, la flota de Denia fue considerada la más poderosa dentro de las taifas, y logró extender su supremacía por el Levante andalusí, enfrentarse a los almerienses, realizar ataques contra los reinos cristianos y ocupar temporalmente Cerdeña (17).

Es significativa la ubicación marítima de muchas de estas taifas, que tuvieron como núcleo urbano principal una ciudad marítima; y cuando no fue así,

(13) GUICHARD: «Actividad marítima y poblamiento».

(14) Analizada por Lirola Delgado y Picard. Hay una traducción española del mismo a cargo de AGUILERA PLEGUEZUELO, José: *Estudio de las normas e instituciones del Derecho islámico en al-Andalus*. Guadalquivir Ediciones, Sevilla, 2000. Comentario, traducción y copia del texto árabe en pp. 85-101. Más completa parece ser la edición y estudio en francés por la mano de BERCHER, L. (Argelia, 1945); cf. PICARD: *L'océan Atlantique...*, p. 471, n. 65.

(15) LIROLA DELGADO: *op. cit.*, pp. 349-363.

(16) Sobre el derecho marítimo andalusí, es interesante el capítulo «Fuentes jurídicas», en ARCAS CAMPOY, María: *Al-Andalus y el Mediterráneo*, pp. 289-297.

(17) Para el período taifa, VIGUERA MOLINS, María Jesús: *Los reinos de taifas y las invasiones africanas*. Mapfre, Madrid, 1992. Aunque no se incide directamente en los aspectos marítimos, hay numerosas referencias a la actividad naval desarrollada en los distintos enclaves andalusíes desde 1031 hasta mediados del siglo XIII. Esta misma autora participó como redactora y coordinadora en los cuatro volúmenes del tomo VIII de la *Historia de España de Menéndez Pidal*, dirigida por José María Jover Zamora. Para los reinos de taifas, volumen I: *Los reinos de taifas. Al-Andalus en el siglo XI*. Espasa Calpe, Madrid, 1994. También las obras mencionadas de Picard, con una magnífica síntesis en *La mer et les musulmans*, pp. 31-42; para el primer período taifa.

se lo buscaron, como fue el caso de la taifa de Zaragoza, con Tortosa, o de la taifa de Huelva, con Saltes, o el disputado territorio de la taifa de Almería. En cualquier caso, la salida al mar, principalmente al Mediterráneo, fue un objetivo político-militar de primer orden.

Cierto resurgir naval vino de la mano de los almorávides, que en su paso del Estrecho recibieron el auxilio de sevillanos y almerienses e hicieron de Tarifa el principal puerto de contacto de al-Andalus con África, mientras que en las denominadas «segundas taifas» el predominio naval andalusí será más difuso, con cierta preeminencia sevillana y mallorquina (18).

También bajo el dominio almohade —cuya primera proclamación en al-Andalus fue en Cádiz, por voz del almirante de la flota almorávide— se dará un renacimiento en la actividad marítima, con Gibraltar en sustitución de Tarifa como puerto de contacto de al-Andalus con África. En este nuevo impulso marítimo se incluyó la faceta naval, que estará casi por completo ausente en las denominadas «terceras taifas» (19). En todo caso, jamás llegaron a los niveles que se alcanzaron en época del califato omeya.

Las ciudades marítimas andalusíes, objetivos estratégicos cristianos

Pero si ya, dentro de los distintos poderes políticos andalusíes, las ciudades marítimas eran un apetecible objetivo de dominio político, idéntico o mayor interés se tomaron los diferentes poderes cristianos por el mismo objetivo.

Desde el siglo XII en el Mediterráneo se inició un período de transición de la hegemonía naval islámica a la cristiana. Debido a esto, la iniciativa pasará progresivamente a ser cristiana, aunque no a impulsos de los reinos cristianos de la península ibérica. La península protagonista en el cambio de orientación en el dominio político y económico del Mediterráneo será la itálica. Por otro lado, con el fenómeno cruzado, que se inició a finales del siglo XI, se fueron introduciendo en el Mediterráneo gentes procedentes de los mares de la Europa septentrional. El período llegará hasta mediados del siglo XIII, momento a partir del cual la preponderancia cristiana será casi absoluta (20).

(18) VIGUERA MOLINS: *op. cit.*, y PICARD: *La mer et les musulmans*, pp. 57-74, para los almorávides. También *Historia de España de Menéndez Pidal*, t. VII, vol. II: *El retroceso territorial de Al-Andalus. Almorávides y almohades. Siglos XI al XII*. Espasa Calpe, Madrid, 1997.

(19) LIROLA DELGADO: *El poder naval*, pp. 280-281; PICARD: *La mer et les musulmans*, pp. 75-96, para los almohades.

