

# Los hombres de la flota castellana en la batalla del Salado

Manuel López Fernández / Centro Asociado de la UNED

## Resumen

El estudio de la intervención del personal de la flota castellana en la batalla del Salado ha sido poco, o nada estudiado hasta ahora, porque las fuentes cronísticas no dan importancia a tal intervención. No obstante, la llegada a nuestras manos de un documento valenciano, cuyo contenido no está en completa consonancia con cuanto dice la cronística, nos obligaba a estudiar el tema con cierto detalle y a difundir, por novedosos, los importantes datos extraídos del mismo. Este documento está en relación directa con las vicisitudes vividas por la flota a consecuencia de un temporal que la llevó a Cartagena, pocos días antes de la batalla que nos incumbe; a pesar de ello, la flota pudo volver a tiempo y sus hombres intervenir en dicho enfrentamiento junto a la guarnición de Tarifa, con significantes repercusiones en el triunfo final.

**Palabras clave:** Alfonso XI. Tarifa. Cartagena. Valencia. Marina Real de Castilla.

## Abstract

The study of the intervention of the personnel of the Castilian fleet in the battle of the Salado has been little, or nothing studied so far, because the chronological sources do not give importance to such intervention. However, the arrival in our hands of a Valencian document, whose content is not completely in line with what the chronicle says, forced us to study the subject in some detail and to disseminate, importantly, the important data extracted from it. This document is directly related to the vicissitudes experienced by the fleet as a result of a storm that took it to Cartagena, a few days before the battle that concerns us; in spite of this, the fleet was able to return in time and its men intervene in this confrontation next to the garrison of Tarifa, with significant repercussions in the final triumph.

**Keywords:** Alfonso XI. Tarifa. Cartagena Valencia. Royal Navy of Castile.

## Acercamiento al tema.

Como es bien conocido, la batalla campal del Salado fue una de las más importantes de nuestra Edad Media, dentro de esa etapa histórica llamada *Reconquista*. Aquella batalla representó un esfuerzo supremo para Castilla, por lo que no hemos de sorprendernos si la victoria obtenida en tal ocasión por el ejército castellano-portugués tuvo amplia repercusión en reino de Castilla en muy variados aspectos, de los que no vamos a tratar porque desbordarían el espacio reservado para este trabajo<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Si se buscan aspectos más variados, véase el trabajo de SEGURA GONZÁLEZ, W., 2005: "La batalla del Salado." *Al Qantir*, nº 3, pp. 1-40.

Aquí nos ceñiremos estrictamente al campo de lo militar<sup>2</sup>, y más concretamente a los asuntos navales, tema que no ha recibido la atención que debiera a pesar de las llamativas circunstancias que se dieron en aquel memorable hecho de armas. Entre ellas el infrecuente apoyo del personal de la flota a los que peleaban en tierra firme, y por otro lado la significativa integración de aquellos hombres en el mismo cuerpo de combate de los que habían defendido la plaza la plaza de Tarifa, y no en el grueso del ejército castellano-portugués. Asimismo debemos resaltar que aquel combate lo dieron los de flota después de regresar al Estrecho desde Cartagena, adonde los llevó el efecto de un temporal que los sacó de las aguas de Tarifa; sin marginar tampoco que la participación del personal de la flota, directamente involucrado en el combate, hubo de ser más numerosa de lo que se podía esperar, en contradicción con lo que se recoge en las crónicas castellanas sobre Alfonso XI<sup>3</sup>, y en sintonía con lo que deducimos del estudio de un documento poco conocido hasta ahora.

En nuestro intento de difundir estos acontecimientos, comenzaremos dando a conocer, aunque sea superficialmente, las características de dos de los tipos de embarcaciones que componían una flota medieval, así como sus formas de intervenir en los combates navales. Sabemos que la composición de una flota podía ser compleja en lo referente a la tipología de barcos que la componían, pero fundamentalmente participaban en ellas las galeras y las naves, aunque también se integraran en ellas otras embarcaciones como lo leños, taridas, zabras, saetías y bateles, a las que se le reservaban papeles auxiliares secundarios. De todos ellos nos hablan la documentación y las fuentes cronísticas, pero las embarcaciones fundamentales para organizar una flota en la Edad Media, si se quería tener ciertas probabilidades de éxito en la empresa a realizar, eran las galeras y las naves.

Siendo así, comenzaremos hablando de las primeras, de las galeras, y de

<sup>2</sup> Este aspecto es el que venimos tratando desde que elaboramos nuestro primer trabajo sobre el asunto: “La batalla del Salado sobre la toponimia actual de Tarifa”. *Aljaranda*, nº 67. Tarifa, 2007, pp. 2-10. Recientemente hemos participado en unas Jornadas de Historia Militar, organizadas por la Universidad Complutense, con un trabajo al que titulamos: La batalla del Salado (1340). Una visión desde la “*fuera de armas*”. Estamos a la espera de la publicación de las actas correspondientes.

<sup>3</sup> Nos referimos concretamente a: “Crónica del muy alto et muy católico rey don Alfonso el oncenno”. Volumen I de las *Crónicas de los Reyes de Castilla*. Biblioteca de Autores Españoles. Ediciones Atlas. Madrid, 1953, p 298. (En adelante la citaremos simplemente como *Crónica*). La segunda la *Gran Crónica de Alfonso XI*. Preparada por Diego Catalán en el Seminario Menéndez Pidal. Editorial Gredos. Madrid, 1976, tomo II, pp. 263. (En adelante la citaremos con *Gran Crónica*). Lo cierto es que en estas crónicas se le quita importancia a la intervención de los hombres de la flota en la batalla que tratamos, dando a entender que eran pocos. Tampoco se destaca la participación del grupo de combate que salió de Tarifa, cuya intervención resultó decisiva a nuestro modo de ver. Creemos que el cronista quería resaltar la participación del rey y de la caballería por encima de la intervención de los hombres que luchaban a pie.

ellas diremos que eran movidas a remos y a vela, siendo empleadas para el comercio y la guerra; eran embarcaciones con mucha movilidad y cuando se armaban para combatir, su tripulación de remeros había que reforzarla con hombres de armas, entre los que se encontraban los ballesteros. La dotación de una galera dependía de su tamaño fundamentalmente, pero por los años que tratamos las de mayor entidad se aproximaba a las dos centenas de hombres, de los cuales unos 140 no tenían otra función que remar, otros 30 de ello atendían a los remos y a especialidades variadas, mientras que los hombres de armas ascendían a una treintena, de los que alrededor de la mitad eran ballesteros<sup>4</sup>. Estos hombres de armas no remaban normalmente, sino que eran los encargados de combatir, actividad en la que también intervenían parte de los remeros en situaciones críticas.

La movilidad de la galera provenía de la ligereza de su estructura, lo llamativo del caso es que las características de esta última fuesen precisamente su punto débil. Y es que las galeras, para alcanzar la máxima eficacia con la impulsión de sus remos, debía tener un corto francobordo —altura entre la cubierta y la línea de flotación—, razón por la que su borda era muy baja, con el consiguiente peligro que esto suponía si las olas eran altas, así como el poco espacio disponible entre su cubierta y el fondo de la embarcación<sup>5</sup>. Esta última circunstancia limitaba la capacidad de almacenaje de las galeras y también su autonomía<sup>6</sup>, por lo que tenían que repostar frecuentemente agua y alimentos, siendo su radio de acción relativamente corto<sup>7</sup>. De aquí que las galeras se vieran forzadas a navegar próximas a las costas, estar cerca de una base terrestre o tener cerca una embarcación de aprovisionamiento, función esta última que realizaban las otras embarcaciones más pesadas que generalmente componían las flotas, es decir, los buques redondos también conocidos como “naves” o “naos”, ya que de las dos formas se le denominan en las fuentes y documentación medieval, aunque el último término es el que se empleaba ya en el siglo

---

4 Tenemos datos de una galera perteneciente a la Orden de Santiago que en 1252 ya alcanzaba estos números. Véase en nuestro trabajo: “La Orden de Santiago en los orígenes de la Marina Real Castellana (1253-1284)”. *Revista de las Órdenes Militares*, nº 8. Madrid, 2015, pp. 43-77. Por otro lado podemos ver los cuadros que se nos ofrecen en García i Sainz, Arcadi y Núria Coll i Juliá: *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Fundació Noguera. Barcelona, 1994, pp. 159-170.

