

PROA

a la mar

REVISTA
DE LA REAL
LIGA NAVAL
ESPAÑOLA



VI ÉPOCA DIGITAL · 2026 · N. EXTRA







OTRO HÉROE OLVIDADO

Si saliéramos a la calle y preguntásemos al azar a las cien primeras personas que encontrásemos quien fue Álvaro de Bazán, estoy seguro de que nadie sería capaz de dar una respuesta acertada. En el mejor de los casos alguien diría que le suena como nombre de una calle o de una plaza. Nada extraño en un país que desprecia, porque desconoce, a sus héroes.

Imbuida por un extraño complejo de inferioridad difícil de explicar, la historiografía española al uso ha tendido a ocultar cuando no a enterrar la historia de un país que durante más de trescientos años dominó los mares. Mas de tres siglos de talasocracia se han perdido en la memoria colectiva de un país que mira al mar con recelo y desconfianza.

Hernán Cortés, Cabeza de Vaca, Pizarro, Blas de Lezo o Álvaro de Bazán son personajes desconocidos para la mayor parte de la ciudadanía española que ignora cómo todos ellos, cada uno en su medida, influyeron en el caprichoso fluir de la Historia.

Hoy nos convoca a este número especial de Proa a la mar uno de esos héroes olvidados: Álvaro de Bazán y Guzmán. Personaje irrepetible que, al servicio de la monarquía española, no perdió un solo combate naval a lo largo de su larga trayectoria en la mar. Coincidiendo con la celebración de los quinientos años de su nacimiento, Proa a la mar ha entendido como una deuda pendiente con nuestra Historia Naval acercarnos a la figura de este gran marino que compaginó su apasionante vida en la mar con su pulsión intelectual como mecenas de artistas, poetas y humanistas.

Sirva este número especial de nuestra Revista para reivindicar también la historia marítima de un país, el nuestro, que, no se nos olvide, se hizo en la mar. Y lo hizo gracias a personajes como D. Álvaro de Bazán y Guzmán.

Juan Díaz Cano
Presidente de la Real Liga Naval Española

ENTREVISTA	
Don Álvaro de Bazán	06
500 ANIVERSARIO	
500 aniversario de Don Álvaro de Bazán. Por qué la importancia de celebrarlo? Un testimonio Trinitario Betoret Parreño	13
ÁLVARO DE BAZÁN	
Don Álvaro de Bazán. Un Almirante invicto al servicio de España, José Luis Asúnsolo	18
GEOPOLÍTICA Y ESTRATEGIA	
Geoestrategia y geopolítica marítimas de la España de Felipe II, Almirante (r) JM Treviño	26
LOS GALEONES	
Galeón del siglo XVI, descripción y vida a bordo, Marcelino González Fernández	34
EL GALEÓN	
El galeón, la herramienta perfecta para el control y dominio de los mares, Raúl Villa Caro	40
LA FLOTA DE INDIAS	
Cristóbal Colón de Carvajal	46
LOS TERCIOS	
El invencible poderío en tierra del Imperio Español y germen de la Infantería de Marina., Juan Ignacio Pinedo	52
VISO DEL MARQUÉS	
Porque pudo y porque quiso, Viso del Marqués, la casa de Don Álvaro. Manuel Maestro	62
LA BATALLA DE LEPANTO	
Papel decisivo de la retaguardia de Álvaro de Bazán. Crónica de un compañero de Miguel de Cervantes, Juan Ignacio Pinedo	66
LA BATALLA NAVAL DEL TAJO	
Innovando en las formas de hacer la guerra y ganarla, Felipe II se hace con el trono de Portugal, Juan Ignacio Pinedo	76
LA CAMPAÑA DE LA ISLA TERCEIRA	
Juan Ignacio Pinedo	84
BARCOS CON HISTORIA	
El galeón <i>San Martín</i> , Marcelino González Fernández	96
LA LEY DEL MAR	
La ley del mar en la época de Don Álvaro, León Von Ondarza Fuster	98
DON LOPE DE FIGUEROA	
Tercio Lope de Figueroa o tercio de Granada. El mejor embarcado. Artífice de la primera infantería de marina. No insistas más Alaristete. No sentarás plaza aquí. Eres demasiado fojo para nosotros y poco bragado, Juan Ignacio Pinedo	102
IN MEMORIAM	
"In Memoriam" de los almirantes de la Real Armada, Recalde y Oquendo, lugartenientes de Don Álvaro, Ángel Vadillo	110
FALLECIMIENTO DE ÁLVARO DE BAZÁN	
Crónica sobre el fallecimiento de Don Alvaro de Bazán y Guzmán, primer Marqués de Santa Cruz, Dr. José Vicente Martínez Quiñones	120
FILATELIA	
Don Álvaro de Bazán y su época en la filatelia y notafilia españolas, Ramón López-Pintor y Palomeque	126
LA TRINIDAD VALENZERA	
Un naufragio de la Armada Invencible, Yago Abilleira Crespo	134
LISBOA	
Los barcos de la "Grande y Felicísima Armada", José Luis Asúnsolo	140
POESÍA Y LA MAR	
El Club de los Poetas Muertos. Poesía y la mar	150
EPÍLOGO	
La escuela de Don Álvaro de Bazán. Grandeza y eficacia. Cinco almirantes imbatibles de la Flota de Indias, Juan Ignacio Pinedo	158

PORTADA: Don Álvaro de Bazán (Marqués de Santa Cruz. Almirante Invicto). Su Buque Insignia (Galeón San Martín). Su Legado.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN:

DIRECTOR: Juan Ignacio Pinedo del Campo REDACTORES: Florentino Antón Reglero, Leopoldo Seijas Candela.

DISEÑO Y MAQUETACIÓN: Reinventur Hispania XXI.

Proa a la mar no se hace responsable de las opiniones vertidas en artículos y entrevistas que puedan publicarse.

Sólo se considerarán como opiniones propias de Proa a la mar aquellas que se expresen en forma editorial.

Se permite la reproducción total o parcial del contenido en las siguientes condiciones: citando la procedencia, citando a los autores, sin hacer obras derivadas y sin hacer uso comercial de los mismos.

DIRECCIÓN, REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: C/ Mayor, 16 - 28013 MADRID.

Teléfono: 91 366 44 94 - 91 365 45 06 - Fax: 91 366 12 84 - Dirección de e-mail: info@realliganaval.com.

Depósito legal: M-20.372-1979 · ISSN es el 2341-1538

¿QUÉ ENCONTRARÁS EN LA REVISTA?

Estimado lector, en este Número celebramos el 500 Aniversario del nacimiento del que para muchos es el mejor marino de guerra de España y uno de los mejores de toda la Historia de la Humanidad. Además, goza de un privilegio sin igual, el de no haber sido nunca derrotado. Y cuenta además con muchos más “haberese” en la contabilidad personal de su vida, al servicio siempre de España. Los iremos desglosando a lo largo de este Número Extraordinario y Monográfico que tienes ahora en tus manos, querido lector.

Don Álvaro, al mando de una Retaguardia prodigiosa, facilitó el triunfo de Don Juan de Austria y de la Cristiandad en Lepanto. Supo hacer realidad la presencia de una imbatible Infantería Embarcada. Nunca ha habido otra igual. Una infantería que, tal como decimos en uno de los Artículos de este Número, no hubieran nunca aceptado al Capitán Alatríste entre sus filas, por flojo y poco bragado. Lo sentimos mucho, querido Arturo.

El Gran Capitán se hubiera enorgullecido del empleo que se sabía dar a sus Tercios. Don Álvaro contó para ello con un soldado sin igual, Don Lope de Figueroa. Con ellos ganó no pocas batallas en la mar. Con el magnífico protagonismo de uno de los mejores Tercios de la Historia y el mejor Tercio Embarcado que haya habido jamás, el Tercio de Granada o Tercio de Figueroa. Ahí está la considerada primera batalla naval oceánica de la Historia. Fue la primera batalla en la Isla Terceira. Pero también la empleó para poner en marcha las primeras operaciones verdaderas anfíbias con proyección de la fuerza dentro de un campo de guerra, como ocurrió en la Batalla del Tajo y en la segunda de la Isla Terceira, con desembarcos extraordinarios. Junto a Alhucemas sentaron cátedra y enseñaron al mundo dos cosas, como hay que hacer un desembarco y de qué material está hecha la Infantería de Marina Española. Nunca ha habido otra igual. Y mira que lo sentimos por el Cuerpo de Marines (se conforman con el segundo puesto). Además, la del Tajo permitió dar la Batalla de Alcántara por el Duque de Alba en condiciones inmejorables y lograr así entre ambos poder entregar el Trono del Imperio Portugués a Felipe II. Todo esto lo vais a encontrar narrado en este Número.

No sólo conocerás la biografía de Don Álvaro. Conocerás su vida como nunca te la han contado. Pero también hablaremos de la época que tocó vivir a Don Álvaro. Qué mejor para enriquecer su figura y su legado. Hablaremos de geopolítica y geoestrategia del Imperio Español de Felipe II. Hablaremos de una de las armas más poderosas al servicio de España, el Galeón. Sabrás cómo era la vida a bordo y conocerás muchos de sus secretos en su diseño y construcción. Y conocerás también otra de las armas poderosas del Imperio Español, los Tercios, y los conocerás desde su nacimiento, en aquellos “cuarteles de invierno” de Don Gonzalo Fernández de Córdoba. Y ello te permitirá entender muchas cosas. Ya lo verás.

Te daremos a conocer cómo era la Flota de Indias, otra poderosa arma al servicio de España. Te hablaremos de sus secretos y de los hombres que la mandaron. Son hombres considerados entre los mejores marinos de la Historia, de los que todo país se sentiría orgulloso de tenerlos. Y entre ellos te destacaremos los 5 mejores, un repóker de ases que hubieran sido conocidos, esto ya para empezar, y respetados y reconocidos en cualquier país del Mundo. Son

los Almirantes que más flotas han mandado atravesando el Atlántico, en toda la Historia del Mundo, y además sin perder un solo combate jamás. Son todos ellos fruto de la escuela de Don Álvaro, formando parte de su extraordinario legado.