(20) Sobre el poder naval cristiano, destaca una de las últimas aportaciones, VV.AA.: *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*. The Baydell Press, Nueva York, 2003. Hay un apartado especial en torno al poder naval ibérico entre los años 1000 y 1650, a cargo de Lawrence Mott, que es demasiado general. La obra de ROSE, Susan: *Medieval Naval Warfare, 1000-1500* (Routledge, Londres, 2002) tiene dos capítulos dedicados a la confrontación cristiandad-islam. Para bibliografía producida en España, la obra más reciente de la que tenemos constancia es la de CERVERA PERY, José: *El poder naval en los reinos hispánicos. La marina de la Edad Media*. Editorial San Martín, Madrid, 1992. Sobre las diferentes fases en cuanto a la hegemonía en las actividades marítimas, especialmente en lo referido a la actividad naval, véase

Ahora bien, en la península ibérica hay acontecimientos en el siglo IX —la conquista de Barcelona en 801; los ataques contra Tortosa en 801, 809, 810 y 811; la conquista de Oporto por Alfonso III en 868— que revelan el interés cristiano por los puertos andalusíes. En el siglo XII se manifestó —ya lo avanzamos— el interés marítimo de poderes foráneos, que se concretó en una serie de acciones navales en cooperación con los poderes políticos cristianos peninsulares. Así, en 1114, el ataque de pisanos y catalanes contra Mallorca (21); en 1146, el ataque genovés contra Mallorca y Almería (22); al año siguiente, 1147, se produjeron las conquistas de Lisboa —por portugueses y cruzados del norte de Europa (23)— y Almería —por castellanos, catalanes, navarros y genoveses (24)—; ya en 1148, la conquista de Tortosa —por catalanes y genoveses (25)—; en 1189 Silves fue conquistada por los portugueses, con ayuda de hombres y embarcaciones noreuropeos —aunque fue retomada por los almohades en 1191 (26)—. A principios del XIII, Alcaçer do Sal fue ocupado definitivamente por los portugueses (1217), también con colaboración de marinos del norte de Europa (27). En esta sucesión de campañas llama la atención cómo las ciudades marítimas fueron el objetivo de poderes políticos cristianos hispanos, pero también de otros ámbitos europeos, tanto meridionales como septentrionales, destacando entre todas las ciudades-república marítimas italianas de Génova y Pisa.

Hasta entrado el siglo XIII los poderes cristianos peninsulares no tuvieron la suficiente capacidad militar y naval para acometer operaciones propias contra las ciudades marítimas andalusíes. Cuando lo hicieron, el efecto fue devastador, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. Alcaçer do Sal (1217), Mallorca (1229), Menorca (1231), Peñíscola (1233), Castellón (1233), Valencia de Ibiza (1235), Mértola (1238), Denia (1244), Cartagena (1245), Sevilla (1248), Faro (1249), Silves (1250) y Cádiz (h. 1260). Con el intervalo de las campañas del Estrecho, de finales del siglo XIII, entre 1217 y 1309 —año en el que Almería volvió a ser atacada— cayó gradualmente gran parte de la fachada marítima andalusí bajo la presión cristiana ejercida por Portugal, Castilla y

FLORES DÍAZ, Manuel: «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista», en *III Congreso Internacional de Estudios de Frontera. Actas*. Jaén, 2000, pp. 253-268. *Idem.*: «Fases del poder naval en la Edad Media hispana», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 77, año XX, 2002, pp. 7-24.

(21) *Liber Maiorichinus de gestis Pissanorum Illustribus*. Traducción al mallorquín de Mireia, Mulet Más: Sociedad Arqueológica Luliana, Palma de Mallorca, 1991.

(22) CAFFARO: «Annales lanuenses». Fragmentos referidos a estas acciones, en *De captione Almerie et Tortosue*. ANUBAR, Valencia, 1973.

(23) Asedio y conquista de Lisboa según carta de Duodechino de Lahnstein, intercalado en los *Anales de San Diego*. T. Mommsen. *Monumenta Germaniae Historica*. Scriptores, 27-28. Recogido, traducido y comentado por Ferrero Alemparte: *op. cit.*, pp. 236-243.

(24) CAFFARO: *De captione*.

(25) *Ibidem*.

(26) IBN IDARI: *Al-Bayyan al-mugrib fi ajbar al-Andalus wa-I-Magrib*, V, pp. 203-212.

(27) También en *Historia de las expediciones a Tierra Santa. De obsidione castris Algarzar et pugna ibiden facta*. Scriptores Rerum Germanicarum. Hannover, 1880, pp. 341-343. Recogido, traducido y comentado por FERRERO ALEMPARTE: *op. cit.*, pp. 245-249.

Aragón. La costa andalusí quedará reducida, a mediados del siglo XIV, al litoral del reino de Granada. Almería y Málaga quedaron como las ciudades marítimas andalusíes más destacadas tras la progresiva pérdida de los pasos del Estrecho (28).