5 PRYOR, J. H., 1988: *Geography, technology, and war*. Cambridge University Press. New York.

6 DOTSON, J., 2001: “Foundations of venetian naval strategy from Pietro II Orselo to the battle of Zonchio (1000-1500)”. *Viator: Medieval and Renaissance studies*, nº 32. Brepols Publisher, pp. 113-125.

7 Según los autores citados en las dos últimas notas, la autonomía de las galeras podía ser de tres o cuatro días, y su radio de acción se aproximaba a los 75 kilómetros. Lo mismo podemos leer en RODRÍGUEZ GARCÍA, José Manuel: “La marina alfonsí al asalto de África (1240-1280)”. *Revista de Historia Naval*, nº 85 (2004), pp. 27-55

XIV<sup>8</sup>.

De estas últimas diremos que eran más voluminosas y pesadas que las galeras, no utilizaban remos para su impulsión —de aquí que se les denominara “mancas”—, sino que eran movidas exclusivamente a vela. Este tipo de embarcaciones eran utilizadas normalmente para el comercio, aunque también se las utilizó en la guerra en número paulatinamente creciente<sup>9</sup>, gracias a que su eficacia quedó ampliamente demostrada en los combates navales a lo largo de los años. Este tipo de embarcaciones tenía un elevado francobordo, por lo que su cubierta quedaba bastante elevada respecto al fondo de la nao, razón por la que se puede decir que era muy grande su capacidad de almacenamiento si la comparamos con el que tenían las galeras. De aquí que fuesen utilizadas para el transporte de tropas, al tiempo de servir como almacén de agua, comida y pertrechos para la flota, especialmente cuando las misiones a ejecutar requerían largos desplazamientos.

Además de estas funciones auxiliares, las naos se especializaron en otras facetas relacionadas más directamente con los combates, gracias a la altura de su cubierta y a la construcción de castillos de madera en la misma —a popa en los primeros tiempos y luego también a proa<sup>10</sup>— que las convertían en verdaderas fortalezas navales. Como podemos imaginar, para alcanzar con eficacia esa función de fortalezas, la dotación de las naos debían incrementarse ampliamente a base de hombres de armas, ballesteros especialmente<sup>11</sup>, que desde los castillos lanzaban todo tipo de proyectiles sobre las galeras y naves rivales aprovechando el factor altura que gozaban las embarcaciones de las que hablamos<sup>12</sup>. Lamentablemente son poco generosas las fuentes y la documentación castellana de la primera mitad del siglo XIV a la hora de proporcionar información sobre la cuantía de las dotaciones de las naos armadas para la guerra; es cierto que nos informan del número de embarcaciones que componían las flotas, pero casi nada dicen del número de hombres que componían su dota-

8 Para más detalles sobre el asunto véase Rolf Ebrenz: “Nave y nao en el castellano medieval. Historia de una sustitución léxica”. *Anuario de estudios medievales*, 24. Barcelona, 1994, pp. 609-623.

9 Sirvan algunos ejemplo como la conquista de Sevilla, el desastre de Algeciras

10 Casado Soto, José Luís: “Guerra naval. Táctica, logística y estrategia”. En, *Historia de la Ciencia y de la Técnica en la Corona de Castilla*. Junta de Castilla y León, 2002, p. 582.

11 En opinión de Ramón Muntaner, los ballesteros jugaban un papel fundamental en el desarrollo de los combates al dominar la situación desde sus puestos elevados, desde los que comenzaban a disparar en cuanto los remeros ponían dentro del alcance de sus armas a las embarcaciones enemigas. Más detalles en Foerster Laures, Federico: “La táctica de combate de las flotas catalano-aragonesas del siglo XIII según las describe Ramón Muntaner (1265-1315)”. En, *Atti dell'accademia di scienze lettere et arti di Palermo*. Palermo, 1985-86, pp. 117-134.

12 Puede que la nao superara en tres o cuatro veces la altura del francobordo de la galera. Para hacernos una idea de esta diferencia de altura, véase la ilustración que acompañamos, tomada de Dotson, John: “Fleet operations in the first Genoese-Venetian war (1264-1266)”. *Viator*, nº 30, Brepols Publicer, 1999, pp. 165-179.

ción, excepto en casos muy llamativos<sup>13</sup>. De todos modos creemos no equivocarnos al señalar que las dotaciones en caso de guerra eran parejas a las de las galeras, o superiores incluso, pero las funciones de sus hombres se invertían numéricamente hablando debido a que las naos iban mejor armadas; es decir, la dotación de una nao equipada para la guerra podía estar compuesta por  $\frac{3}{4}$  de hombres de armas, mientras que el resto de los servicios quedaba a cargo del cuarto restante<sup>14</sup>.

Retomando el aspecto táctico de las flotas, y después de lo que venimos exponiendo, parece suficientemente claro que las galeras y las naos se complementaban en los combates, por lo que fueron abundantes las ocasiones en las que se emplearon las flotas mixtas. Las galeras más ligeras ejecutaban funciones de vigilancia y avanzadilla, persiguiendo y fijando a sus enemigos mientras llegaba el grueso de la flota —donde formaban las embarcaciones de mayor envergadura— para rematar aquella labor que habían iniciado las galeras, si ello era posible. En los despliegues que precedían a los combates, las naos buscaban ganar el costado de barlovento con el fin de aprovechar el viento reinante para la maniobra, mientras que las galeras se movían libremente gracias a su impulsión rémica. Esa dispar dependencia que tenían las embarcaciones que nos ocupan, respecto a la necesidad de viento para maniobrar, dificultaba también que las flotas se mantuvieran unidas, especialmente cuando al anochecer se imponía un periodo de descanso para los hombres de las galeras, mientras que las naos tenían la capacidad de continuar navegando<sup>15</sup>.

Conocidas superficialmente las principales características de las embarcaciones medievales y su empleo táctico, diremos ahora que la guerra por el dominio del Estrecho se reanimó a partir de 1338, se endureció al año siguiente y se volvió adversa para Castilla en 1340, cuando en el mes de abril una flota musulmana derrotó a la castellano-aragonesa —compuesta de 33 galeras y seis naos<sup>16</sup>— en la ensenada de Getares. Castilla quedó entonces desarmada en el