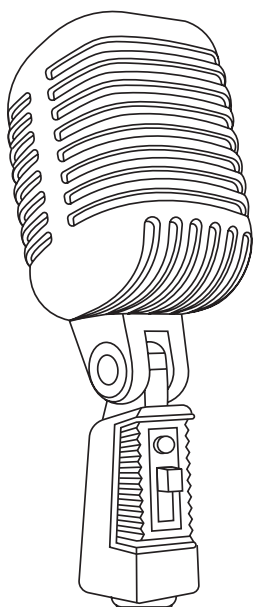
Conocerás la Lisboa de la época, la verdadera capital del Mundo, dejando muy atrás a Londres y París, y por supuesto Madrid y El Escorial. También te mostraremos la casa familiar de Don Álvaro, en Viso del Marqués. Toda una casona que conocerás por fuera y por dentro. Vas a conocer también el barco más querido por Don Álvaro, el impresionante y magnífico Galeón *San Martín*, un verdadero coloso de los mares.

Te haremos conocer las circunstancias de la muerte de Don Álvaro en Lisboa, preparando la Grande y Felicísima Armada. Y conocerás a dos de sus mejores lugartenientes, dos vascos universales, Recalde y Oquendo, que los que somos de Bilbao nos sentimos enormemente orgullosos. Esto te adentrará en los entresijos de este proyecto y vas a saber por qué perdimos y qué habría que haber hecho para haber ganado. Don Álvaro te mostrará estos secretos. Entenderás qué pasó. Y conocerás lo que Don Álvaro había planeado para invadir con éxito Inglaterra y haber ganado la Campaña y cumplido los objetivos. Conocerás a los barcos de la Grande y Felicísima Armada y te mostraremos el naufragio de alguno, como fue la Trinidad Valenzera

Saborearas también gran número de poemas dedicados a la figura de Don Álvaro. No hace falta que te acuerdes de que estamos en el Siglo de Oro. Eso te dará idea de quiénes le honraron con sus poesías. También verás que la Filatelia Española le ha dedicado extraordinarias colecciones. Y te mostraremos un verdadero dictamen jurídico sobre las decisiones de Don Álvaro al final de la Primera Batalla de la Isla Terceira, tratando a los franceses como piratas y ajusticiando a todo enemigo de más de 18 años.

Como ves, un apasionante muestrario de interesantes temas, desarrollados por expertos de primer nivel. Un afectuoso saludo, y deseamos que disfrutes de las lecturas que te presentamos y proponemos. En el 500 Aniversario de Don Álvaro conocerás mucho acerca de este gran marino, sin duda el mejor español, y con total seguridad uno de los mejores de toda la Historia de la Humanidad.

¡¡¡Bienvenido a bordo!!!



DON ÁLVARO DE BAZÁN

Hoy visita nuestras páginas de **Proa a la Mar** un personaje singular e irrepetible: Don Álvaro de Bazán y Guzmán. Nacido en el ya lejano año de nuestro señor de 1526, ostenta los títulos de Marqués de Santa Cruz, Grande de España, Marqués de la Villa del Viso y Señor de la Villa de Valdepeñas. Ha sido Comendador Mayor de León y de Villamayor, Alhambra y La Solana en la Orden de Santiago, Miembro del Consejo de su Majestad Felipe II y Capitán General de la Mar Océano y de la Gente de Guerra del Reino de Portugal. Hoy nos interesamos por algunos aspectos menos conocidos de su brillante vida en la mar.

1.- ¿Marino por vocación o por tradición?

En mi caso he tenido la gran suerte de poseer ambas, la tradición y la vocación. Evidentemente siempre pesó mucho la tradición familiar. Siendo hijo de Álvaro de Bazán y Solís, aquél a quien ustedes llaman Álvaro de Bazán “El Viejo”, Almirante y Capitán General de las Galeras, mi destino como comprenderán estaba ya muy marcado. Que mi padre me embarcase junto a él a muy temprana edad, fue ya orientando en gran manera mi futuro. La vocación se me despertó y se fue engrandeciendo cuando fui conociendo más y más este maravilloso universo de la mar, del que me fui enamorando pérdida e irremediabilmente. Mis recuerdos desde temprana edad están firmemente unidos a la mar. Y mi padre siempre estaba ahí presente mostrándome como amarla.

2.- ¿Cómo recuerda sus primeros años en la mar?

Muy ligados a mi padre y su forma de dirigir flotas, barcos y hombres. Recuerdo vívidamente que siempre me sentí feliz en ese mundo, siempre oliendo el salitre, recibiendo la brisa en la cara, sintiendo la sonrisa y la lealtad de los hombres a bordo, ese color azul irrepetible e inmenso, la línea donde ese azul se juntaba con el cielo y marcaba el horizonte, el espacio grande e infinito delante de uno en la proa, y en el cielo el Sol, o una Luna inmensa y preciosa, o unas estrellas brillantes como perlas y que te muestran el camino en la oscura noche. Pero también recuerdo esos primeros años en la mar junto a mi padre, a bordo, recibiendo



sus lecciones y aprendiendo junto a él acerca del amor y lealtad inquebrantable hacia España, hacia la mar, hacia nuestros barcos que son nuestras casas y nuestras fortalezas, hacia los hombres a bordo, verdaderos hermanos, comunidad de pertenencia y hermandad, hacia ese sentimiento de libertad y de intensa comunión con el espacio y el tiempo, donde te sientes hermanados con ellos y sientes que en cierta medida te pertenecen. Recuerdo también mi primera batalla, la Batalla de Muros, cuando la flota de mi padre, de 16 naves, derrotó y devastó la flota francesa de 25 naves del considerado me-



jor marino de la época, Jean de Clamorgan, tomando presas 23 naves enemigas y hundiendo una, y tan sólo escapando la restante. De ahí aprendí cómo mi padre atacó directamente la flota enemiga, sin complejos y sin concesiones, yendo con firme determinación y decidida actitud contra los enemigos de España, contra su línea de frente, en asalto directo sin debilidades, sin dudas ni vacilaciones, hasta derrotarles completamente. Yo contaba 17 años y ésta no sólo fue mi primera batalla sino también mi primer mando cuando mi padre desembarcó en Coruña y, tras pasar por Compostela para dar gracias al Apóstol por la victoria, se dirigió en busca del Emperador Carlos para darle las novedades en persona, dejándome a mí al mando de la flota, dotación y presa. Y debo confesar que me agradó sobremanera sentir esta carga de responsabilidad sobre mí. Supe entonces que ése sería mi mundo y mi destino.

3.- Tenemos entendido que gozó de una esmerada educación humanística que le llevaría en el futuro a convertirse en mecenas de poetas y humanistas...

Es cierto. Tuve una de esas suertes que se te presenta en la vida, una de esas oportunidades irrepitibles que a veces la vida te regala. Uno de mis ayos de infancia fue Pedro González de Simancas, del que recibí una esmerada educación y que me hizo aficionado a poetas y humanistas. Siempre me gustó estar al lado del arte y de las letras, siempre busqué esa parte del mundo y de la vida que enriquece nuestro lado

humanista y busca enriquecer nuestros sentimientos. Me gustaba navegar y guerrear, pero nunca me olvidé de nuestra parte sentimental y humanista que debemos alimentar y cuidar debidamente. Y además dejé esto como legado a mi linaje. Debo reconocer que me hace muy feliz el reconocimiento que grandes genios de las letras hispanas nos han dedicado a mí y a mi familia por nuestras aportaciones a las artes y las letras. Ahí están Lope de Vega, Miguel de Cervantes, Luis de Góngora, Francisco de Quevedo, y tantos y tantos otros.

4.- Entrando ya en materia marítima propiamente dicha, ¿Cuál considera que fue su mayor logro en la mar?

Sin dudarlo, lograr la supremacía en la mar, lograr el dominio del mismo. Esto era la base fundamental para sostener el Imperio que nuestros Señores, el Emperador Carlos y el Rey Felipe II, estaban rigiendo, un Imperio como no ha habido otro igual en la Historia, pero un Imperio que necesitaba ser defendido y engrandecido, y esto no había otra forma de lograrlo que dominando el mar. Y ello exigía derrotar a los enemigos en el Mediterráneo, los otomanos y los piratas, y en el Cantábrico y Atlántico, contra los ingleses y franceses, sobre todo. También me congratulé sobremanera poder contribuir a que nuestro Rey Felipe II pudiera ser Rey de Portugal como Felipe I.

5.- El liderazgo es una cualidad que siempre ha caracterizado a los buenos jefes que además han de ser un referente para sus subordinados. Usted, sin duda, fue un líder a imitar y seguir. ¿Cuáles son a su juicio las cualidades que deben caracterizar a un líder?

Son cualidades que ahora, en el mundo actual de ustedes, han perdido su valor. Y lo han perdido porque ustedes mismos han hecho que dejen de tener valor. Y al hacerlo así han conseguido desvestir al liderazgo verdadero. Por ello, ustedes ahora no tienen verdaderos líderes. Le voy a hablar de la grandeza del verdadero liderazgo. Pero son características que a ustedes les sonaran anacrónicas. En mi experiencia tales cualidades deber ser un profundo amor a España, y de estar orgulloso de este país y de su bandera, haber sido educado y mantener permanentemente una filosofía de vida basada en la excelencia y en la mejora continua, la honestidad, el respeto a los demás, el ejercicio continuo de la ejemplaridad, el sacrificio, la coherencia, a lo que hay que sumar ser un hombre de acción, recalcar siempre la importancia de hacer más que de decir, pensar siempre que en la vida hay dos tipos de personas, los que hacen cosas y los que se disculpan, y junto a todo ello, siempre contribuir a hacer mejores a los demás, hacer que se sientan guiados y protegidos,





ser generoso, tener firme determinación, y que además uno la sepa contagiar, fe en lo que uno hace, mostrar el camino a los demás, no importa ser derrotado, y pensar que las derrotas y los fracasos son los mejores maestros para ir adelante y lograr los objetivos y metas de cada uno. Y esto se lo dice alguien que nunca ha conocido la derrota. Y desde luego, ser alguien que ha logrado mantener a su lado con lealtad un nutrido y extraordinario grupo de subordinados, una verdadera banda de hermanos donde prima la confianza, la relación cercana entre todos, donde se fomente la iniciativa de cada uno, donde se sepa delegar responsabilidades, donde se acostumbre a la gente y se la entrene para la toma de decisiones rápidas en combate, y enseñarles a tomar decisiones ajustadas a los escenarios cambiantes que son los combates, compartiendo el fin último de la misión, la estrategia, los planes, se escuchen las opiniones de todos, dejándoles en libertad de acción en el combate, sin tener que esperar órdenes, donde además lideremos desde el ejemplo, siempre visibles a nuestros hombres en el combate, actuando con compromiso firme con la misión, con valentía y arrojo personal, generando motivación, elevando la moral, siempre actuando con pensamiento innovador e innovaciones tácticas, y siempre sabiendo delegar la autoridad.