Este intervalo temporal, entre el siglo XII —con auxilio foráneo— y mediados del XIII —con medios propios—, es el que definí como de transición entre el de dominio islámico y el de dominio cristiano del mar. En él se dan acciones navales tanto de *dominio positivo* —tener el control del espacio marino y poder usarlo sin restricción para beneficio propio— como de *dominio negativo* —no tener el dominio positivo de ese espacio pero impedir que lo disfrute una potencia rival, generalmente con acciones de corso— del mar por parte de ambos contrincantes. La tónica de este período será la lucha encarnizada, conscientes ambos bandos de la importancia del resultado de la misma y del hecho de que quien lograse la victoria en el ámbito naval tendría el dominio sobre el ámbito terrestre, en este caso sobre las ciudades marítimas, pero no sólo sobre éstas.

Así, en la situación fronteriza, desde el último cuarto del siglo XI vemos lo que podemos denominar una *ruptura del frente* en las tierras de la meseta sur, con el hito que representó la conquista de Toledo por Castilla en 1085. Sin embargo, los flancos permanecerán intactos, con localidades marítimas significativas como Tortosa, en el Mediterráneo, y el binomio Lisboa-Alcaçer do Sal, en el Atlántico, como extremos más avanzados. Esto permitió el contraataque andalusí en forma de la intervención almorávide, que hizo a los musulmanes recuperar gran parte de lo perdido. Hasta que en 1147-1148 no se tomen respectivamente Lisboa y Tortosa, y en 1217 Alcaçer do Sal, el frente terrestre verá pocas modificaciones salvo algunas excepciones, como la conquista de Zaragoza en 1118.

El mismo proceso se verificará en torno a un siglo más tarde, cuando la conquista de las ciudades marítimas de Valencia (1235) y Cartagena (desde 1245), en el Mediterráneo, y Sevilla (1248), en el Atlántico, con el corolario del rosario de ciudades marítimas que pasaron a manos cristianas, permitieron consolidar en el interior peninsular las conquistas cristianas producidas en el entorno cronológico de la de las Navas de Tolosa (1212), cuando se produjo una segunda y prácticamente definitiva *ruptura del frente* central peninsular contra el poder almohade (29).

Los reinos cristianos

En el apartado anterior hemos hablado de la actuación de los reinos cristianos sobre las ciudades marítimas andalusíes. En este punto veremos en unas

(28) *Historia de España de Menéndez Pidal* vol. VIII, t. III y IV. VIGUERA MOLINS, (coord.): *El Reino Nazarí de Granada (1232-1492)*. También ARIE, R.: *L'Espagne musulmane au temps des Nasrides (1232-1492)*. París, 1973.

(29) FLORES DÍAZ: «La interrelación...» y «Fases del poder naval...». De ambos textos tomo las ideas que expreso en estos últimos párrafos.

pocas líneas la evolución de dichas ciudades bajo el dominio de sus nuevos ocupantes cristianos.

Aspectos marítimos y vida urbana

Los antecedentes marítimos cristianos peninsulares en la Alta Edad Media no han recibido tanta atención en los estudios históricos como su espejo andalusí. Esto se debe fundamentalmente a lo escasas que se han mostrado las fuentes, tanto las documentales como las arqueológicas.

Como en el caso andalusí, podemos constatar ciertos aspectos de actividad marítima en el período suevo y visigodo, en que destaca el ya mencionado puerto de El Faro (La Coruña). Si bien hay actividad naval visigoda desde allí contra los intentos de ataques francos, no se tiene certeza de cuáles pudieran ser los núcleos costeros desde los que se organizó la reacción visigoda, en un área tradicionalmente hostil al reconocimiento de su dominio (30).

Para el caso de los territorios que luego serán de la Corona de Castilla, hasta mediados del siglo XII no parece que existan, salvo algunos casos excepcionales, núcleos de población significativos en la cornisa atlántica ni en la cantábrica cristiana. Es más, la *Crónica* de Gelmírez nos proporciona la información de una población costera meramente. En invierno los habitantes se retiran al interior, y en primavera/verano retornan a la costa, a pesar del peligro que suponían las incursiones navales islámicas (31). Para el asentamiento permanente de población será muy significativo el papel de las fundaciones religiosas en la creación de núcleos estables en enclaves costeros, núcleos a los que el poder político, de la mano de la monarquía, proceso que arranca con Alfonso VIII dotará de personalidad jurídica que se reconocerán los aspectos marítimos.

Para el caso mediterráneo, con el marco geográfico de los condados catalanes y, posteriormente, de la Corona de Aragón, hay más evidencias documentales de cierta actividad marítima. Ésta además se produce desde fechas algo más tempranas, como veremos a continuación.