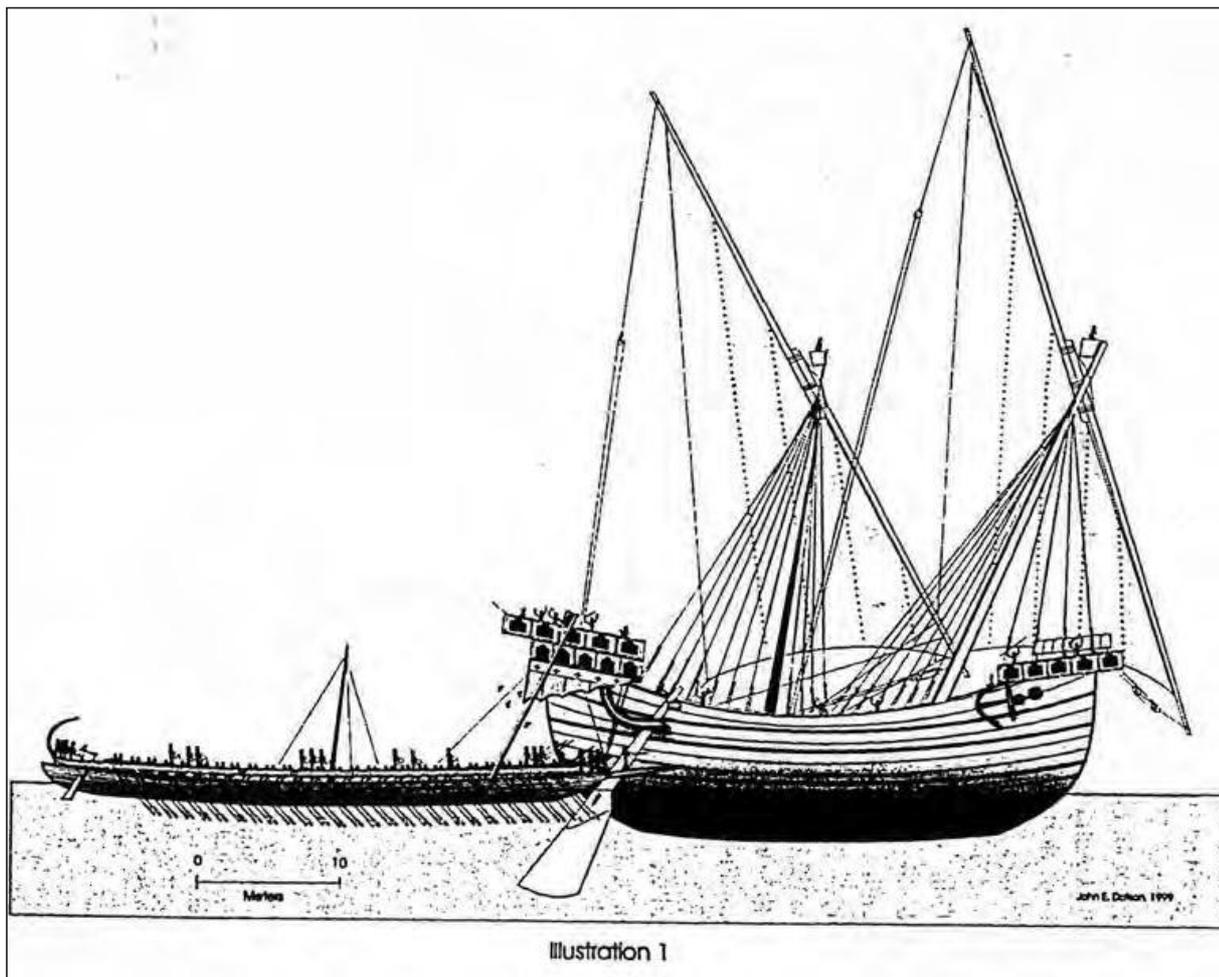
---

13 Viene al caso la referencia a una gran embarcación en la *Crónica de Pedro I*. Señala al respecto el autor de la citada crónica, Pedro López de Ayala, que el rey ordenó poner en esta enorme galera de tres castillos 160 hombres de armas y 120 ballesteros. Leemos por Ediciones Atlas. Madrid, 1952, p. 496.

14 Véanse comparaciones parecidas a esta en García i Sanz y Coll i Juliá, 1994, *ob. Cit* p, 164.

15 Nadie mejor que Gutierre Díaz de Games, autor de la *Crónica de Pero Niño*, puede ilustrarnos respecto a las dificultades existentes a la hora de hacer navegar juntas embarcaciones de los tipos que estudiamos. El cronista señala, cuando el rey ordenó a Pero Niño y a Martín Ruiz de Avendaño que fuesen juntos con sus respectivas galeras y naos, que “*pocas veces se pueden ayuntar en uno naos y galeras, por cuanto las galeras cada noche buscan la tierra y las naos la mar, salvo cuando van acordadas que se aguarden todos en un puerto*”. Así en *El Victorial*. Ediciones Polifemo. Madrid, 1989, p. 135.

16 Obsérvese la proporción de galeras y naos. Al hilo de lo que hemos señalado antes, consideramos que había pocas de estas últimas porque Tarifa, a la que utilizaban como base para reabastecerse, estaba cerca.



**Figura 1-** En esta ilustración podemos ver la diferencia de altura entre una nao y una galera. Está tomada de DOTSON, del artículo indicado en la nota 12 de este trabajo.

aspecto naval, por lo que recurrió a pedir ayuda a los reinos vecinos de Portugal y Aragón. La respuesta oficial de estos fue diferida en el tiempo<sup>17</sup>, por lo que la Corona castellana entró en contacto oficial con la república de Génova, pero al retrasarse también la colaboración de esta última, llegó a contratar a seis galeras pertenecientes a marinos de dicha república a título particular<sup>18</sup>, tal y como aparece en la documentación procedente del Archivo de la Corona de Aragón, aunque tal circunstancia no sea mencionada en las crónicas reales

17 Portugal aceptó, pero antes exigió entrar en negociaciones para superar ciertas diferencias políticas antes de enviar la flota. Aragón, por otro lado, alegó que se había quedado sin galeras y tenía que armar una nueva flota. Necesitaba dinero para ello y Castilla, para comprometerla y ayudarla económicamente adelantó el dinero de tres meses de alquiler. La flota de Portugal no llegó al Estrecho hasta el verano, la de Aragón en el otoño. Luego trataremos de ambos casos.

18 La documentación del Archivo de la Corona de Aragón nos habla, en el ajuste de las cuentas por la defensa del Estrecho, de la presencia de 6 galeras genovesas en el verano de 1340 pagadas por Castilla. Véanse más detalles en nuestro trabajo: “Las cuentas de Aragón y Castilla entre los años 1339 y 1344 por la “guarda del Estrecho”. *Almoraima*, nº 38. Algeciras, 2009, pp. 57-68.

castellanas<sup>19</sup>. Tanto es así, que una de estas galeras, en agosto de 1340, llegó a Valencia portando un mensaje del rey de Castilla dirigido al rey de Aragón<sup>20</sup>.

Por lo que a los musulmanes se refiere, conviene señalar que desde abril hasta septiembre, el sultán meriní Abu l-Hasan estuvo pasando fuerzas y pertrechos desde Ceuta hasta Algeciras, sin oposición naval alguna, con la idea de reconquistar las tierras que habían perdido los gobernantes musulmanes que le habían precedido. El objetivo inicial era hacerse con Tarifa y por ello le puso cerco, ayudado por los granadinos, el día 23 de septiembre de 1340 según dice la *Crónica*<sup>21</sup>.

### **La flota, desde su salida de Sevilla hasta la arribada en Cartagena**

El cerco musulmán a Tarifa se hizo por tierra y mar desde un principio, de modo que los sitiados tuvieron que ingeniárselas para enviar aviso al rey de Castilla del cambio de situación, mediante una estratagema nocturna que les permitió fletar un batel<sup>22</sup> con dos hombres encargados de llevar el aviso hasta el monarca castellano<sup>23</sup>.

En cuanto el rey tuvo noticias de tal acontecimiento, ordenó que la flota organizada en Sevilla se preparara para zarpar y pusiera rumbo al Estrecho. Aquella flota, según indican las fuentes cronísticas, estaba compuesta por 12 galeras, 4 leños<sup>24</sup> y 12 naos, cuantías que proporcionalmente comparadas con las que operaban en el Estrecho en el mes de abril nos indica que la misión encomendada era bien distinta<sup>25</sup>. Aclarado esto, diremos que la flota quedó bajo el mando del prior de la Orden del Hospital, Alfonso Ortiz Calderón, al que ni siquiera se le nombró almirante, sino “mayoral”, aunque en este trabajo utili-

---

19 No sabemos si esta circunstancia se da en las crónicas de Alfonso XI por realzar la actuación de la marina propia, o por no entrar en excesivos detalles.

20 Canellas, Ángel: *Aragón en la empresa del Estrecho en el siglo XIV*. Zaragoza, 1946, documento nº 10. Aquí se especifica concretamente que los mensajeros “*son venguts en Valencia en una galera de genoveses*”.

21 *Crónica*, p. 317.

22 Embarcación ligera, con escasa tripulación y para pequeño recorridos. En las flotas se les empleaba para misiones auxiliares, como comunicación y pequeños transporte.

23 Para más detalles léase *Crónica*, p. 317. Desconocemos hasta dónde llegó el batel salido de Tarifa, pero creemos que pudo llegar hasta las proximidades de Cádiz donde estaba la flota de Portugal, de la que luego hablaremos con más detalles. Es posible que al contactar con la flota portuguesa tomaran una embarcación más consistente, o que hicieran el viaje a Sevilla por tierra.

24 Embarcación parecida a la galera, pero más ligera. En la documentación de esta época hemos visto referencias a leños de cien remos, aunque desconocemos la entidad de los armados en Sevilla en esta ocasión. De todos modos, en lo sucesivo, y dentro de este trabajo, contabilizaremos a los leños como si fuese galeras por entender que eran embarcaciones ligeras, muy distintas de las naos.