6.- ¿Cuál es la importancia que tiene el momento del asalto del buque contrario para el desarrollo del combate?

En nuestra época era fundamental. Era el momento de la verdad en el combate. Fuimos educados así, a ganar la batalla tomando los barcos enemigos al asalto. Pero para llegar ahí era fundamental el ataque previo artillero. Y entre éste y el asalto, nosotros introdujimos a nuestros Tercios para las descargas de fusilería, inmediatamente después de la artillería y momentos antes del asalto. Nuestros arcabuceros y mosqueteros embarcados preparaban el terreno para el asalto inmediatamente posterior. Fue una novedad, nuestra capacidad de innovación. Y ahí, en ese momento, en el momento mismo de pisar la cubierta enemiga, ir con firme determinación asolando las cubiertas enemigas. Pero con la claridad de no poder hacer prisioneros en esos momentos y no dejar a nadie vivo a nuestras espaldas. De ahí el terror que producíamos durante la batalla y el enemigo era consciente de que íbamos a efectuar el asalto de manera inmediata. Y para todo ello tenemos la firme tradición de una impresionante y vencedora infantería embarcada, gente curtida en combates en tierra pero que se ha logrado lo que ningún otro país ha logrado, convertirlas en expertos en combate naval al asalto de barcos enemigos. Fuimos invencibles y logramos ser los dominadores de la mar. No se nos resistía ningún barco a nuestro abordaje.

7.- ¿Qué ventaja aporta el empleo del galeón como buque de combate?

El Galeón fue uno de nuestros secretos para ganar batallas y lograr y mantener la supremacía en la mar. Es un barco dotado de una mayor estabilidad y maniobrabilidad en las batallas, tanto para ganar posiciones de ventaja en el despliegue como en las maniobras propias en combate. Ello era debido a un diseño del casco verdaderamente revolucionario. Un diseño que era un secreto absolutamente bien guardado. El Galeón estaba diseñado además específicamente para el combate con profusión artillera. No sólo podía montar más piezas de artillería, sino que la estabilidad que aludimos antes permitía afinar el tiro y precisar los impactos. La maniobrabilidad permitía además posicionar la artillería embarcada de la mejor manera para causar mayor daño. Era el complemento perfecto a nuestra infantería embarcada. Con ello podríamos decantarnos en cada momento del combate por lo que nos fuera más propicio, bien alargando el ataque artillero o bien disponiéndonos al abordaje. Además, y dado que los cañones podríamos ponerlos en las bandas, su capacidad de hacer tremendo daño era muy alta con las sucesivas andanadas que nuestros expertos y entrenados artilleros eran capaces de producir. El galeón nos permitía todo eso. Además, el galeón nos permite algo clave. Nos permite ir abandonando la técnica del abordaje e ir asumiendo mayor tendencia a decidir los combates con la artillería naval. Nos permite practicar el juego de la mejor adaptación artillería/abordaje. No debemos olvidar que además el Galeón es un barco eminentemente oceánico, ideal para largas travesías, siendo perfecto para el combate y para el comercio armado. Y siendo además necesario para lo que España estaba demandando cada vez

más para mantener la supremacía en el Atlántico, mantener las comunicaciones seguras con América y para irnos expandiendo por el Pacífico. Realmente el Galeón representa la transición clave hacia una guerra naval más moderna, anticipando perfectamente lo que vendría después.

8.- ¿Cuál fue su inspiración a la hora de tomar las novedosas decisiones tácticas que le dieron la victoria en la batalla de la isla Tercera?

La inspiración fue doble. Por un lado, la que me dio el propio Gran Capitán y el gran muñidor de la Marina de Castilla, el almirante de origen genovés Benedetto Zaccaria, el primero por el empleo de Tercios y el segundo por haber sido el primero en embarcar infantería empleando ballestistas genoveses. La idea fue embarcar infantería con una doble función. Por un lado, para el combate naval y por otro lado para desembarcar tropas en una operación anfibia a distancia y en territorio enemigo. Ya tuvimos un ensayo en la Batalla del Tajo cuando trasladamos la infantería del Duque de Alba desde Setúbal hasta Cascais, al Oeste de Lisboa, donde no se nos esperaba. Y así logramos la victoria en la primera batalla naval oceánica de la Historia y en la primera operación anfibia oceánica de la Historia. Ambas en las Azores, en la Isla Terceira. Pero contamos con más fuentes de inspiración. La labor del Tercio embarcado de Luis de Figueroa, a bordo del San Mateo, y su inspiración para servir como cebo inicialmente, y su indestructible determinación para resistir el ataque de los mejores buques del enemigo y aguantar más de 500 cañonazos. Y por último la inspiración emanada de dos de los mejores almirantes que uno podría soñar con tener a su lado, dos vascos enormes, Recalde y Oquendo. Para maniobras en combate eran lo mejor en esa época. Como siempre ocurre, la inspiración es obra de varios factores, todos incardinados entre sí.

9.- Después de las dos rotundas victorias en la Azores en 1581 y 1583 que significaron el final de la resistencia portuguesa y el exilio de D. Antonio Prior de Crato, ¿Cree que S. M. Felipe II pudo haber sido más generoso en su reconocimiento con algo más que un simple Grande de España de segunda clase?

Sin dudarlo, por supuesto que sí. Felipe II nunca habría logrado hacerse con Portugal si no es por el Duque de Alba y por mí. Ambos juntos le hicimos llegar a Lisboa y le servimos el Trono Portugués en bandeja. Y fue posteriormente cuando yo logré acabar con la resistencia final de los seguidores del Prior en las Azores, su último bastión. A Don Antonio no le quedó otra que exiliarse e irse a Francia. Nunca nadie ha obtenido regalado un Imperio como el Portugués. Y se lo dimos el Duque de Alba, rehabilitado apresuradamente por Felipe II para la ocasión, y yo mismo. De hecho, el Duque de Alba le espetó a Felipe II que “Sois el único monarca de la Tierra que sacáis de la prisión a un General para daros otra Corona”. Ambos le dimos el mayor Imperio que haya existido nunca, la suma del español y el portugués. Y recordemos que Felipe II no hizo absolutamente nada excepto esperar que la Corona se la sirviéramos en bandeja nosotros dos. Pero el Duque de Alba murió a los dos años sin que se le resolvieran adecuadamente sus problemas y se le reconocieran como era debido sus méritos, e igualmente en mi caso sin reconocirme en justicia lo mucho que hice por este rey.



10.- Al conseguir S.M. Felipe II la unión de España y Portugal, ¿debió trasladar la capital a Lisboa, tal y como le recomendó S.M. Carlos I a su hijo, o hizo bien dejándola en Madrid?

Por supuesto que debiera haberse ido a vivir a Lisboa, trasladando allí la capitalidad y la Corte. En aquellos momentos Lisboa era verdaderamente la capital del Mundo. Además, se lo estaban demandando los portugueses y no pocos de los propios españoles. Recordemos además que la capital no estaba en Madrid, sino en El Escorial. Demasiado alejado de este mundo y donde Felipe II quiso crear-se un universo a su medida y a su discreción, sin ser para nada consciente de que era él quien debiera haberse adaptado al Mundo. Y qué mejor que tomar la medida al Mundo que estando en la considerada capital del mismo, por encima incluso de Londres y París.

11.- ¿Qué elementos influyeron para que Lepanto no significase el definitivo declive del imperio otomano en el Mediterráneo oriental?

Hubo varios elementos que influyeron negativamente. Y para ver los principales no hace falta mirar a los otomanos. Los tenemos tremendamente cerca. Para empezar, Venecia nunca fue un aliado de fiar para nada. En Lepanto luchó de parte de la Cristiandad. Pero bien podría haber ocurrido que no hubiera participado o incluso haberlo hecho como aliado de los otomanos. Recordemos que uno de los dichos venecianos dice “primero es Venecia y luego lo demás”. Siempre mantuvo excelentes relaciones con los turcos buscando que sus barcos navegasen libremente y sin riesgos, y abriendo mercados europeos a los productos otomanos. Sólo una persona como el joven Juan de Austria supo mantenerlos a raya y lograr que combatiesen en Lepanto. Por otra parte, tenemos que el papel del Vaticano no fue nunca tan contundente como el expuesto y llevado a cabo por Pío V. Pero este gran Papa falleció al año siguiente de Lepanto. Sus sucesores (Gregorio XIII y Sixto V) no estaban tan preocupados por los otomanos como lo estaban por otras cuestiones internas de la Iglesia. No mostraron la iniciativa y el impulso que tenía Pío V. Fue este enorme Papa quien puso en marcha la Santa Liga. Pero a su muerte no tuvo continuación. En tercer lugar, el liderazgo de Juan de Austria, alguien a quien el propio Pío V alabó y le dedicó la hermosa frase de “un hombre enviado por Dios y que se llamaba Juan” (empleando la Cita Evangélica dedicada a Juan el Bautista). Cuando Juan de Austria desapareció de este escenario, su ausencia se hizo notar. En cuarto lugar, tenemos el papel de Francia, todo un aliado de los turcos, que esperaba cualquier oportunidad para dañar a España. Poco importaba la cristiandad a Francia. Le importaba causar daño a España. En quinto lugar, la actitud de Felipe II que, si bien fue con firme determinación en Lepanto, posteriormente fue languideciendo. Hay más factores, pero creo que con éstos tenemos ya bastantes.