La Corona de Aragón

Como ya explicamos al comentar los antecedentes marítimos peninsulares en vísperas de la irrupción islámica, en la «Hispania» visigoda había una serie de relevantes ciudades marítimas, como Narbona, Tarragona, Tortosa o —en menor medida— Barcelona. De éstas, la que desempeñó un papel más

(30) ISIDORO DE SEVILLA: *Historia Gothorum, Wandalorum, Suevorum*. MOMMSEN, T.: *Monumenta Germaniae Historia*. Scriptores. Auctores Antiquissimi, *Crónica Minora*, XI, vol. II, pp. 267-303 y Procopio de Cesarea, *Historia de las Guerras*. Libros III-IV. *Guerra Vándala*. José Antonio Flores Rubio, Gredos, Madrid, 2000.

(31) GELMÍREZ, Diego: *Historia compostelana* (ed. de Emma Falque Rey). Akal, Madrid, 1994, p. 245.

relevante bajo dominio andalusí fue Tortosa, que junto con Almería se convirtió en un gran centro de actividad marítima y naval en época omeya.

Por otro lado, cuando fue avanzando el proceso de reconquista, los logros de una red de ciudades marítimas y de las codificaciones legales sobre las actividades comerciales por vía marítima fueron evolucionando muy a la par en la Corona de Aragón. Todo ello con el fuerte impulso del poder político, primero de los condes de Barcelona y, posteriormente, de los soberanos de la Corona de Aragón.

La toma de la ciudad de Barcelona por los carolingios no parece que tuviese una gran repercusión inmediata, desde el punto de vista marítimo, ni en la actividad comercial ni en la naval. Sin embargo, que en 985 la ciudad fuese el objetivo de una de las dos grandes operaciones combinadas realizadas por Almanzor —la otra fue el asalto contra la costa gallega y Santiago de Compostela, en 997— nos hace pensar —aparte de otras motivaciones— que su actividad marítima, principalmente comercial, no sería desdeñable (32). Atendiendo a las fuentes escritas, a mediados del siglo XI el puerto de Barcelona era polo de atracción marítima para aquellos comerciantes que buscaban productos hispanos. Eso parece sugerir la lectura de los *Usatges* de Barcelona, promulgados bajo el conde Ramón Berenguer I en el último tercio del siglo XI (33). En el siglo XII la actividad comercial en Barcelona no decaerá, como se desprende de lo expresado por el viajero hispano hebreo Benjamín de Tudela, y en su puerto recalarán embarcaciones procedentes de todo el Mediterráneo (34).

Por esta época, con auxilio genovés, el conde de Barcelona Ramón Berenguer IV logra la conquista de Tortosa en 1148 (35). En esta ciudad se codificó entre 1177 y 1179 un texto legal, las *Costums*, con seis preceptos dedicados a la actividad marítima (36). Más adelante, ya bajo el auspicio de la Corona de Aragón, se producirán las conquistas de Mallorca (1229) y del reino de Valencia (desde 1231), conquistas importantes no sólo desde el punto de vista político-militar —ya que se tomaron sin auxilio externo, con a los solos recursos aragoneses—, sino también desde el económico-comercial. En esta última ciudad surgirá nuevamente un texto legal de carácter local, los

(32) Ambos ataques han sido tratados específicamente en sus aspectos navales por FLORES DÍAZ, Manuel: «Vida marítima peninsular en el año 1000, Aspectos navales», en *Almanzor, un andalusí del año 1000*. Castellum, Madrid, 2004, pp. 95-115. El libro es la recopilación de una serie de conferencias dictadas en diciembre de 2002 en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense, con motivo del milenario de la muerte de Almanzor. Un trabajo interesante es el editado por TORREMOCHA SILVA, A., y MARTÍNEZ ENAMORADO, V. *Al-Andalus y el Mediterráneo en tomo al año mil. La época de Almanzor*. Fundación José Luis Cano (Colección de Historia, 3), Algeciras. Agradezco al profesor Picard la información sobre esta obra.

(33) Para más información sobre los preceptos marítimos de los mismos, véase mi obra *El mar, fuente de derecho en la España medieval. Expansión comercial y desarrollo legal, siglos XI-XIII*. Castellum, Madrid, 2000, pp. 120-121, n. 26.

(34) TUDELA, Benjamín de: *Libro de viajes*. Pamplona, 1994, pp. 159-160.

(35) CAFFARO: *De captione*.

(36) FLORES DÍAZ: *El mar...*, pp. 128-132.

Furs Vells, en el que podemos apreciar la importancia de la actividad marítima (37). Nada parecido hay con respecto a Mallorca. Ya en 1258 tenemos las *Ordinationes Ripariae*, también de Barcelona. Es por esta época cuando además nace el gran código marítimo-comercial mediterráneo: el *Libro del Consulado del Mar*.

Con Barcelona (801), Tortosa (1148), Mallorca (1229), Menorca (1231), Peñíscola y Castellón (1233), Valencia e Ibiza (1235), Denia (1244) y la incorporación de Alicante a Aragón por cesión de Castilla (1304), las nuevas áreas de la monarquía aragonesa permitieron a la Corona no sólo expandirse territorialmente, sino aprovechar la actividad marítima previa que se venía desarrollando desde época islámica, actividad que se convirtió en una fuente de ingresos de la Corona de Aragón. A la par prepararon el camino para la consecución, desde la segunda mitad del siglo XIII, de una verdadera talasocracia catalano-aragonesa en el Mediterráneo occidental, con extensiones en el central y oriental (38).