25 Obsérvese de nuevo la proporción entre naves ligeras y pesadas, y compárese con la existente en abril de 1340 cuando se podía utilizar Tarifa libremente como base de reabastecimiento. Entonces la proporción era superior de 5 a 1. Ahora, cuando Tarifa estaba bloqueada, la proporción es de 3 a 2.

zaremos el primer término por estar en sintonía con la titulación que se le da en el documento de 1340, del que luego hablaremos con más detalles. Aclarado lo anterior, corresponde decir ahora que aquella flota muy posiblemente saliera de Sevilla en la mañana del día 26 de septiembre —si nos atenemos a los datos manejados<sup>26</sup>— y que su almirante llevaba una carta del rey de Castilla dirigida al almirante de la flota portuguesa —que estaba en las cercanías de Cádiz con 20 galeras<sup>27</sup>— para que este y sus embarcaciones le acompañaran a las aguas del Estrecho.

Por estos tiempos, la flota de Portugal podía estar en las proximidades de Cádiz desde principios de aquel verano<sup>28</sup>, como consecuencia de la ayuda solicitada por Alfonso XI a Alfonso IV de Portugal, después que la corona de Castilla sufriera el descalabro naval de Getares. Por ello el almirante portugués —Manuel Pesagno— llegó a Sevilla en una fecha indeterminada para nosotros con el fin de presentarse al rey Alfonso de Castilla, recibiendo entonces la orden de situarse en el Estrecho para dificultar que las embarcaciones musulmanas pasaran libremente desde África, pero el almirante traía órdenes del rey de Portugal de no pasar de Cádiz. Debido a estas directrices, no sorprenderá saber que cuando el almirante castellano entregó la carta de su monarca al almirante de Portugal, se negara este nuevamente a pasar más allá de Cádiz<sup>29</sup>, motivo por el que la flota bajo el mando de Alfonso Ortiz Calderón continuó su camino hasta las aguas del Estrecho con la intención de evitar que el ejército sitiador de Tarifa —compuesto por benimerines y granadinos— fuese abastecido sin dificultades desde Algeciras.

---

26 Entendemos que la noticia del cerco a Tarifa no pudo llegarle al rey de Castilla antes del día 25 de septiembre. Por ello suponemos que la flota salió el día 26 por la mañana y que por la tarde el monarca reunió en el palacio del Caracol a los ricos hombres del reino, obispos, maestros de las órdenes y otros vasallos para informarles de la situación. Véase *Gran Crónica*, p. 349.

27 Este número es el que indica Yáñez, Rodrigo: “Poema de Alfonso el Onceno”. En *Poetas anteriores al siglo XV*. Biblioteca de Autores Españoles. Ediciones Atlas. Madrid, 1966, estrofa 1036. En ninguna otra parte hemos encontrado referencias al número de naos que acompañaban a las galeras portuguesas, ni siquiera en *Crónica dos sete primeiros reis de Portugal*. Edición de Silva Tarouca. Academia Portuguesa de Historia. Lisboa, 1952.

28 Nos resulta imposible precisar la fecha de la llegada del almirante a Sevilla. Las crónicas dicen que el rey de Castilla pidió pronto ayuda al de Portugal, pero antes de que la flota portuguesa llegara parece que hubo largas negociaciones para rematar flecos de la guerra habida entre los dos reinos entre 1336 y 1339. En aquellas conversaciones se habló también de la boda del infante Pedro de Portugal con Constanza, hija de don Juan Manuel, retenida por Alfonso XI. Unas fuentes señalan que la flota llegó después de la boda, otras dicen que con antelación. Para nosotros, lo único fiable es que la boda se celebró en el mes de agosto de 1340, lo cual no coincide con la situación de apremio que se vivía en el Estrecho; por lo anterior nos inclinamos a creer que la flota portuguesa podía estar cerca de Cádiz a finales del mes de junio.

29 A pesar de lo que reiteran las fuentes, y apoyándonos en lo que luego ocurrió, es muy posible que la flota portuguesa adelantara posiciones sin llegar al Estrecho.

Por todo lo anterior, hemos de suponer que la flota al mando del prior del Hospital llegó a su destino en los días finales de septiembre, y que cumplía eficazmente con su cometido cuando drásticamente cambiaron las circunstancias climatológicas en la zona de operaciones. Un duró temporal de poniente, que llegó al Estrecho en la noche del jueves 5 de octubre, arrastró la mayor parte de las embarcaciones hasta el Mediterráneo, aunque otras muchas —sobre todo las galeras— embarrancaran en las costas de la Península<sup>30</sup>. De aquel fenómeno meteorológico del otoño de 1340 se habla en las crónicas medievales, castellanas y portuguesas, para hacerse eco de las pérdidas ocasionadas por el temporal, tanto en vidas humanas como en embarcaciones. Por estas razones creemos acertado dedicar unas líneas a explicar el incidente que alteró seriamente el proyecto del rey de Castilla, y cuyas consecuencias inmediatas terminaron en un drama que se vivió en las proximidades de las murallas tarifeñas en la tarde del 6 de octubre de 1340.

No creamos que las crónicas precisan las fechas que vamos señalando cuando recogen estos acontecimientos, pero sí relatan pormenores que nos ayudan a fijar las fechas con precisión, si leemos con atención los detalles relacionados con los sucesos que entonces acontecieron en los alrededores de Tarifa. En este caso nos interesa especialmente lo ocurrido a los comisionados por los sitiados que fueron a entrevistarse con el sultán Abu l-Hasan, a la mañana siguiente de producirse el fenómeno meteorológico<sup>31</sup>, a consecuencia de unas negociaciones acordadas con anterioridad, en la que los musulmanes acordaron dejar dos rehenes en Tarifa para que dos mensajeros de los sitiados fuesen a escuchar las ofertas que pretendía hacerles el sultán meriní, si dejaban la villa en su poder<sup>32</sup>.

Por lo que conocemos, los dos caballeros cristianos<sup>33</sup> salieron de Tarifa en la mañana de un día que precisamente era viernes; en esta circunstancia insisten las fuentes cronísticas al informar que el sultán ofreció carne para comer a los mensajeros y estos se negaron a tomarla porque la ley cristiana se lo prohibía en ese día de la semana, tal y como expusieron a Abu l-Hasan en la entrevista<sup>34</sup>.

---

30 Cuando Cesáreo Fernández Duro trata este asunto en su obra, *La marina de Castilla*, viene a decir que la tripulación de las 12 galeras que se perdieron en el Estrecho se elevaba a 2.500 hombres, por lo que entiende que el promedio de cada embarcación era superior a los 200 individuos. Así mismo indica que las 12 naos que salieron de Sevilla procedía de Galicia y de Asturias. El original de la citada obra es de 1894, pero nosotros leemos en la edición de la Diputación de Zamora. Madrid, 1995, pp.87-88.

31 Este fenómeno se ha producido en otras ocasiones por las mismas fechas, y parece deberse al paso de los restos de un huracán tropical llegado a la Península en forma de borrasca. Quizá, el caso más llamativo lo tengamos en el temporal que afectó a la misma zona en octubre de 1805, después de la batalla de Trafalgar. Este temporal causó fuertes daños en la armada española, pero también en la inglesa, que vino a refugiarse a Gibraltar.

32 Todo en la *Gran Crónica*, pp. 368-376.

33 El nombre de los mismos los tenemos en *Gran Crónica*, p. 368. Se llamaban Nuño Ruiz de Villamediana y Ruy López de Ribera.

34 *Gran Crónica*, p. 375.

Al hilo de lo anterior, y dado que los viernes de octubre del 1340 fueron los días 6, 13, 20 y 27 de dicho mes, damos por seguro que el día en cuestión fue el primer viernes del mes, si conjugamos lo ocurrido en el Estrecho con una crecida del río Guadiana que imposibilitó su cruce al rey Alfonso XI de Castilla cuando iba a entrevistarse con Alfonso IV de Portugal, según el relato cronístico<sup>35</sup>.