12.- ¿Cómo fue su relación personal y profesional con D. Juan de Austria durante la preparación de la batalla de Lepanto?

Sencillamente extraordinaria. Don Juan ha sido el mejor mando que he podido encontrar en la vida. Su clarividencia y su lealtad a España y la cristiandad, siempre por encima de otras consideraciones, junto a su carisma y capacidad innata de liderazgo le convertían en alguien irreplicable y dotado de un magnetismo como no he visto nunca a nadie. Supo entender perfectamente, como nadie, los entresijos políticos de la Coalición de la Santa Liga. Y supo gestionarlos extraordinariamente. Esto, unido a una visión estratégica en el contexto general de la batalla, junto a una inigualable visión táctica de la misma, le convierten en alguien irreplicable. Tuvimos con él dos desgracias tremendas. Se nos fue demasiado pronto, demasiado joven. Y nunca contó realmente con el favor de su hermano, el Rey Felipe. A Don Juan yo le hubiera seguido sin dudarle a conquistar el mismo infierno.

13.- ¿Cree que el proyecto de invasión de Inglaterra con la Armada Serenísima y los Tercios de Flandes fue un acierto o un error a priori?

Fue un claro error. Mi plan era que las tropas embarcadas debían serlo en Lisboa y no en Flandes. Pero el contraplan de Farnesio estipulaba el embarque de las tropas en Flandes. También estipulaba que el mando de la operación lo tendría él en lugar de tenerlo yo. No sirvió para nada mis experiencias anteriores en proyectos similares ni tampoco la falta de experiencia absoluta de Farnesio. Para el rey Felipe debía haber un vencedor y ése tendría que ser su pariente Farnesio. Y ello condenó el proyecto al fracaso. Las tropas debían haber sido embarcadas en Lisboa. Habríamos ido directamente a la costa de Plymouth donde hubiéramos sorprendido a la flota inglesa, haberla diezmado y haber desembarcado allí los hombres directamente. Ir a buscarlos a Flandes nos hacía perder el factor sorpresa, alertaba a los ingleses haciéndoles ver cuáles eran nuestras intenciones, y les daba tiempo de sobra a organizar su mejor defensa y contraataque. Además, ir a Flandes significaba meternos en la trampa mortal que era el Canal. Y, por último, dependíamos de que los hombres de Farnesio hubieran hecho sus deberes, lo que en modo alguno ocurrió, advirtiendo el propio Farnesio a la flota que no podían proceder al embarque porque no disponían de los transportes que ellos mismos debían haber fabricado o adquirido. Y al no poder embarcar, toda la operación se fue al traste. Esto nunca hubiera ocurrido si hubieran embarcado en Lisboa. Allí se hubiera tenido control absoluto sobre su embarque. Fue un clamoroso error del rey Felipe que condenó toda la operación y llevó al desastre.



14.- Cuando S. M. Felipe II le ordenó la preparación de la flota de la Gran Armada en Lisboa, ¿cree que le otorgó toda clase de facilidades o por el contrario sus exigencias fueron muchas dada su falta de conocimientos marítimos para valorar la situación?

Felipe II no dio facilidad alguna. Hay que conocer a este rey. Siempre se ha creído con derecho a todo. Tal vez por su nacimiento. Heredó un Imperio de su padre. Nunca tuvo que ganarse nada por su cuenta y riesgo. Para las Alpujarras y Lepanto tuvo a su hermanastro Juan. Para el Trono de Lisboa nos tuvo al Duque de Alba y a mí. Para Flandes tuvo a su hermanastro Juan, al Duque de Alba y a Farnesio. Tuvo la mejor infantería de la época, y fue gracias a la heredada del Gran Capitán. Tuvo la mejor Armada gracias a una serie de capitanes irrepetibles. Sólo quería obediencia y resultados. Cuando me dio la preparación de la Gran y Felicísima Armada no me dio facilidades. Todo fueron exigencias de un rey que desconocía por completo lo que es la mar y mucho más lo que es un combate naval, sobre todo si es además en terreno enemigo. Y desconoce lo que es montar una flota de más de 150 naves y con alrededor de 30.000 hombres. Pero también es un rey que no se dejaba asesorar. Por las circunstancias de su nacimiento, niñez y juventud, siempre se creyó que sabía de todo y no escuchaba, y en el fondo tampoco permitía, opiniones ajenas en contra. La preparación en Lisboa por mi parte de la Grande y Felicísima Armada ha sido sin lugar a dudas el periodo más infeliz e ingrato de mi vida, y causante indirecto de mi fallecimiento al favorecer la invasión de la depresión en mi persona, y arrancarme la ilusión y la motivación de mi alma. Era tal la decepción y la amargura que este rey me creó durante mi estancia en Lisboa para la preparación de la flota, que propició mi abandono de mi ilusión por la vida.

15.- ¿Cómo le sentó el relevo en el mando de la gran Armada?

No debe ser esto un problema de egos. Me sentó fatal porque supe entonces que era el fin. No tengamos en cuenta que ello supuso un desprecio a todo lo que hice anteriormente por este Rey. Lepanto con la Retaguardia salvando una gran parte del día, la Batalla del Tajo que junto a la de Alcántara le dieron el trono portugués a Felipe, las dos batallas de la Isla Tercera para quitar oponentes al trono portugués, y un largo etcétera que logré a favor de este rey. No fue esto. Lo grave no fue el olvido o la ingratitud de Felipe II, sino que el mando de la Flota, de esta Flota, se la diera a alguien que desconocía clamorosamente lo que es el mar o lo que es un barco de guerra, o un combate naval, o dirigir una flota en alta mar. Mi sucesor natural era una cosa clara. Mi sucesor era el Almirante Recalde. Era mi querido segundo, y mi alter ego. Con él al mando y con las tropas embarcadas en Lisboa, hubiéramos derrotado a los ingleses y desembarcado en las costas inglesas. Un rey tremendamente intervencionista y que se creía enterado de todo, echó al traste una irrepetible y grandiosa oportunidad. La batalla la hubiéramos ganado y el desembarco en suelo inglés hubiera sido una realidad. hubiéramos dado origen a un nuevo Hastings.

16.- Imaginamos que desde el más allá habrá seguido con atención las evoluciones de la Armada de Medina Sidonia en el Canal de la Mancha. ¿Qué habría hecho usted diferente, tal vez atacar a los ingleses cuando estos salían a la mar?, ¿Qué sentido cree que tuvo el incorporar galeazas a la expedición?

Siempre hay un momento clave en las cosas, el fino momento en que las cosas pueden inclinarse a un lado o a otro. Nosotros lo tuvimos. Y fue un momento decisivo. En el avance de la Flota hacia Flandes tuvo que acercarse a la costa inglesa. En ese preciso momento la flota inglesa estaba atrapada en el puerto de Plymouth sin poder salir ni tampoco maniobrar. Ni el tiempo ni la mar le permitían salir. Además, la Flota española contaba con el viento a su favor, a barlovento, y por si esto fuera poco, también contaba con la marea, subiendo hacia el interior del puerto. En ese momento se hubiera acabado con lo más granado de la flota inglesa, completamente paralizada e indefensa. El Almirante Recalde conocedor perfectamente de ello, tuvo una agria discusión con el Duque de Medina Sidonia,



quien seguía al pie de la letra lo mandado por Felipe II, evitar todo combate con los ingleses hasta recoger las tropas en Flandes. Y ello convirtió una victoria decisiva en una amarga derrota. Es lo que tiene intentar gobernar el Mundo desde el retiro de El Escorial, y poner al mando de una Flota como ésta a alguien que sólo había visto el mar en pinturas o desde la costa. Además, si las tropas hubieran sido embarcadas en Lisboa, como era mi plan, en lugar de ir a buscar a Flandes, como era el plan de Farnesio y aprobado por Felipe II, podríamos haberlas desembarcado ya en Plymouth tras haber devastado la flota inglesa. La Grande y Felicísima Armada era una gran operación anfibia. El único con experiencia en todo el Mundo en ese momento en operaciones anfibia era yo. Tenía dos que habían sido además exitosas, la Batalla del Tajo y la Segunda de la Isla Tercera. Farnesio con contaba con experiencia alguna en operaciones anfibia. Pero el Rey Felipe eligió el plan de Farnesio, obviando mi plan anfibio basado en la única experiencia existente en el Mundo. Repito, es lo que tiene un Rey que pretende gobernar el Mundo desde El Escorial, y que además no escucha de verdad jamás a nadie.

17.- ¿Cómo calificaría su relación con S.M. el rey Felipe II?

Nunca fue buena del todo. Era correcta, y tremendamente fría y distante. Nunca fue agradecida por su parte. Nunca fue la que pude llegar a tener con su hermanastro Juan. En el caso de Juan de Austria, uno se daba a él por él mismo como persona. Esto no ocurría con el Rey Felipe. Uno estaba con él por ser el Rey no por ser Felipe. Además, la

lealtad nunca fue una de las virtudes del Rey Felipe. Fue dejando abandonados a muchos leales que le sirvieron fielmente y le aportaron grandes y valiosos logros. Y es que el rey Felipe nunca fue agradecido. Todo lo que recibía lo consideraba derecho suyo y la labor de sus leales lo consideraba el cumplimiento del deber. Además, era tremendamente práctico por lo que abandonaba sin miramiento alguno a quien mucho le hubiera servido, pero había dejado de serle útil. Clamoroso fue el caso del Duque de Alba. Cuando dejó de serle útil, le abandonó miserablemente. Pero cuando surgió la cuestión de Portugal y hubo que asegurar el triunfo del ejército enviado a Lisboa recurrió a su mejor General, y rehabilitó inmediatamente al Duque de Alba. Tampoco fue característico de este rey el agradecimiento ni la justicia en reconocer las cosas. Siempre se creyó con el derecho a recibir todo por parte de todos. Qué distinto era Don Juan. Siempre ponderaba la lealtad mutua y la sensación de justicia con él era clara y presente.



18.- Es conocido que usted nunca navegó en el Atlántico más allá de las Azores, ¿se quedó usted con ganas de navegar por aguas del nuevo mundo y las del océano Pacífico?