Para ello se aprovecharon las mismas redes de contacto y rutas comerciales secularmente transitadas por mercaderes islámicos y, posteriormente, italianos, rutas que, debido al régimen de corrientes y de vientos, favorecían los contactos norte-sur y oeste-este, estos últimos costeando por el «Magreb e Ifriquiya» (39). Así, desde los puertos peninsulares hacia las Baleares, Italia o el norte e África y viceversa. Desde el norte de África, las derrotas conducían hacia Oriente. El retorno desde allí se hacía vía Grecia, la península itálica, Mallorca o el litoral provenzal y las costas peninsulares aragonesas.

La Corona de Castilla

Las escasas pruebas de actividad marítima en la Corona de Castilla aparecen dispersas desde el siglo XI en el marco cantábrico y con el respaldo de la monarquía (40). Pero un cambio sustancial se producirá cuando Castilla se asome al Mediterráneo.

Con los antecedentes de las efímeras conquistas de Valencia (1094-1102) y Almería (1147-1158), la presencia efectiva castellana en el Mediterráneo se inició tras la conquista de Cartagena, en 1245. Ésta se hizo sin que el rey Fernando III ni su hijo Alfonso —el futuro rey Alfonso X— tuviesen que apelar al apoyo de naves y marinos foráneos, como intentó en el siglo XI Alfonso VI para la conquista de Valencia, o logró en el XII Alfonso VII para la de

(37) *Ibidem*, pp. 121-128.

(38) Acerca de las rutas marítimas, es más o menos válida cualquier obra mínimamente seria sobre economía de la Edad Media; por ejemplo, SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Historia social y económica de la Edad Media europea*. Espasa Calpe, Madrid, 1984.

(39) Sobre las características físicas del Mediterráneo, PRYOR, John: *Geography, Technology and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge University Press, Cambridge, 1988. Por supuesto, el vol. I de BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II*, 2 vols. Fondo de Cultura Económica, México, 1976.

(40) Véase FLORES DÍAZ: *El mar...*

Almería (41). Con la toma de Cartagena se consiguió que los castellanos se asomasen a un mar, el Mediterráneo, sinónimo de civilización y progreso, cuya importancia en la época quizá no fuera tanto política como económica (42). Pero Cartagena no era de los núcleos más destacados en el conjunto de las ciudades marítimas andaluzas mediterráneas, situándose en lo que podríamos considerar un segundo nivel tras Tortosa y Almería (43). Esto no será obstáculo para que por parte de los soberanos de Castilla se le quiera dar un mayor realce marítimo, tal y como quedó claramente reflejado en el fuero concedido a la misma por Fernando III. Este documento era el fuero de Córdoba, con ciertos privilegios añadidos, empezando por una serie relativa a los aspectos marítimos (44). Hay una clara vocación marítima, eminentemente naval, tal y como sucede en la actualidad. Pero la situación no era estable y la presencia castellana no estaba consolidada. Así, en 1263, con la sublevación mudéjar, se envió una potente fuerza terrestre y naval hacia el reino de Murcia, en concreto contra Cartagena. Una vez reocupada, se hicieron obras de fortificación para mejorar sus defensas contra ataques tanto externos como internos (45).

La ciudad se convirtió en el principal puerto mediterráneo de Castilla —de hecho, en el único desde 1304—. Pero las circunstancias —su alfoz seguía en buena parte en manos islámicas— no eran favorables para su desarrollo económico-comercial. Casi cien años más tarde de los sucesos de 1263-1266, la monarquía castellana, de la mano de Pedro I, intentará buscar nuevos accesos, lo que la llevó a un largo conflicto con la Corona de Aragón.

(41) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *La Marina cántabra*. Vol. I: *De sus orígenes al siglo XVI*. Diputación Provincial, Santander, 1968, p. 17.

(42) Véanse, como obras generales, SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Historia social y económica de la Edad Media europea*, y la mucho más moderna de HEERS, Jacques: *Occidente durante los siglos XIV y XV*. Barcelona, 1986, más indicada para la Baja Edad Media. Una obra interesante para el caso español es la de DUFOURCO, Charles-Emmanuel, y GAUTIER-DALCHE, Jean: *Historia económica y social de la España cristiana en la Edad Media*. Barcelona, 1983. Respecto al tema de Cartagena, en esta obra se indica, en pp. 175 y 262, cómo pese a los esfuerzos de Alfonso X la ciudad y su puerto no lograron convertirse en un centro destacado de comercio debido a su situación entre Valencia y Málaga, situación que por lo visto no compensaba la riqueza agrícola y minera del reino de Murcia. Pese a todo ello, se constata la presencia de mercaderes genoveses y vascos hacia finales del siglo XIV. Respecto a los genoveses, tenemos la temprana noticia de cómo el viajero Ibn al-Jatib recorre todo el Mediterráneo en su peregrinación a La Meca. La vuelta, en 1185, desde Ceuta a Cartagena, por entonces puerto islámico, es realizada en un barco genovés. PRYOR: *op. cit.*, p. 1.