Nada sabían los castellanos de lo ocurrido con los barcos y hombres de la flota —aparte de que habían desaparecido de su vista—, pero antes de la entrevista el sultán meriní ya era conocedor del elevado número de prisioneros que había en sus manos como consecuencia del temporal, del que dicen las crónicas castellanas que hizo perder 9 galeras a Castilla, mientras que las portuguesas hablan de la pérdida de 2 galeras de las suyas, señal inequívoca de que no estaban muy alejadas del Estrecho. Por lo que leemos en las fuentes cronísticas respecto a las incidencias del temporal sobre la flota, parece que afectó gravemente a las embarcaciones más pequeñas<sup>36</sup> —haciendo embarrancar a muchas de ellas— mientras que las más grandes, las naos, pudieron evitar daños serios dejándose llevar por los vientos al interior del mar de Alborán.

Como consecuencia de aquel desastre ocasionado por las fuerzas de la naturaleza, es probable que se ahogaran muchos de los hombres de la flota, siendo seguro que fueron varios centenares los capturados vivos por los musulmanes, y obligados a adorar de su fe cristiana a cambio de perdonarles la vida. Los que rechazaron esta propuesta, fueron llevados con las manos atadas —aquella misma tarde, después de finalizada la infructuosa negociación entre sitiadores y sitiados<sup>37</sup>— frente a las murallas de Tarifa. La intención de Abu l-Hasan no era otra que intimidar a los defensores con la muerte de los cautivos si no le entregaran la plaza, por lo que dispuso que los musulmanes acercaran a sus rehenes a las murallas de Tarifa. Tanto lo hicieron que Juan Alfonso de Benavides, bajo quien estaba la defensa de Tarifa<sup>38</sup>, ordenó que los ballesteros dispararan sus armas a unos y a otros, provocando la decapitación de los cristianos por mano de sus captores.

Así fue como terminó aquel triste capítulo de la defensa de Tarifa, mientras buena parte de la flota se veía empujada hacia el Mediterráneo, apartando los medios navales de la misión encomendada y obligándolos luego a buscar un

35 En este sentido queremos señalar que el rey de Castilla no pudo cruzar el Guadiana, de crecido que iba, cuando fue a entrevistarse con Alfonso IV de Portugal, en Jurumenha. El día 13 de octubre el monarca castellano ya hacía unos días que estaba de vuelta en Sevilla, y a punto de salir para Tarifa al frente de su ejército.

36 *Gran Crónica*, p. 369, señala que se perdió también “*toda la carava e bien quantas naos*”. Respecto a las naos, hemos considerado que no se perdió ninguna porque el prior del Hospital salió de Sevilla con 12 y a Cartagena, como después veremos, llegaron 25 naos de las que sufrieron los efectos del temporal.

37 Las conversaciones no fructificaron porque los mensajeros tenían instrucciones de no aceptar las propuestas del sultán.

38 Recientemente hemos elaborado un trabajo sobre este personaje: “La defensa de Tarifa en 1340. Acercamiento a la figura de su alcaide”. *Aljaranda*, nº 92. Tarifa, 2018, pp. 7-27.

puerto seguro donde reunirse y recuperarse de tan duro golpe. Pero como las dos orillas del mar de Alborán estaban en manos de musulmanes, el puerto buscado por los de la flota no pudo ser otro que el de Cartagena; así que allí fueron a refugiarse al igual que ya lo hicieron el mes de abril los que pudieron escapar del desastre de Getares<sup>39</sup>.

### **La estancia de la flota en Cartagena y su vuelta al Estrecho**

Resulta prácticamente imposible saber con exactitud cuántas embarcaciones de las flotas castellana y portuguesa se vieron afectadas por aquel terrible temporal que afectó al Estrecho en la noche del 5 de octubre de 1340, ni cuales fueron las consecuencias reales para las mismas. Intuimos solamente —a tenor de lo que acabamos de relatar al final del apartado anterior— que el lugar de reunión de la flota, en caso de dificultades de algún tipo, debía estar previsto de antemano y que éste no podía ser otro que el puerto de Cartagena, dadas las circunstancias político-militares que se daban en la zona por aquellos días.

Así que un par de días más tarde, cuando los fuertes vientos de poniente dejaron de soplar, estando las embarcaciones más o menos dispersas entre Málaga y Almería<sup>40</sup>, hubieron de poner rumbo a Cartagena donde previamente estaba concertado reunirse, según anticipamos. Y siguiendo todavía en el campo de lo especulativo, dando por supuesto que las embarcaciones afectadas por el temporal quedaron dispersas, creemos que pudieron llegar al puerto de Cartagena entre cuatro y seis días después de ser desplazadas del Estrecho, es decir, que llegaron al citado puerto entre los días 10 y 12 de octubre. Pero más allá de seguir insistiendo en si llegaron juntas o escalonadas, lo que nos interesa ahora es dejar sentado que no llegaron solamente embarcaciones pertenecientes a la flota del rey de Castilla, sino otras pertenecientes al reino de Portugal, según podemos leer en un documento que se guarda en el Archivo Municipal de Valencia<sup>41</sup>, circunstancia que se omite en las crónicas castellanas<sup>42</sup>.

Si esta discrepancia entre la documentación y la cronística puede resultar llamativa, más sorprendente resultará saber que el número total de bajeles de las dos flotas ascendía a “XXV galees ab XXV naus”<sup>43</sup>, a tenor de cuanto se

---

39 *Crónica*, p. 308. Aquí se dice también que el personal de las galeras que pudo escapar del desastre naval lo hizo abandonando este tipo de embarcación y subiéndose a las naos.

40 Suponemos que más cerca de Almería que de Málaga. Lo entendemos así porque si el viento sopló de poniente durante un par de días, y se dejaron llevar, es muy probable que se alejaran más de 240 kilómetros del Estrecho, a un promedio de 5 kilómetros a la hora.

41 Archivo Municipal de Valencia. Manual del Consell, tomo IV, folios 16v-18r.

42 La crónicas castellanas solo hablan de la llegada de las embarcaciones de este reino, nada dicen de las de Portugal aparte de señalar que estas últimas no quisieron acompañar a las castellanas al Estrecho.

43 Resulta muy probable que de las 25 naos, 13 fuesen portuguesas y 12 castellanas. Por lo que se refiere al número de galeras —o embarcaciones similares— entendemos que 10 eran castellanas, 9 pertenecían a Portugal y las 6 restantes eran genovesas contratadas por Castilla.

indicaba en una carta del almirante castellano “*prior de Sant Johan e almirall del dit Rey de Castella*”, dirigida al procurador del rey en Cartagena, Nicolás Pérez. Por lo que leemos, en el contenido de la mencionada carta no sólo indicaba el almirante el total de embarcaciones pertenecientes a las dos flotas<sup>44</sup>, sino el material que las mismas necesitaban para reparar los desperfectos causados por el temporal, esperando que el procurador de la Corona resolviera el problema de suministro de aquellos pertrechos navales lo más rápido posible, dadas las circunstancias que se vivía en aguas del Estrecho, de donde habían sido “*arrabçada*” las flotas, “*por fortuna de temps*”, cuando estaba en “*Algezira Dalhadra, junta e ajustada al malvat Rey benamerín e a la su gents*”.

Llegados a este punto creemos necesario precisar que si citamos en catalán es porque dicha carta fue presentada por Nicolás Pérez al *Consell* de la ciudad de Valencia y los funcionarios de esta institución la pusieron en su lengua materna, al redactar el documento donde se contiene la serie de vicisitudes administrativas que se vivieron en Valencia para solventar el problema que el procurador del rey de Castilla presentó en la ciudad del Turia. Problema que tardó unos días en resolverse, sin que en el documento en cuestión se diga concretamente cuántos, ni se haga referencia alguna a cómo finalizó la situación cuando los pertrechos navales llegaron a Cartagena, ni quién pagó finalmente el importe de los mismos. Por tales circunstancias dedicaremos unas líneas a explicar el desarrollo de lo acontecido en Valencia, aunque para ello debemos retroceder al momento en que las embarcaciones procedentes del Estrecho llegaron al puerto de Cartagena.

Desconocemos el tiempo que tardó el almirante o los almirantes, porque no sabemos si también llegó el de Portugal, en recontar los desperfectos y Alfonso Ortiz de Calderón elevara el informe correspondiente a Nicolás Pérez. No obstante, las circunstancias que rodearon la llegada de las dos flotas a Cartagena —la de Castilla y la de Portugal— nos hacen pesar que primero pudo atenderse a reparar los desperfectos con aquellos materiales que se tenía a mano en el puerto de arribada, y luego, al ver que eran insuficientes, pensar en que el procurador real hiciera un viaje a Valencia para traer de aquí los pertrechos que no se tenían en Cartagena. Es decir, que la salida de Nicolás Pérez hacia Valencia no fue inmediata, pero en su desplazamiento sí llevó consigo la carta que el almirante castellano le había enviado con el fin de hacerle saber el material que necesitaban las embarcaciones de las dos flotas.