La verdad es que no me dio el tiempo para ello. Cada uno tenemos nuestro cometido en la vida, nuestra misión. La mía era defender nuestras costas, mantener nuestros mares libres de nuestros enemigos. Para otros cometidos, las costas atlánticas del Nuevo Mundo o el Océano Pacífico, ya teníamos gente muy capaz. Nuestra Flota de Indias no ha tenido nunca otra comparable. De cada 100 barcos, solo uno era tomado por nuestros enemigos y 4 eran hundidos por los temporales y la climatología. De cada 100 barcos, 95 llegaban exitosamente.

Y respecto al Océano Pacífico qué puedo decir de él salvo que se le conocía como “El lago español”. Allí navegaban magníficos capitanes, una saga de extraordinarios marinos, como no ha habido otra igual. Mi labor estaba en otros lados. Y como servidor que siempre fui de mi patria, iba donde España me reclamaba. Nunca eché de menos navegar en otros mares.

Y ya para finalizar, un pequeño cuestionario:

Una ciudad.... *La capital del Mundo en mi época, Lisboa. Ésa debiera haber sido la capital del Imperio Español*

Un barco. *El Galeón San Martín. No hay otro igual.*

Un pintor. *Velázquez. De otras épocas y otros momentos, Rembrandt y van Gogh.*

Un escritor. *Mejor dos. Y a ambos tuve sirviendo bajo mis órdenes. A uno le tuve en Lepanto, Miguel de Cervantes. Al otro le tuve en las Azores, Lope de Vega.*

Un rey. *Nunca ha habido otro igual, Fernando III.*

Una reina. *Sé que para muchos es Isabel I. Para mí es María de Molina, a la que considero la verdadera Señora de Castilla.*

Un soldado. *Luis de Figueroa, quien sí no.*

Un líder militar. *El Gran Capitán.*

Un compañero. *Juan Martínez de Recalde.*

Un marino. *Como el mejor jefe de flota de la Historia, Tomás de Larraspuru. Es el que más flotas ha mandado en travesías por el Atlántico en toda la Historia, nada menos que 34 flotas. Nunca fue derrotado. No ha habido nunca nadie como él como comandante al mando en toda la Historia de la Humanidad. No me olvido de los enemigos y mi mayor respeto por Horatio Nelson. Junto a Jervis lograron el revulsivo necesario para conseguir una Royal Navy dominadora del mar, siendo nuestros dignos sucesores. Y si nos vamos al campo de la exploración y el descubrimiento tenemos al inimitable Colón, por supuesto, y al inmenso William E Parry.*

Una batalla. *Lepanto. Algún día se entenderá su verdadero valor. En las Azores y en el Tajo peleamos por nuestro Rey y su derecho al Trono Portugués. En Lepanto peleamos por la Cristiandad y por una forma de entender y vivir la vida en Occidente.*

Un mar. *Siempre el Mediterráneo. Huele a Historia y Civilizaciones anteriores, a Humanidad y a Culturas, a brisa y salitre, a atardeceres y a cenas bajo las estrellas, a desayunos y a amaneceres irrepetibles. Huele a vida.*

Un puerto. *Tengo dos. Lisboa y Sevilla.*

¿El mar o la mar? Esto siempre permite distinguir al marino del resto del mundo. Siempre la mar.



ÁLVARO DE BAZÁN

POR QUÉ LA
IMPORTANCIA
DE CELEBRARLO ?

UN TESTIMONIO

Agradezco la oportunidad que me brinda D. Juan Ignacio Pinedo de dirigirme a los componentes de la Real Liga Naval Española.

Cuando me propusieron el honor de presidir la “Asociación para la Celebración del 500 Aniversario de Álvaro de Bazán” (Asociación ADB V Centenario) (Asociación ADB 500) quedé muy sorprendido y deseo confesar que más allá de las cuatro cosas básicas, poco era lo que conocía del gran Almirante y Marqués de Santa Cruz...Y lógicamente me resistí al principio al considerarme muy poco capacitado para esta empresa...pero se encendió en mí una llamarada de ilusión y curiosidad por conocer quién fue realmente Álvaro de Bazán y Guzmán... y vaya si lo descubrí.

Empecé a comprobar que realmente era desconocido de la gran masa de los españoles. Incluso en su propia ciudad, Granada, pocos conocían su origen, y mucho menos sus logros y victorias espectaculares. Todo esto me impulsó a aceptar y a disponerme a realizar todo el esfuerzo posible por remediar esta falta imperdonable. Estudié, con detenimiento, literatura sobre su vida, que la hay y muy buena. Pero desgraciadamente no está en las bibliotecas particulares.

Fui adentrándome en su fascinante historia, realmente apasionante, y quedé sorprendido...cómo era posible, como español, no saber nada, o muy poco de este hombre capaz de tan gloriosas hazañas... que jamás conoció la derrota en combate... y sobre todo su espíritu de lealtad a su rey Felipe II, valorado ya en tiempo desde Miguel de Cervantes... Que lo llamó “rayo de la guerra, padre de soldados, venturoso y jamás vencido capitán...” o el propio Lope de Vega con esta poesía inolvidable...



Fig. 1. Acto de Presentación en el Excmo. Ayuntamiento de Granada de la Asociación Álvaro de Bazán V Centenario con la presencia del Excmo. Ayto. y del Instituto de Historia de la Armada Española (28 Marzo 2025).

“El fiero turco en Lepanto,
En la tercera el francés,
Y en todo mar el inglés,
Tuvieron de verme espanto.
Rey servido y patria honrada
Dirán mejor quien he sido
Por la cruz de mi apellido
Y con la cruz de mi espada”

Y otros muchos más que glosaron sus hazañas y hechos de armas. Pero descubrí además a un hombre cariñoso con su familia y verdadero padre de sus soldados, como afirmó Cervantes, preocupado y ocupado por sus condiciones de vida y seguridad personal, sabiendo distinguir a la Marinería de la Infantería de Marina, este cuerpo especial que actuó a sus órdenes en acciones esenciales como Lepanto, Malta o la de la isla Tercera.

De inmediato comprendí que esta misión no podía ser tarea de un solo hombre así que comencé a localizar a aquellas personas que podían formar conmigo un equipo para el desarrollo de este objetivo y pronto me vi rodeado y los llamé de inmediato “siete magníficos”. Este grupo se ilusionó y empezamos a reflexionar sobre cómo llevar a buen puerto esta empresa.

Y así creamos una asociación con estructura jurídica “500 años Aniversario Álvaro de Bazán Marques de Santa Cruz” inscrita en Registro de Asociaciones de la Junta de Andalucía con el Número 18-1-12348 y el de Identificación Fiscal G-75877662.

De esta forma comenzamos nuestra travesía. La Asociación, con el respaldo de la Archicofradía de la Virgen del Rosario y el respaldo de la Armada Española, se impone la misión de recuperar la figura y legado de este invicto marino un tanto olvidado e incluso desconocido para la gran mayoría de españoles.

En nuestra patria, España, en general, y en Granada, en particular, hemos olvidado e incluso ignorado demasiadas veces nuestra propia Historia. Una Historia sencillamente increíble por su grandiosidad con personajes espectaculares y heroicos..... Gracias a ellos, hoy podemos y debemos sentirnos orgullosos de ser los herederos de sus gestas y virtudes y de haber llevado el nombre de España a las más altas cumbres de la gloria y el heroísmo.

Nuestra asociación “500 años Aniversario Álvaro de Bazán” primer Marques de Santa Cruz, nace impulsada por la Archicofradía de la Virgen del Rosario, de Granada, de la Armada Española y de un grupo de hombres y mujeres que con generosidad y valentía se imponen el objetivo de recuperar la figura y legado de este insigne marino casi olvidado y desconocido para muchos españoles... y uno quizás, el más grande marino, capitán jamás vencido en combate, hijo de Granada ... Álvaro de Bazán y Guzmán

Por esto, esta Asociación, se compromete, no sólo a celebrar cumplidamente su 500 Aniversario con actos y homenajes, sino a llevar su vida y valores al conocimiento de nuestra sociedad y de forma muy especial a nuestros jóvenes. Es imperativo que conozcan ejemplos como éste y de tantos hombres y mujeres que supieron vivir con una escala de elevados valores morales, éticos, sociales, y de profundas creencias religiosas, como principios de vida.

Hoy, donde desgraciadamente ven otros ejemplos poco edificantes..., es más necesario que nunca transmitir esta altura de miras fijándonos y aprendiendo de hombres como Álvaro de Bazán. También transmitir que tener y vivir valores, junto a ideales de superación y compromiso, es un aliciente en su vida, y que luchar por ellos vale la pena...no dejándose arrastrar por la comodidad y el pasotismo, un tanto imperantes en nuestra sociedad...

Hoy, Álvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz, nos muestra un claro ejemplo de resistencia a la tentación de la comodidad y a retirarse del combate por estar cansado o desilusionado.... Y como el espíritu de superación se impone a la tentación del abandono... el esfuerzo, la valentía, y el trabajo debe superar la tan extendida e impuesta hoy día en nuestra sociedad de la ley del mínimo esfuerzo. Sus propias palabras lo confirman en una carta a su esposa.

Es realmente muy gratificante y alentador ver cómo cada vez, más españoles, y en particular jóvenes, van conociendo y reconociendo a los grandes héroes y sus valores, que un grupo de españoles nos viene transmitiendo a través de sus vidas y hechos, en algunos casos realmente extraordinarios...gestas que desde muy antiguo han servido de guía, inspiración y motivación para todos nosotros, gestas que impresionaron al mundo entero... desde D. Pelayo.

Nuestra Historia es apasionante, ningún país cuenta con tantos personajes que modificaron y cambiaron los destinos del Mundo. Y creemos nuestro deber recuperar la memoria de todos ellos, gracias a los cuales disfrutamos hoy de este solar patrio defendido y conquistado con esfuerzo sangre y valor tanto en tierra como el mar, y sin olvidar a ninguno.

Hoy deseamos desde nuestra modesta Asociación, resaltar y ensalzar a su justo puesto a D. Álvaro de Bazán y Guzmán, Marqués de Santa Cruz, sin lugar a dudas el más grande e invicto marino de nuestra Historia Naval. Nosotros, españoles, hemos sido (y esperamos corregirlo) muy descuidados con nuestra propia Historia y quizá por ello "otros la han tergiversado a su propio interés".