(43) Sobre la Cartagena islámica, CARMONA, A.: *Historia de Cartagena*. Vol. V: *Sociedad y economía de la Cartagena andalusí*. Murcia, 1986, pp. 343-370.

(44) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *Reinado y diplomas de Fernando III*, 3 vols. Córdoba, 1986, vol. III, pp. 297-300, doc. 733. El fuero fue concedido el 16 de enero de 1246, durante el sitio de Jaén.

(45) Noticia extraída de FERNÁNDEZ DURÓ, Cesáreo: *La Marina de Castilla*. Editmex, Madrid, 1995 (ed. orig., 1894), p. 43. De las motivaciones de la sublevación de los mudéjares en el reino de Murcia. ECHEVARRÍA ARSUAGA, Ana: «Implicaciones políticas y sociales de la conversión al cristianismo en tiempos de Fernando III y Alfonso X el Sabio», en *Sevilla, 1248. Actas del Congreso Internacional Conmemorativo del 750.º aniversario de la conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, rey de Castilla y León*. Madrid. Fundación Ramón Areces, Madrid, 2000, pp. 873-880. Sobre la sublevación, pp. 879-880.

En él, el componente naval fue muy significativo y los intereses castellanos sufrieron un fuerte revés. Cartagena permaneció como único puerto mediterráneo castellano en la Edad Media, con una decaída vida marítima, esencialmente naval (46).

En 1248 se produjo la gran conquista castellana del enclave marítimo —más bien fluvial— de Sevilla (47). La ciudad era sede de unas atarazanas califales desde la primera oleada de ataques vikingos. Tras la desintegración del califato se convirtió en uno de los principales centros de conexión con el norte de África, incluso con su vertiente atlántica. Los castellanos hicieron de Sevilla el gran centro marítimo cristiano del sur peninsular. Es decir, mantuvieron el protagonismo de que la ciudad había gozado con los andalusíes. Mantuvieron y potenciaron las atarazanas, que se convirtieron en el centro principal de suministro de embarcaciones de guerra —galeras— para la monarquía y, por otro lado, tomaron de los musulmanes el título de «Almirante» no sólo como jefe supremo de las embarcaciones en guerra, sino como encargado de la jurisdicción regia en la costa.

Los cambios afectaron a la composición de la población dedicada a las actividades marítimas, ahora provenientes en su gran mayoría de las costas del Cantábrico (48). Por otro lado, esta población, agrupada físicamente en el llamado «barrio de la mar» (49), vería reguladas sus actividades mediante un texto legal específico, el *Fuero de la mar*, que no era otra cosa que la versión castellana de los *Rôles d'Oléron* (50), tal y como quedó reflejado en el fuero de la ciudad (51).

Continuidad y cambios

Continuidades

Aspectos políticos

(46) En mi tesis doctoral, que pienso terminar y leer (D.m.) algún año de éstos, explico el claro interés de Pedro I por extender la fachada mediterránea castellana a expensas de Aragón.

(47) Campaña que fue el origen cierto de la Marina de Castilla y mítico de las Guardias Viejas de Castilla, antecedentes del Regimiento de Infantería Ligera Inmemorial del Rey núm. 1, al que tengo el honor y el orgullo de pertenecer como sargento reservista voluntario.

(48) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *El repartimiento de Sevilla*. Ayuntamiento de Sevilla, 1998 (ed. orig., 1951).

(49) Sobre este barrio, SÁNCHEZ BELCHIZ, Juan Jesús: «El barrio de la mar y la política marinera real», en *Sevilla, 1248*, pp. 889-895.

(50) Sobre este texto en Castilla, FLORES DÍAZ, Manuel: *Hombres, barcos, intercambios. El Derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*. Madrid, 1998. El estudio más reciente es de SERNA VALLEJO, Margarita: *Los Rôles D'Oleron. El «cotumier» marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*. Centro de Estudios Montañeses, Santander, 2004.

(51) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *Reinado y diplomacia...*, vol. III, pp. 408-412, doc. 825.

Si una faceta destaca entre los tratados es el control del poder político —califa, rey o conde— sobre las actividades marítimas. Si se dio cierta iniciativa que denominaremos «privada», ésta quedó rápidamente bajo patrocinio de los poderes políticos. Igualmente se ve claro en el caso de la documentación legal sobre el tema emanada de la Corona de Aragón y, en menor medida, de la de Castilla.