Por tanto, es muy posible que Nicolás Pérez emprendiera el camino hacia Valencia los días 14 o 15 de octubre y que tardara en llegar tres días, por lo que creemos que no pudo estar en su destino antes del día 17 de octubre, si hizo el viaje por tierra<sup>45</sup>. Esta suposición resulta muy probable, pues cuando el procu-

---

44 En el documento antes citado se dice: “*del reys de Castella e de Portugal*”.

45 Los aproximados 200 kilómetros existentes por tierra entre Cartagena y Valencia pudieron hacerse al ritmo de 70 kilómetros por jornada.

rador consiguió en Valencia los pertrechos necesarios para las flotas llegadas a Cartagena —el día 20 de octubre— reconoció no tener embarcación para llevarlos, tal y como se recoge en la documentación que manejamos. También cabe la posibilidad que hiciera el traslado de Cartagena a Valencia con una embarcación de poco fuste, pero lo que creemos con rotundidad es que el viaje lo hizo el procurador con demasiada buena fe y excesiva confianza; tanto fue así que no llevó consigo el dinero necesario para pagar el importe de aquellos materiales, esperando que en Valencia se los entregaran con solo explicar que la situación era apremiante para Castilla y que iba en nombre de su rey, presentado la carta del almirante y otra de procuración del propio rey de Castilla<sup>46</sup>, por la cual la Corona se obligaba a pagar todos los gastos ocasionados en Valencia. Pero aquí también tenían sus dificultades económicas y por ello fueron derivando el problema del procurador de una en otra institución antes de atender su petición.

Siguiendo el documento en cuestión, sabemos que en su periplo valenciano Nicolás Pérez se presentó primero con la carta del almirante a los jurados del *Consell* valenciano, quienes reconocieron que la situación era apremiante, a juzgar por el contexto que explicaba la carta del almirante. Según este, lo que necesitaba la flota para hacerse de nuevo a la mar eran “*XX ancoras, XX gumes, XX gropiels y CC rems*”, sin los cuales la dicha flota no podía “*tornar en servici del dit Rey de Castella*” siendo tan necesaria en el Estrecho<sup>47</sup>, hacia donde se dirigía ya otra flota del reino de Aragón al mando del almirante Pedro de Moncada; flota que había salido de Barcelona y recogido en Valencia 4 galeras y 1 leño, armadas allí mismo a cargo del reino de Valencia. La situación económica era muy compleja porque el reino de Castilla había adelantado dinero al rey de Aragón para el alquiler de la flota que se dirigía al Estrecho, pero el dinero no había llegado a Valencia y las embarcaciones se armaron aquí a expensas de una institución llamada *Almonya*, la cual se habían constituido a base de subsidios para mantener la flota a lo largo de tres años, pero al no tener los fondos necesarios para afrontar la construcción de aquellas naves ligeras, se tuvo que recurrir a préstamos de particulares<sup>48</sup>.

A causa de aquel problema monetario, la petición del procurador de Castilla —basada en que el importe de aquellos pertrechos navales fuese cargado a la

---

46 En el documento que comentamos se hace mención que la esta carta de procuración era de pergamino y tenía colgados con los sellos del rey de Castilla.

47 Aparte de los remos, el resto del material que necesitaba la flota estaba relacionado con el fondeo y amarre. Por tanto, queremos suponer que al comenzar el temporal la mayor parte de las embarcaciones trataría de permanecer fondeada en aquellas aguas, pero el fuerte viento terminó por romper las amarras, perdiendo con ellos las anclas y los cabos.

48 Así María Dolores López en: “De nuevo sobre la “guerra del Estrecho”. La contribución financiera del reino de Valencia en la última fase del conflicto (1332-1344)”. En, *El siglo XIV. El alba de una Nueva Era*. Universidad Internacional Alfonso VIII. Soria, 2001, pp. 405-416.

cuenta que tenían abierta los reyes de Castilla y Aragón— no fue atendida por los miembros del *Consell* como esperaba Nicolás Pérez, puesto que la derivaron a los administradores de la *Almonya*. Aquí se volvió a estudiar la situación nuevamente y los administradores prepararon un informe haciendo ver al *Consell* que su normativa interna le impedía afrontar aquellos gastos, por lo que el caso fue devuelto a la institución de la que provenía. De nuevo los jurados y prohombres de Valencia estudiaron en el *Consell* aquella difícil situación y determinaron que debía ser conocida por el *Consell Mayor* de la ciudad, pero la convocatoria del mismo se ajustaba a unas normas que debían ser cumplidas, por lo que se enviaron citaciones a sus miembros para que se reunieran en el “*palau*”, al tiempo de ser pregonada públicamente por la ciudad “*a son de trompeta*”.

Reunido el *Consell Mayor* y expuestas las circunstancias, se acordó finalmente en la asamblea conceder plenos poderes a los jurados para que otorgaran lo pedido por Nicolás Pérez en nombre del rey de Castilla. Así fue como el día 20 de octubre de 1340<sup>49</sup>, el procurador del monarca castellano firmaba una “*carta debitoria*”—extendida ante un notario público de Valencia y por importe de 660 florines “*dor bo, e de diret pes*”— con la que se resolvía el primero de los dos problemas del procurador. El otro consistía en el transporte de todo el material a Cartagena, dado que Nicolás Pérez carecía del “*vaxel, o vaxeles*” apropiados para realizarlo, tal y como reconoció. Esta situación originó una nueva complicación, la cual resolvieron los jurados fletando un barco y enviando en el mismo a un representante suyo, con el fin de que obtuviera la correspondiente carta de pago del almirante castellano, o que de lo contrario los pertrechos navales volvieran a Valencia.

En realidad no sabemos cómo terminó el asunto, pero sospechamos que cuando el barco valenciano llegó a Cartagena, el almirante de Castilla no estaba allí. Lo sospechamos porque Nicolás Pérez no pudo regresar a su puerto de procedencia antes del día 22 de octubre y, para entonces, la mayor parte de la flota castellano-portuguesa debía encontrarse muy cerca del Estrecho. Nada de esto último se dice en la documentación valenciana que manejamos, pero resulta muy probable que al retrasarse el material procedente de Valencia, decidiera el almirante castellano canibalizar lo necesario de otras embarcaciones y dejar en Cartagena el mínimo de ellas —dos galeras<sup>50</sup>—, para volver lo más rápido y seguro<sup>51</sup> posible a las aguas de Tarifa.

49 La data cronológica original de la carta es: *XII kalendas novembre año domini MCCCXL*.

50 Observemos que, para navegar, lo más necesario eran los 200 remos, cantidad que podía dejar inoperativas a dos galeras. Las naos, por lo que entendemos, solo pudieron quedar afectadas en el sistema de anclaje y amarre, pero no todas si se tiene en cuenta que había 50 embarcaciones y se pidieron 20 anclas.

51 La seguridad era un factor importante y se conseguía navegando en convoy, o caravana. Aunque no podamos asegurarlo, lo más probable es que naos y galeras volvieran juntas desde Cartagena al Estrecho.

Nos inclinamos abiertamente a creer que esto fue lo que pasó, porque las crónicas nos informan de que en la acampada que hizo el ejército castellano-portugués en las márgenes del Guadalete, cerca de Torreceda, Alfonso IV de Portugal dio permiso al almirante Manuel Pesagno para que volviera con su flota al reino de Portugal, poco después que el almirante de Aragón, Pedro de Moncada, llegara con su flota en la desembocadura del río Guadalete y se desplazara también a Torreceda para informar de su llegada al rey de Castilla<sup>52</sup>. Como la acampada en las inmediaciones de Torreceda se prolongó a lo largo de tres días —entre los días 20 y 24 de octubre— era necesario que las embarcaciones de la flota portuguesa —y por tanto las de la castellana— hubieran regresado todas juntas al Estrecho, desde Cartagena<sup>53</sup>.