Agradecemos sinceramente a la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados su apoyo y respaldo a nuestra iniciativa, así como a la Diputación de Granada y Almería, y al Ayuntamiento de Granada por todas las facilidades para la colocación de la estatua de D. Álvaro. Y al Señor Marqués D. Álvaro Fernández Villaverde y

Silva, Marqués de Santa Cruz (descendiente directo de Don Álvaro de Bazán) por su incondicional cariño y apoyo a nuestra Asociación.

Basta con ver y leer la Leyenda Negra desarrollada con el claro interés de desprestigiarnos. Por esto, nuestros gobernantes deben seguir manos a la obra y mostrar a nuestro pueblo toda la riqueza de estos hombres y mujeres que han forjado nuestra Patria, España. Quizá su conocimiento más profundo hubiera evitado estos "desgarros" que hemos sufrido. Debiera bastar con conocer la vida y hechos de uno solo de todos ellos para sentir el orgullo y la grandeza de nuestra Patria.

D. Álvaro de Bazán es un clarísimo ejemplo de abnegación y sacrificio por la defensa y unidad de España. Toda su vida, desde muy temprana edad, y de la mano de su padre, vivió con lealtad al servicio de su rey... y de honda y profunda fe, en su galera, donde llevaba la imagen de la Virgen, hoy custodiada en su camarín de la Archicofradía del Rosario, en Granada.

De hecho, la misión de la Asociación no va limitarse a celebrar hechos pasados, sino que precisamente y apoyados en ellos desea impulsar el entusiasmo de los españoles y llamar la atención hoy sobre la trascendental misión de nuestra Armada, donde quizá la nostalgia de un país de secano nos ligue demasiado... tierra adentro. Por lo tanto, será hoy nuestra misión que la sociedad española tome conciencia de la dilatada y brillante Historia Marítima Española....y dentro de nuestros actos y variadas actividades contaremos con la creación de Concursos Escolares de Pintura y Redacción donde, a la vez que se descubren y recuerdan figuras trascendentales de nuestra Historia, se aprenda a valorar la esencial necesidad de tener desde ya, y afianzando en un futuro, una Armada fuerte y debidamente preparada para afrontar los inminentes retos en nuestra sociedad actual.

No solo es misión de políticos sino de toda nuestra sociedad, y es aquí donde nuestros jóvenes tienen la misión de aprender y transmitir...más, mucho más, sobre el Mar, la Marina y la Armada... y en definitiva debemos reconocer este déficit y aplicarnos en resolverlo...

Nuestro objetivo, de la mano de la Archicofradía del Santo Rosario y de la Armada Española, a través de su Instituto de Historia y Cultura Naval, dirigido por el Almirante Torres Piñeiro, es claro, dar a conocer la vida y hechos de D. Álvaro y alentar a la sociedad española para que sus valores sean puntos de referencia en nuestras vidas.



Fig. 2. Reunión de la Asociación Álvaro de Bazán V Centenario y la Archicofradía de la Virgen del Rosario con el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada Excmo. Sr. D. Antonio Piñero Sánchez (2 Diciembre 2025).

COMENTARIOS FINALES

La Asociación ADB V CENTENARIO tiene una Página web [Asociación Álvaro de Bazán V Centenario](https://www.alvarodebazan500.org), y se puede encontrar también en <https://www.alvarodebazan500.org>

Teléfono +(34) 653331019

Email info@alvarodebazan500.org

La **Asociación ADB V CENTENARIO** no tiene ánimo de lucro y todo el dinero aportado es exclusivamente utilizado para homenajear a nuestro Almirante y a tener nuestras actividades actualizadas. La manera de ayuda económicamente a la Asociación ADB 500 es:

- ▶ Realizar una transferencia única o periódica a la Cuenta de la Caja Rural de Granada número ES66 3023 0126 9473 8823 2204, indicando ADB 500 Nombre y Apellidos del donante, o bien de manera anónima.
- ▶ Realizar una transferencia única o periódica a la Cuenta de UNICAJA número ES96 2103 0901 6300 3003 7889, indicando ADB 500 Nombre y Apellidos del donante, o bien de manera anónima.
- ▶ Bizum Solidario al Código 12271.
- ▶ Donación vía Tarjeta de Crédito.



Trinitario Betoret Parreño
Presidente
Asociación 500 Aniversario Álvaro de Bazán



D. ÁLVARO DE BAZÁN.

UN ALMIRANTE INVICTO AL SERVICIO DE ESPAÑA

En una de las salas del museo naval de Madrid, se expone un retrato que representa a un hombre maduro vestido con una armadura damasquinada en oro. En su pecho cuelga una venera de la Orden de Santiago y su mirada refleja el carácter, la determinación y la voluntad de un hombre acostumbrado a mandar y a decidir. El cuadro fue pintado por Rafael Tegeo en 1828, pero es una fiel copia de su original del siglo XVI.

Los visitantes del museo pasan curiosos entre los modelos de barcos, mapas y objetos que llenan la sala, pero pocos saben quién es el personaje que, de una manera fría e inquisitiva, los contempla a su vez.

Se trata de D. Álvaro de Bazán y Guzmán, uno de los marinos más prestigiosos de la historia de la Armada española que dedicó su vida a combatir en el mar en defensa de los intereses de la Corona en el siglo XVI y, al que ningún enemigo consiguió derrotar.

Gregorio Marañón se refirió a él, como “*aquel insigne marino no alabado nunca bastante...*” La Armada, en cambio no lo ha olvidado: su estatua se encuentra en el Patio de Armas de la Escuela Naval de Marín, obra del escultor gallego Asorey y se ha dado su nombre a un astillero estatal y a una de las más modernas fragatas de nuestra flota.

Don Álvaro de Bazán y Guzmán nació en Granada el 12 de diciembre de 1526, hijo de Álvaro de Bazán y Solís y de Ana de Guzmán. Su padre quiso que recibiera una educación basada en el arte militar, pero también de acuerdo con el ambiente renacentista de la época, que se le instruyera en artes poesía y literatura. Lejos quedaban los tiempos del Marqués de Santillana quien se creía obligado a disculparse por su afición a las letras, en aquellos tiempos incompatible con el ejercicio de las armas, con una frase que quedó para la posteridad: “*la pluma non embota en fierro de la lanza ni fase floja la espada en mano del caballero*”.



Fig. 1. Don Álvaro de Bazán, por Rafael Tegeo. 1828. Museo Naval de Madrid.

Su educación se confió al tutor Pedro González de Simancas y también tomó parte activa en ella, su padre, gran conocedor de la guerra en el mar y en la construcción naval. El joven estudió matemáticas y navegación seguramente en los libros publicados por Martín Cortés y Pedro Medina.

Bazán recibió en su infancia muchos honores, precisamente como una forma de agradecer los servicios a la Corona a su padre, Álvaro de Bazán el Viejo, como se lo conocía. Recibió de Carlos I, a los tres años, el hábito de Santiago; a los ocho años se le nombró alcaide del castillo de Gibraltar y otras distinciones, pero el tiempo iba demostrar que no necesitaba honores delegados. Por sus propios méritos iba a asumir puestos de máxima responsabilidad y se le premiaría con el Marquesado de Santa Cruz y con la Grandeza de España de segunda clase, marqués de la Villa del Viso y señor de la villa de Valdepeñas, entre otros honores y distinciones.

La rivalidad entre Francisco I y Carlos V, llevó a infinidad de enfrentamientos armados en tierra y en mar. Los barcos franceses asolaban con impunidad las costas vascas y cántabras y Don Álvaro de Bazán, “el Viejo”, salió en su busca llevando a su hijo de diecisiete años en su nave capitana. El

enfrentamiento entre las dos flotas tuvo lugar en la bella ría gallega de Muros y allí recibió el joven D. Álvaro su bautismo de fuego. Pudo ver como su progenitor dominaba el arte de la estrategia y de la táctica del combate naval y como tomaba las decisiones precisas con valor y con conocimiento. Para el joven Bazán fue un ejemplo durante toda su vida.

El combate naval de Muros que, se libró el 25 de julio de 1543, acabó con una rotunda victoria española que costó a los franceses miles de muertos y la destrucción o apresamiento de la mayoría de sus barcos. Seguramente fue para el joven la confirmación de la vocación que le marcaría el destino de toda su vida: el mar y las armas. Después de la batalla, su padre quiso ir de peregrinación a Santiago de Compostela para dar gracias al Santo por la victoria. Dejó a cargo de su hijo el mando de la flota y el joven se encontró, a sus diecisiete años, con la enorme responsabilidad de mantener la disciplina entre unas tripulaciones ebrias por la victoria y de tener que tomar decisiones, lejos del consejo paterno.

El 11 de junio de 1544, salió del puerto de La Coruña una flota de 68 navíos escoltando a la nave en la que se trasladaba Felipe II a Inglaterra, para contraer matrimonio con la reina María Tudor. El mando de la flota había sido encomendado a D. Álvaro de Bazán “el Viejo”. A su hijo se le dio el mando de una flota de galeazas. En la flota viajaba la crema de la nobleza española: el duque de Alba, el duque de Feria, el duque de Medinaceli y el Príncipe de Éboli, entre otros. El viaje fue duro por el mal estado del mar que persistió todo el tiempo. La estancia en Inglaterra estuvo plagada de incidentes por fallos de protocolo que indignó a los orgullosos españoles; durante la ceremonia de boda, muchos dignatarios españoles tuvieron que asistir a la ceremonia en el exterior de la catedral porque no cabían en el recinto.

Después del viaje real a Inglaterra se encargó a Bazán su primera misión independiente. Tuvo que organizar en el puerto cántabro de Laredo una flota de 8 navíos con 1.200 hombres para vigilar las costas de la cornisa cantábrica, pero no se limitó solo a esas costas: en el litoral portugués, frente a Coímbra, combatió contra corsarios franceses a los que derrotó entrando después triunfalmente en Sanlúcar de Barrameda con sus primeros sesenta prisioneros.