Aspectos socioeconómicos

Cuestión íntimamente relacionada con la anterior es que los puertos y villas marítimas se convirtieron en una sustanciosa fuente de ingresos para las arcas públicas debido principalmente a su actividad comercial. También fueron una fuente de «gracia» y de concesión de honores por parte del poder político central hacia determinadas personas o grupos familiares afines. En este aspecto, la figura del Almirante, con su influencia política e importancia institucional, será uno de los grandes aciertos de matriz andalusí tomado por los poderes cristianos (52).

Igualmente, pese a los cambios de mano y a la entrada de nuevos actores, especialmente italianos, las rutas marítimas continuaron siendo las mismas. Se debió más a cuestiones prácticas geográficas y meteorológicas, así como de corrientes marinas, que a causas de otro tipo, incluidas las económicas. Así, lo que se produjo fue una sustitución de quienes realizaban tales actividades, pero no la eliminación de las mismas, sino más bien su potenciación y la apertura de nuevos mercados con la progresiva «capilaridad» de los contactos e intercambios comerciales.

Otras facetas en continuidad

Las mismas se produjeron en ámbitos tan dispares como la trama urbana —con espacios como las atarazanas—, el idioma, la ciencia y la tecnología marítima. De hecho, los musulmanes españoles fueron uno de los puentes de comunicación tecnológicos por donde pasaron al resto de Europa elementos tecnológicos como la brújula el astrolabio, o auxiliares como la cartografía o las tablas astronómicas. Igualmente aportaciones en el lenguaje, con términos

(52) Un ejemplo de la importancia política de la figura del Almirante bajo dominio omeya es que una de las primeras víctimas del *hayib* Almanzor cuando alcanzó el poder fue Abd al-Rahman ibn al-Rhumais, almirante en jefe de la Flota, que murió entre 979-980. Desde la perspectiva de la figura del Almirante en la Corona de Castilla, además de la aportación clásica de PÉREZ EMBID, Florentino: *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe* (Universidad de Sevilla, Sevilla, 1944), tenemos la reciente y magnífica obra de CALDERÓN ORTEGA, José Manuel: *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva*. Universidad de Alcalá de Henares, 2003. Desde la perspectiva andalusí, LIROLA DELGADO: «Los Banu I-Raudahi: una familia de almirantes del Occidente islámico (siglos XIII-XIV)», en *Actas del II Congreso Internacional «El estrecho de Gibraltar»*. Ceuta, 1990.

como «almirante», «atarazana», «dársena», «arsenal», «patache», «alcázar» o «almadraba», por mencionar los más evidentes (53).

Cambios

Políticos

La presencia cristiana en puertos antes andalusíes originó obligatoriamente una serie de transformaciones, empezando por el cambio del control político de las ciudades y su actividad.

Socioeconómicos

Desde el punto de vista social, la existencia de un grupo humano específico que desarrolla la actividad marítima, por ejemplo, las «gentes de la mar» que se mencionan en el fuero de Sevilla. Este grupo posee personalidad jurídica propia —tribunal específico, el del almirantazgo, y regulación legal propia, el *Fuero de la mar*—. También posee un espacio físico propio, el «barrio de la mar». En el caso de Cartagena, como hemos visto, este grupo social estará además dedicado preferentemente a una de las facetas de la actividad marítima, la naval, con especial protagonismo de la lucha contra el islam. Esto se manifestó con la creación de la Orden de Santa María de España —de azarosa vida—, cuya sede posteriormente fue trasladada a la localidad gaditana de El Puerto de Santa María, y que finalmente quedó en nada (54).

También mencionamos cómo la navegación comercial islámica se vio afectada por una profunda recesión, consecuencia del empuje que las sociedades cristianolatinas ejercieron sobre tal actividad. Las grandes rutas comerciales, transitadas por barcos y marinos islámicos, pasarán a ser ejercidas por poderes cristianos, en especial italianos, pero también aragoneses y, en menor medida, castellanos y de otros puntos de la Europa septentrional. Esto se evidenció incluso en el campo de las innovaciones tecnológicas aplicadas a los barcos y a la navegación (55).

(53) VERNET, Juan: «Los conocimientos náuticos de los habitantes del Occidente islámico», *Revista General de Marina*, año CXLIV (1953), 6, 67-79. También, más genérica, *Lo que Europa debe al Islam de España*. Círculo de Lectores, Madrid, 1999. De SAMSO, Julio: *La ciencia de los antiguos en al-Andalus*. Madrid, 1992.

(54) TORRES FONTES, Juan: «La Orden de Santa María de España», *Miscelánea Medieval Murciana*, núm. 3, 1977, pp. 73-118.

(55) Como se desprende de la lectura de la obra ya mencionada de Pryor, la de LEWIS, Archigald Ros: *European Naval Maritime History, 300-1500*. Princeton, 1951 (1.ª ed.). Nosotros consultamos la edición de Indiana University Press, de 1985, junto con Timothy J. Runyan o la de UNGER, W.: *The Ship in the Medieval Economy*. Croom Helm, Londres, 1980.