### **Los hombres de la flota en la batalla del Salado**

Al hilo de cuanto hemos expuesto en el apartado anterior, es muy posible que la llegada al Estrecho de la flota al servicio del rey de Castilla se produjera sobre el 23 de octubre, unos días después que lo hiciera la flota aragonesa, la cual desapareció de este escenario por unos días al no encontrar allí nave castellana alguna y dirigirse hacia aguas más norteñas y seguras<sup>54</sup>. La flota aragonesa regresó unos días más tarde frente a Tarifa —tal vez sobre el día 25— reuniéndose con la de Castilla y esperando juntas la llegada del ejército castellano-portugués a las playas de Valdevaqueros, a retaguardia de la Peña del Ciervo, circunstancia que se produjo el día 29 a mediodía. Aquella misma tarde reunieron los reyes a sus respectivos consejeros y, todos juntos, estudiaron el plan de batalla para el día siguiente.

De aquella reunión salió la idea, al parecer procedente de don Juan Manuel<sup>55</sup>, que se debía reforzar a la guarnición de Tarifa para que al día siguiente se atacara con tales efectivos el campamento del sultán de los benimerines. Así que, para coordinar tal acción, fueron a la villa en una galera el propio don Juan Manuel junto a Alfonso Fernández Coronel, y con posterioridad dispuso el rey de Castilla que mil hombres de a caballo y cuatro mil a pie pasaran del campamento de Valdevaqueros a la villa de Tarifa, al tiempo de enviar el correspon-

---

52 No olvidemos que llevaba en servicio desde finales de junio o principios de julio y sus hombres necesitaban refrescar después de los efectos del temporal. Después de la llegada de la flota aragonesa, la ocasión no podía ser más propicia.

53 Insistimos en que el viaje hasta el Estrecho se debió hacer en un mismo convoy, por razones de seguridad. Desde aguas de Tarifa, la flota portuguesa pudo continuar hasta El Puerto de Santa María, mientras la de Castilla continuó en el Estrecho.

54 El almirante Pedro de Moncada tenía órdenes de reunirse en el Estrecho con la flota de Castilla, pero al no encontrarla allí se dirigió hacia la desembocadura del Guadalquivir llegando antes al Puerto de Santa María, donde debió enterarse que el rey de Castilla estaba acampado cerca del vado de Torreceda, donde fue a presentarse y a recibir instrucciones. En esta situación, don Alfonso de Castilla lo envió que volviera con su flota a las aguas de Tarifa, donde ya estaban las embarcaciones que regresaron de Cartagena.

55 La Gran crónica así lo señala. En dirección contraria apunta la crónica

diente aviso a los almirantes de las flotas. La intención del rey de Castilla era involucrar al personal de la flota aragonesa en la batalla que había de desarrollarse en tierra firme, pero el almirante Pedro de Moncada no quiso intervenir en el combate, ni permitió que ninguno de sus hombres lo hiciera, por lo que vamos a centrarnos de momento en la cuantía de los hombres de la flota castellana que pudieron intervenir en la batalla del Salado.

Teniendo en cuenta los números que aporta el documento que seguimos, a Cartagena llegaron 25 galeras y 25 naos, de las que antes hemos supuesto que al servicio directo del rey de Castilla estaban 10 galeras de este reino y otras 6 de Génova, al tiempo que 12 de las 25 naos eran también castellanas, y el resto de las embarcaciones —9 galeras y 13 naos— pertenecientes al reino de Portugal<sup>56</sup>. Hemos supuesto también que en Cartagena pudieron quedar dos galeras castellanas, por lo que resulta muy probable que al Estrecho regresaran un total de 14 galeras y 12 naos de Castilla, con sus respectivas dotaciones. Con esta cuantía de embarcaciones, promediando tipologías y tamaños de las mismas, no resulta excesivo suponer la presencia de unos 3.300 hombres de Castilla navegando en las aguas de Tarifa, si consideramos que cada embarcación podía transportar unos 130 individuos<sup>57</sup>, algo perfectamente viable a tenor de los números que venimos dando a lo largo del trabajo.

Así las cosas queda por determinar ahora cuántos hombres se podían detraer de cada tipo de embarcación para que esta saliera de la zona en el caso de que el resultado de la batalla campal fuese desfavorable. En este sentido, creemos que con  $\frac{1}{4}$  de las dotaciones de las galeras —unos 500— y  $\frac{3}{4}$  de las correspondientes a las naos —unos 1.000— la flota podía salvarse en el peor de los casos<sup>58</sup>; por tanto consideramos que, en números redondos, unos 1.500 hombres de la flota<sup>59</sup> —en su mayoría hombres de armas y especialmente ballesteros— pudieron bajar de las embarcaciones a tierra firme a primera hora de la mañana del día 30 de octubre de 1340, para participar en el combate que se desarrollaría en las proximidades de Tarifa. Estas tropas se sumaron a parte de la guarnición que defendía Tarifa —unos 2.500<sup>60</sup>— y a los que habían llegado

56 De las naos y galeras de la flota portuguesa no seguiremos hablando porque ya hemos dicho que se marcharon con antelación a la batalla.

57 Promediamos a 160 hombres por galera y 100 por nao.

58 De acuerdo con los promedios anteriores, en cada galera quedarían 120 individuos y en cada nao unos 25. Con estas dotaciones las embarcaciones podían maniobrar perfectamente.

59 Hace relativamente poco tiempo defendíamos que este número podía ser superior a 500, pero después del análisis detallado del documento que seguimos, consideramos que debemos elevar la cifra hasta dos millares de hombres, siempre por redondeo.

60 Señalaremos al respecto, como ya lo hemos hecho en otros trabajos, que Tarifa estuviese defendida por unos 3.000 hombres. Este número no resulta excesivo si tenemos en cuenta que cuando Sancho IV ganó Tarifa, salieron de la plaza más de 3.000 hombres de armas y, cuando los franceses sitiaron la misma villa a finales de 1811, la guarnición de la plaza era de tres millares de hombres.

procedente del campamento de Valdevaqueros —1.000 de a caballo y 4.000 a pie— constituyendo el cuerpo de combate de mayor entidad de todos los que participaron en la batalla del Salado

Este cuerpo de combate, que debía rondar los 9.000 hombres y en el que abundaban los ballesteros, se situó en las alturas que dominan Tarifa, en la vertiente que mira al curso del río de la Vega. Estaban separados de los musulmanes por el valle que forma el curso medio de este río, siendo cerca de las nueve de la mañana<sup>61</sup> cuando el sultán tuvo conocimiento del crecido contingente procedentes de Tarifa<sup>62</sup>, pero dadas las circunstancias no quiso alterar el despliegue para frenar a los cristianos que se acercaban por El Salado, y esperó acontecimientos. Para su sorpresa, los que atacaban desde Tarifa, escasos en caballería<sup>63</sup>, desatendieron el enfrentamiento directo con la retaguardia del sultán y efectuaron un largo desplazamiento para buscar el real de los musulmanes, situado en los altos de El Novillero<sup>64</sup>.

Aquellas fuerzas salidas de Tarifa, reunidas a base de gente de muy distinta procedencia<sup>65</sup>, debían estar bajo un mando único. No sabemos de quién, pero queremos suponer que en aquella ocasión este mando lo ejercía Alfonso Fernández Coronel —exalcaide de Tarifa<sup>66</sup> y mayordomo del infante don Enrique<sup>67</sup>—, bajo cuyo mando estaban las mesnadas de dicho infante cuando pasaron a Tarifa el día antes de la batalla. Fernández Coronel tenía la orden de rey de atacar el real de Abu l-Hasan y creemos que por ese motivo pasó la tarde anterior, con don Juan Manuel, a coordinar la acción con los de Tarifa. El inconveniente de aquella operación era que necesitaba un desplazamiento de unos a unos tres kilómetros, por lo que el grupo salido de Tarifa tuvo que seguir a lo largo de la loma que conforma la cuenca del río de la Vega por su margen izquierda, hasta encontrar una senda que enlazaba con el curso del arroyo del

---

61 Aquí seguimos a Segura González, Wenceslao: “La fecha y la hora de la batalla del Salado”. *Al Qantir*, nº 15. Tarifa, 2013, pp. 73-100. Según este autor, la batalla debió comenzar sobre las diez de la mañana, pero los de Tarifa estaban desplegados con antelación al inicio del combate.