Las islas Canarias también eran objeto de ataques corsarios. Su posición geográfica las hacía imprescindibles, como escala de aprovisionamiento, para las comunicaciones marítimas con el continente americano. Allí fue enviado D. Álvaro en 1555, con la misión de localizar y apresar al corsario francés François Le Clerc que, ennoblecido por el rey de Francia Enrique II, se había convertido en una auténtica amenaza para la navegación atlántica. Fue recibido con todos los honores por el gobernador Luis de Cepeda, pero sus intentos de encontrar al francés resultaron fallidos. No obstante, siguió con su misión de vigilancia costera consiguiendo localizar y derrotar al corsario inglés Richard Guates, haciendo doscientos prisioneros.



Fig. 2. Estatua de don Alvaro de Bazán ubicada en el Patio de Aulas de la Escuela Naval.



Fig. 3. Combate Naval de Muros (25 Julio 1543). Gran victoria de la flota española de 16 naves de Álvaro de Bazán el Viejo (padre) sobre la flota francesa de 25 naves Jean de Clamorgan (el mejor marino francés de la época). Fue la primera batalla en la que participó Álvaro de Bazán. Contaba 17 años.

Después de estas campañas, en las que por primera vez tuvo autonomía completa, regresó a Sevilla dejando en esa ciudad sus barcos y tripulaciones. Se retiró a sus posesiones de Gibraltar para tomarse un merecido descanso, pero unos incidentes ocurridos en su ausencia le hicieron volver con urgencia. Sus tripulaciones habían ocasionado desórdenes y disturbios en la población; alegaban no haber recibido sus salarios, por lo que el alcalde ordenó la prisión del Contador de la flota. La vuelta de Bazán pareció arreglar la situación, pero fue al contrario, unos tripulantes lo acusaron de haberse jactado de estar por encima de las autoridades civiles, por lo que se ordenó que permaneciera en su residencia con libertad vigilada. Sorprendentemente D. Álvaro acató esa resolución prudentemente, pero puso en conocimiento de su situación a la princesa gobernadora, Doña Juana de Austria, la cual ordenó al alcalde de Sevilla que pusiera en libertad a Bazán inmediatamente. La situación finalmente se arregló y se pagaron a las tripulaciones. Este incidente sirvió de lección a Bazán y seguramente influyó años más tarde, cuando hacía los preparativos en Lisboa para la invasión de Inglaterra, de mantener a las tripulaciones y soldados retenidos en sus barcos largo tiempo sin dejarles salir a la ciudad.

En 1558 falleció D. Álvaro de Bazán “el Viejo”. Felipe II ya rey de España y ordenó a D. Álvaro la protección de los galeones de indias. Cumplió su misión con pleno éxito y su fama y prestigio como marino no paraba de crecer. Pero no todo fueron éxitos para las armas y los barcos españoles. En esa época la guarnición



Fig. 4. Palacio del Viso de Marqués.

española de Gelbes, al sur de Túnez, fue asediada por los otomanos y aunque ofreció una fuerte resistencia, D. Álvaro de Sande, su jefe, tuvo que rendirse. Otro suceso vino a bajar la moral de la marina hispana en el Mediterráneo: Un fuerte temporal del SO sorprendió a una escuadra de 28 galeras en el fondeadero granadino de La Herradura. Se hundieron 23 embarcaciones lo que fue un duro golpe porque privó de repente a Felipe II de una potente fuerza militar. El naufragio sucedió el 19 de octubre de 1562 en la bahía de La Herradura, cercana a Almuñécar; mandaba la flota el Capitán General de las Galeras de España Juan Mendoza y Carrillo. Fallecieron ahogadas más de 5.000 personas, entre ellas el Capitán General que fue lanzado al mar después de recibir un golpe en la cabeza de un mástil que se derrumbó. Cuando su galera se estaba hundiendo mandó liberar a los galeotes, muchos de los cuales se salvaron a nado.

En 1562, Bazán comenzó a construir un palacio en la localidad manchega el Viso. El terreno era un antiguo coto de caza que fue adquirido por D. Álvaro de Bazán “el Viejo” a Carlos V. El edificio, un magnífico ejemplo de la arquitectura renacentista, fue realizado por el arquitecto italiano Giovanni Batista Castello que colaboró también en la construcción del monasterio del Escorial. El palacio, con ocho mil m² de frescos, fue decorado por los artistas Beccafumi, y Perino de Vaga con los motivos de moda de la época: escenas mitológicas, hazañas militares del linaje de los Bazán y escenas religiosas. D. Álvaro decidió construir el edificio después de haber contemplado el palacio



Fig. 5. En el Peñón de Vélez de la Gomera, la Flota de Felipe II, bajo el mando de García Álvarez de Toledo, logró tomar el peñón (y devolverlo a soberanía española definitivamente, permaneciendo desde entonces como territorio español) y causar un daño tremendo a la piratería morisca que atacaba con frecuencia las costas españolas. Era el 6 de Septiembre de 1564. Don Álvaro de Bazán tuvo una participación muy activa y decisiva en la batalla, para nada recogida en el informe de García Álvarez de Toledo, lo que motivó un fuerte enfado de Don Álvaro. El enfrentamiento se materializó cuando al año siguiente, ante el Sitio de Malta, en el Consejo de Guerra (15 de Agosto de 1565) presidido por García Álvarez de Toledo, se impuso el criterio de Don Álvaro de una acción rápida y contundente.

de Andrea Doria en Génova. En 1550 se había casado con doña Juana de Zúñiga y Avellaneda con la que tuvo cuatro hijas. Contrajo matrimonio en segundas nupcias, al poco de fallecer su primera esposa, con María Manuela de Benavides con la que tuvo siete hijos. Con ella pudo disfrutar, siempre que el servicio real se lo permitió, de su espléndida residencia.

En aquellos años, el Mediterráneo era un hervidero de piratas berberiscos entre los que había muchos turco y cristianos renegados. Nunca se enfrentaban a los buques españoles o venecianos con una flota de guerra organizada; lo hacían dando golpes de mano en las ciudades costeras con audacia e impunidad. Entre 1544 y 1545 habían asaltado con éxito Palamós, Ampurias, Rosas y Cadaqués. Especialmente violentos fueron los asaltos a Cullera y Benidorm. Los piratas no solo se llevaban un excelente botín, sino que capturaban los hombres para que sirvieran como galeotes. Esas acciones obligaron a que la costa mediterránea española se cubriera de atalayas fortificadas que se comunicaban unas con otras si avistaban las galeras berberiscas.

Su base principal era el peñón de Vélez de la Gomera situado en la costa marroquí, a unos 126 kilómetros al oeste de Melilla. Esta fortaleza había sido conquistada en 1508 por Pedro Navarro, pero en 1522, cuando era defendida por Juan Villalobos, fue vuelta a tomar por los berberiscos y siguió siendo un refugio para las galeras piratas que continuaban asolando las costas cristianas.

En 1564, el imperio Otomano era cada vez más poderoso. Soliman el Magnífico ambicionaba invadir Italia y ocupar Roma, la sede de la cristiandad. Felipe II, consciente de ello, ordenó constituir una poderosa flota de galeras con la colaboración de otros estados cristianos, con Cosme de Medici, Filiberto de Saboya, el Gran Maestre de Malta y la Serenísima de Venecia, entre otras potencias navales. Era una buena ocasión para aprovechar y acabar con el nido de piratas del Peñón de Vélez de la Gomera. Bazán que se encontraba en Laredo, recibió la orden de reunirse con la flota en Barcelona y así lo hizo, agrupando en el Puerto de Santa María a un grupo de doce galeras. En la navegación

a Barcelona, a la altura de Cartagena, combatió y apresó varias galeras turcas, liberando a los galeotes y repartiendo el botín entre las tripulaciones de su flota, sin quedarse nada para él.

D. Álvaro de Bazán tuvo un papel destacado en los combates para la toma del Peñón. Logrando desembarcar artillería para batir uno de los fuertes de la fortaleza. El desembarco lo hicieron los Tercios y finalmente la guarnición se rindió. García de Toledo, que era quien mandaba todas las fuerzas cristianas, mandó un informe a Felipe II comunicándole el éxito, pero el texto enojó a D. Álvaro, porque a su juicio no describía con justicia sus méritos.

También contribuyó al bloqueo del río Tetuán meses más tarde, cortando así la salida de los barcos berberiscos que allí habían encontrado refugio.

El Mediterráneo, en esos últimos años de la Vida del Sultán otomano Soleiman, constituía un verdadero campo de batalla. En 1530 Carlos V, había cedido la isla de Malta en vasallaje del reino de Nápoles a la Orden de los caballeros de San Juan que habían sido expulsados de la isla de Creta por los turcos. Su posición estratégica era ideal para la defensa de las costas cristianas; controlaba el paso de la zona oriental mediterránea como un baluarte de defensa, así como al territorio musulmán de Túnez. Si los otomanos querían invadir la parte occidental de la cuenca mediterránea, la isla de Malta constituía una fortaleza que se interponía a su paso. Por otra parte, el sultán turco necesitaba compensar las derrotas del Peñón de Vélez de la Gomera y del río Tetuán.



Fig. 6. Siguiendo el criterio de Álvaro de Bazán, las tropas de Felipe II llevaron a cabo una acción "rápida y contundente" contra los turcos en Malta.

Los Caballeros de Malta eran especialmente odiados por los turcos; aunque no disponían de una fuerza naval significativa, eran una especie de policía del mar que controlaba las acciones de piratería berberisca de Túnez. Su Gran Maestre era el francés Jean Perrisot de la Valette, ya anciano, pero de un valor indomable. Solimán El magnífico había decidido de una vez por todas, acabar con la barrera cristiana que suponía la isla para sus ambiciones de conquista del Mediterráneo. Organizó una gran flota en el Cuerno de Oro de Estambul, la puso al mando del almirante turco Dragut y la envió a la conquista de la isla de Malta. Los turcos desembarcaron en la isla el 18 de mayo de 1565.