Otros

Respecto a la regulación legal de las actividades por vía marítima, hemos podido comprobar cómo desde la perspectiva andalusí quedaba inserta en un marco legal global, superior al ámbito estrictamente urbano. Por el contrario, en el ámbito cristiano, la regulación de las actividades marítimas carecía inicialmente de un marco global y quedaba integrada dentro del marco propio de cada ciudad —fueros, usos, costumbres— ya que, aun en el caso castellano, ámbito donde se implantó un derecho consuetudinario de origen atlántico, éste se integró en los fueros y normas propios de cada ciudad marítima, al igual que ocurrió en la Corona de Aragón, desde mediados del siglo XIII, con el *Libro del Consulado del Mar*.

Conclusiones

A su llegada a la Hispania visigoda, los pueblos arabo-beréberes carecían casi por completo o tenían una recientemente adquirida —a través de los pueblos conquistados— experiencia marítima y, dentro de la misma, naval. En Hispania, donde había cierta abundancia de ciudades marítimas, como Narbona, Tarragona, Tortosa, Cartagena, Málaga, Sevilla, Mértola, Lisboa, Oporto y el puerto de El Faro (La Coruña), tomaron tales habilidades tanto desde el punto de vista civil como del naval. Respecto al primero, hubo un gran desarrollo de la actividad comercial, lo que se reflejó en el florecimiento de ciudades marítimas, algunas con antecedentes visigodos y otras nuevas: Lisboa, Alcaçer do Sal, Silves, Santa María del Algarve (Faro), Saltes, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga, Almuñécar, Almería, «Mahamala», «Askubiras» Cartagena, Alicante, Denia, Valencia, Tortosa y las Baleares. Igualmente, en la tupida red de derrotas entre diversas ciudades de todo el Mediterráneo, con un papel destacado que puede darse al puerto de Almería, tanto en las actividades comerciales como en las navales. Podemos diferenciar una primera fase, bajo el dominio omeya, en la que las ciudades marítimas conocieron gran esplendor. Por el contrario, con la desintegración del califato, los reinos de taifas y las invasiones africanas, dicho esplendor, pese a algún resplandecimiento esporádico, a duras penas pudo conservarse, y las ciudades marítimas devinieron en objetivo para taifas rivales o para almorávides y almohades, al igual que para los reinos cristianos peninsulares.

Desde el siglo XII se aprecia un cambio de tendencia, por el cual los pueblos cristianos pasan a desempeñar progresivamente un papel destacado en las actividades marítimas. Este cambio será completo hacia mediados del siglo XIII, como se aprecia con las conquistas definitivas de las ciudades marítimas de Lisboa (1147), Tortosa (1148), Alcaçer do Sal (1217), Mallorca (1229), Menorca (1231), Peñíscola y Castellón (1233), Ibiza y Valencia (1235), Mértola (1238), Denia (1244), Cartagena (1245), Sevilla (1248), Faro (1249), Silves (1250) y Cádiz (*h.* 1260). De esta forma, con el paso interme-

dio de la intervención en dichas actividades de marineros foráneos, principalmente italianos y, dentro de éstos, genoveses, los poderes políticos cristianos peninsulares irán sustituyendo a los musulmanes en las actividades comerciales por mar, pero también en el dominio político de las ciudades marítimas. Con todo, en los reinos cristianos hispanos se aprovecharán tanto las ciudades y puertos que los musulmanes habían creado como las líneas comerciales existentes.

Los reinos cristianos peninsulares contemplaron las ciudades marítimas andalusíes como preciados objetivos, ante todo por razones políticas, pero también por el control y dominio económico que estas conquistas suponían.

Cuando se hicieron con ellas, con el cambio de dominio político —el más evidente— hubo otra serie de transformaciones. Entre ellas incluso la de la función principal, pero también transformaciones en el origen de la población, en el tejido social, en la regulación legal de las actividades por vía marítima o en las gentes que desarrollaban dicha actividad. Sin embargo, también se dieron una serie de permanencias en las ciudades marítimas: aspectos vinculados al control por parte del poder político de la actividad marítima; aspectos institucionales, como el mantenimiento de la figura del Almirante; aspectos de la trama urbana, con la importancia de las atarazanas o de los barrios y puertas de la mar; también en aportaciones tecnológicas e incluso en el propio lenguaje marítimo.

Todos estos datos adquieren mayor relevancia si, con la perspectiva adecuada, vemos que, cuantitativa y cualitativamente, las sociedades medievales son más rurales que urbanas. Y, dentro del mundo urbano, las ciudades marítimas son también un apartado dentro de un conjunto mayor. Debido a esto, resalta aún más la importancia que las ciudades marítimas han tenido y tienen para el desarrollo e impulso económico, social y político de las sociedades que las albergan.