62 El sultán no tenía conocimiento de la guarnición de Tarifa se hubiera potenciado con aquel numeroso contingente que la noche anterior había llegado procedente del campamento cristiano.

63 Creemos que el grueso de la caballería del grupo salido de Tarifa lo componía los mil hombres de a caballo que llegaron a la villa la noche anterior, procedentes del real castellano.

64 Véase nuestro trabajo ya citado: “La batalla del Salado sobre la toponimia actual de Tarifa”.

65 Tengamos en cuenta que sus jefes eran, Alfonso Fernández Coronel, Juan Alfonso de Benavides, Enrique Enríquez, Martín Fernández de Portocarrero, Pero Ponce de León y el prior del Hospital, Alfonso Ortiz Calderón.

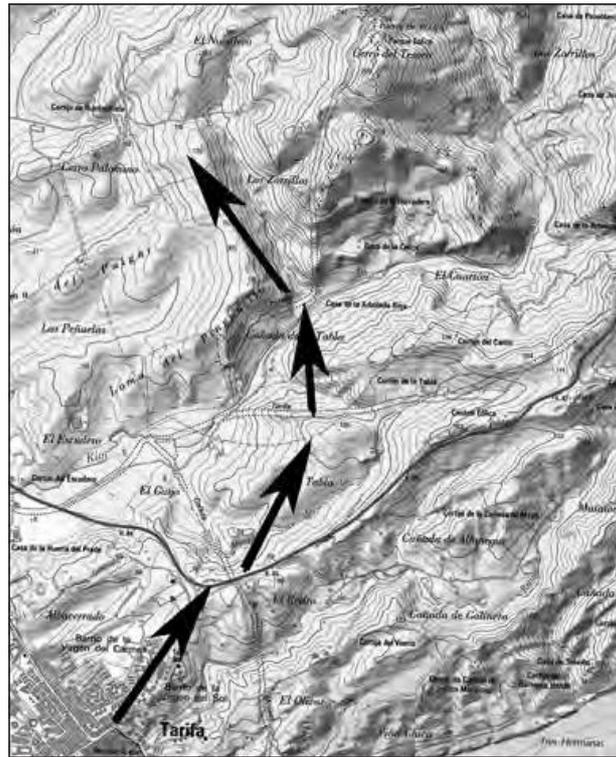
66 Para más detalles sobre la relación de este hombre con Tarifa, véase nuestro trabajo M. López Fernández, 2018, ob. Cit, pp, 109- 117.

67 Este infante era hijo del rey y de doña Leonor de Guzmán. Don Enrique tenía por entonces seis años de edad y no estuvo presente en la batalla que nos incumbe.

Retiro, por la cual los musulmanes habían trasladado, en los días anteriores, el campamento del sultán hasta las alturas donde se localizaba el día de la batalla.

Este itinerario seguido por los que atacaban desde Tarifa quedaba alejado del despliegue benimerín<sup>68</sup>, teniendo por medio el valle que forma el río de la Vega en su tramo inicial. Más arriba tomaron la senda citada en el párrafo anterior, la cual subía por una vaguada desde la actual casa de la Arboleda Baja hasta las cotas donde se hallaba el real de los benimerines. De aquí bajaron buena parte de los efectivos que lo defendían —3.000 de a caballo y 8.000 infantes, entre los que abundaban los ballesteros<sup>69</sup>— con la intención de detener a los procedentes de Tarifa. Entre estos existía también abundante ballestería, según venimos explicando, por lo que entendemos que los primeros compases de aquel choque lo decidieron las armas de largo alcance de la época, aunque luego se llegara al cuerpo a cuerpo y los musulmanes fueran derrotados en aquella vaguada por la que se ascendía al campamento del sultán de los benimerines.

Mientras en las zonas más llanas del despliegue de los ejércitos rivales se luchaba denodadamente, y con poco éxito por ambas partes, se puede decir que el resultado final de la batalla se estaba decidiendo en las alturas. Ocurría así porque, mientras los salidos de Tarifa conseguían derrotar a buena parte de los defensores del real, las fuerzas de don Juan Núñez de la Lara y de la Orden de Santiago se imponían también en las más empinadas cuestas que ascendían desde el curso del Salado<sup>70</sup>. Aquella doble victoria permitió a los cristianos subir sin muchas dificultades hasta la meseta donde se ubicaba el mismo real, el cual fue objeto de expolio por parte de algunos de los combatientes cristianos<sup>71</sup>. Luego, superada esta fase de confusión en la que los efectivos reunidos



*Figura 2.- Itinerario recorrido por el cuerpo de combate salido de Tarifa para alcanzar el real del sultán de los benimerines.*

68 Conviene precisar, para los que no conozcan el tema a fondo, que los granadinos combatían por el lado de la sierra y los benimerines desplegaban más hacia el mar.

69 *Crónica*, p. 326 y *Gran Crónica*, p. 429.

70 Más detalles al respecto en nuestros trabajos citados a lo largo de este artículo.

71 En Rodrigo Yáñez, 1966, ob. Cit, p, 527, se relata así la intervención de los llegados de

en aquellas alturas dominaron el terreno, descendieron exultantes por el éxito de las maniobras anteriores, unos 10.000 mil hombres entre los de a pie y a caballo<sup>72</sup>, y atacaron a los enemigos situados en zonas más bajas, causando estragos en los benimerines. Las crónicas castellanas relatan con expresividad manifiesta cuando dice que los cristianos<sup>73</sup> “descendían el rrecuesto ayuso matando e firiendo en los moros”.

Aquel ataque de flanco, y desde arriba, alarmó al sultán y dio órdenes para que parte de sus efectivos se volvieran para frenar a los que bajaban. Esta orden resultó trascendental a la postre para el conjunto del despliegue musulmán porque, para ejecutar la maniobra indicada, las banderas hubieron de volverse en la dirección que llegaban los atacantes. Cuando vieron este movimiento los musulmanes que estaban luchando contra los cristianos que venían desde el Salado, creyendo que los de la retaguardia se retiraban y los dejaban solos, abandonaron sus puestos de combate y buscaron el camino que llevaba a Algeciras. Aunque la persecución de los derrotados se prolongara luego, podemos decir que de esta singular manera terminó uno de los enfrentamientos armados más destacados de aquella época, especialmente si tenemos en cuenta el elevado número de combatientes que participó en el mismo y su repercusión posterior. Con la victoria obtenida en El Salado no solo se frenó aquella peligrosa invasión procedentes de Marruecos, sino que abrió el camino de la conquista de Algeciras. ■

#### BIBLIOGRAFÍA

- CANELLAS, ÁNGEL., 1946: *Aragón en la empresa del Estrecho en el siglo XIV*. Zaragoza.
- CASADO SOTO, JOSÉ LUÍS., 2002: “Guerra naval. Táctica, logística y estrategia”. En, *Historia de la Ciencia y de la Técnica en la Corona de Castilla*. Junta de Castilla y León, p. 582.
- DOTSON, J:  
-2001: “Foundations of venetian naval strategy from Pietro II Orselo to the battle of Zonchio (1000-1500)”. *Viator. Medieval and Renaissance studies*, nº 32. Brepols Publicer, pp. 113-125.  
-1999: “Fleet operations in the first Genoese-Venetian war (1264-1266)”. *Viator*, nº 30, Brepols Publicer, pp. 165-179.
- EBRENZ, R., 1994: “Nave y nao en el castellano medieval. Historia de una sustitución léxica”. *Anuario de estudios medievales*, 24. Barcelona, pp. 609-623.
- FERNÁNDEZ DURO, C., 1995: *La Marina de Castilla*. Diputación de Zamora. Madrid.
- FOERSTER LAURES, F., 1985- 86: “La táctica de combate de las flotas catalano-ara-

---

Tarifa al real de los benimerines: *Los de Tarifa salieron / Todos carrera le dan / E por el rreal ferieron / Commo fuego de alquitran.*

72 A los de Tarifa debemos sumarle los santiaguistas y los hombres de don Juan Núñez que llegaron procedentes del Salado.

73 *Crónica*, p. 327 y *Gran Crónica*, p. 431).