La reacción de Felipe II fue organizar una fuerza naval con tropas de desembarco y pidió a las otras fuerzas cristianas su colaboración en la empresa. Francia no quiso intervenir porque tenía una alianza especial con la Sublime Puerta, e incluso les permitía utilizar el puerto de Tolón; Venecia se resistía porque mantenía relaciones comerciales con los turcos. Las fuerzas españolas en Italia estaban mandadas por García de Toledo, marqués de Villafranca que, a juicio de Bazán, adolecía del defecto de lentitud en la toma de decisiones que sólo adoptaba cuando tenía el apoyo de la mayoría de sus consejeros.

Empezaron a llegar barcos y tropas cristianas a Mesina y a Nápoles. Bazán recibió la orden de trasladar una flota de galeras desde Málaga a Nápoles, orden que cumplió sin demora. Había tenido dificultades con los gremios de Cádiz sobre la financiación del mantenimiento de los barcos de su flota, a la que estaban obligados. Solucionó el problema a sus expensas, y se presentó con la mayor premura en el puerto italiano con 19 galeras y 1.500 soldados. Mientras tanto 40.000 turcos asediaban las fortalezas maltesas de San Telmo, San Miguel y San Ángel que eran los tres principales baluartes de resistencia. Los combates fueron de una crueldad inusitada.

Los otomanos consiguieron tomar el fuerte de san Telmo, crucificaron a los prisioneros los arrojaron con sus cruces al mar para que la marea los llevara frentes a los castillos que todavía estaban en poder de los caballeros. Pensaban que ese espectáculo desmoralizaría a los defensores. Pero el Gran Maestre Perrisot de la Valette, no se anduvo con contemplaciones, mandó decapitar a los prisioneros turcos y cargar los cañones con sus cabezas y dispararlas sobre el campo enemigo.

El 15 de agosto de 1565, se celebró un consejo de guerra presidido por García de Toledo al que asistieron Bazán, Juan Cardona, Álvaro de Sande, Colonna y otros mandos militares. Se impuso la opinión de Bazán, partidario de una acción rápida y contundente. El 6 de septiembre de 1565, se desembarcó en la isla de Gozo y después de varios días de combate, los turcos derrotados y desmoralizados por la muerte de su jefe Dragut, se retiraron derrotados dejando miles de muertos y prisioneros. La noticia llenó de consternación a la corte de Estambul y gran alegría en la cristiandad.

En 1568, el rey Felipe II nombró a Álvaro de Bazán, Capitán General de las galeras de Nápoles con 4.800 ducados al año.

Pero Felipe II tenía un enemigo en el interior tan peligroso como los otomanos. Caro Baroja decía que en 1568 en España había 500.000 moriscos; no habían renunciado a sus prácticas religiosas, eran de naturaleza levantisca e informaban a los berberiscos de los puntos vulnerables de la costa peninsular. Ese año se produjo una sublevación masiva con más de 4.000 asesinatos de cristianos, sacerdotes e iglesias quemadas. Su líder era Farx Aben, de profesión tintorero. Fue necesaria una represión dura de la que se encargó D. Juan de Austria, después de sustituir al marqués de Mondéjar. Bazán recibió el encargo real de bloquear las costas peninsulares para cortar las posibles comunicaciones con los berberiscos e intervino en la conquista del peñón de Frigiliana, haciendo más de 3.000 prisioneros moriscos. El 16 de octubre de 1569, Felipe II nombró a D. Álvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz.

En 1570 los otomanos pusieron sitio a Chipre con un impresionante despliegue de efectivos poniendo en una grave situación a la guarnición veneciana. Este hecho puso en alerta a los países cristianos. El papa Pio V recién elegido, propuso la formación de una Liga para frenar el peligro turco que se había convertido en una verdadera amenaza. Acudieron al llamamiento: España, Venecia, Génova, la Orden de Malta, además de unas galeras financiadas por el Papa. Francia no participó porque tenía firmada una alianza con el imperio otomano al que permitió que sus galeras se refugiasen en sus puertos. Tampoco los países cristianos centroeuropeos que evitaron comprometerse, quizá porque el conflicto geográficamente lejano para ellos, no lo veían inminente.

Pio V propuso como comandante en jefe a Don Juan De Austria asistido por Luis Cardona y Luis de Requesens. Los venecianos que, no simpatizaba con los españoles, estaban mandados por Sebastián Venero que también era enemigo de los genoveses. Las rivalidades internas no creaban un ambiente propicio para hacer frente a los otomanos. Antes de la batalla que se avecinaba, se declaró un grave conflicto que estuvo a punto de dar al traste con la Liga. Se había decidido que soldados españoles embarcaran en galeras venecianas para reforzarlas. Al embarcar un contingente de los Tercios en la galera “L Aquila”, al mando del capitán Andrea Calergi, hubo una disputa a bordo entre españoles y venecianos que acabó con varios muertos. Veniero mandó ahorcar al capitán español Mucio Tortona lo que produjo una reacción de ira en el bando español. Juan Cardona era partidario de abordar las naves venecianas, pero se impuso el sentido común de Bazán que logró convencer a D. Juan de Austria de que el verdadero enemigo eran los turcos que ya se estaban desplegando en el golfo de Patrás. Veniero fue sustituido por el almirante veneciano Barbarigo. Ya había caído Chipre con el exterminio de la guarnición veneciana. A su jefe, Bracadiño, lo desollaron vivo y su piel fue enarbolada en un mástil de una galera otomana.

El 6 de octubre de 1571, D. Juan de Austria pasó revista a la flota cristiana compuesta de más de 170 galeras y galeazas, exhortando a todos a combatir hasta la muerte si fuera preciso. Al día siguiente comenzó la batalla, frente a las costas de Lepanto, encontrándose la flota mandada por Bazán en la reserva de la formación. Su participación fue decisiva porque una vez producido el encuentro y derrotado el centro de la flota otomana, las galeras de Bazán persiguieron a las desmoralizadas galeras turcas, liberando a la capitana de la Orden de Malta rematando la victoria. Según Olesa Muñido, esa maniobra táctica fue determinante. El historiador francés, Julien de la Graviere en 1888, quitó mérito a Bazán diciendo que su participación fue muy secundaria; esta opinión fue refutada por otro historiador francés, Jean Dumot, quien demostró todo lo contrario. La cabeza del almirante turco Ali Pachá, fue presentada a D. Juan de Austria ensartada en una pica, quien ordenó con desprecio arrojarla al mar.

El 1 de mayo de 1572, falleció Pio V con la satisfacción de haber logrado con su iniciativa frenar el avance que, parecía irresistible, del poderío otomano. Le sucedió Gregorio XIII que continuó en su línea. Después de Lepanto hubo acciones conjuntas en Navarino y Modón, pero la santa Alianza acabó disolviéndose por intereses encontrados, sobre todo por la parte veneciana que continuó sus relaciones comerciales con los turcos. Cuando Gregorio XIII les recriminó esa actitud, respondieron con su lema: “Primero

venecianos, después cristianos”. Siguió la campaña de Túnez en la que intervino Bazán, Marco Antonio Colonna y la Orden de Malta, a las órdenes de D. Juan de Austria que acabó con la conquista de la ciudad.

En 1576, Felipe II nombró a Bazán, Capitán General de las Galeras de Nápoles; pero nuevos acontecimientos iban a trastocar la política española. El rey de Portugal, D. Sebastián, tenía el propósito de invadir el reino alhuita de Marruecos; era un proyecto descabellado que implicaba el empleo de una gran fuerza militar, así como un enorme despliegue logístico. Así se lo hizo saber su tío, Felipe II, en una reunión que tuvieron ambos monarcas en Guadalupe, pero fue un esfuerzo inútil, D. Sebastián no se dejó convencer y siguió empeñado en su objetivo bélico. Sus biógrafos coinciden en describirlo como una personalidad paranoica que a veces llegaba a los límites de la locura. En una ocasión mando exhumar en el monasterio de Alcovaca, los restos de sus antepasados para hablar con ellos ante los ojos estupefactos de los monjes cistercienses. Felipe II no le negó ayuda, pero se limitó al apoyo marítimo del que se encargó Bazán.



Fig. 7. Malta se liberó. El criterio de Don Álvaro se mostró completamente acertado. El coste había supuesto un total de 2.500 tropas cristianas y 30.000 efectivos otomanos. Malta se había salvado y el Imperio Turco sufrió una humillante y devastadora derrota.

El ejército portugués cruzó la frontera española por Andalucía, siendo el rey Sebastián recibido con todos los honores por el duque de Medina Sidonia. Pasó al cabo de varios días el Estrecho, protegido por los barcos de Bazán y se internó con todos sus efectivos en territorio marroquí. El 4 de agosto de 1578, sufrió una derrota en Alcazarquivir que se convirtió en una masacre. La flor y nata de la nobleza portuguesa pereció en el campo de batalla junto al rey Sebastián, del que nunca se encontró su cuerpo. Errores estratégicos y una pésima logística, fueron las principales causas de la tragedia. Los pocos supervivientes que llegaron a la costa fueron rescatados por Bazán, entre ellos D Antonio, Prior de Crato, que formaba parte de la comitiva del rey Sebastián, y el primogénito de los duques de Braganza que contaba 11 años de edad.

D. Antonio, Prior de la Orden Hospitalaria de la ciudad de Crato, era hijo ilegítimo del infante don Luis de Portugal y de una mujer de origen judío llamada Violante. Su condición de bastardo e hijo de judía, le inhabilitaban para ser rey de Portugal, pero la Inglaterra de Isabel I y la Francia de Catalina de Médicis, no estaban dispuestas a consentir la unión de España y Portugal. Utilizaron la pretensión de D. Antonio para facilitarle medios económicos y militares para impedir que Felipe II fuese coronado rey de Portugal. La nobleza portuguesa, el alto clero y la burguesía, eran partidarios de la unión de las dos coronas, pero el pueblo llano fanatizado, era contrario a que Felipe II fuese su rey.

Felipe II decidió la invasión de Portugal y dio el mando del ejército al duque de Alba. No quería una conquista a sangre y fuego y sobre ello dio instrucciones claras al duque: debía evitar a toda costa violaciones y saqueos.

Bazán tenía su flota en el Puerto de Santa María y debía encontrarse con Alba en Setúbal. Una vez producido el encuentro Bazán dirigió un desembarco en Cascáis, ciudad próxima a Lisboa. Después de resistir un tiempo, la plaza fue rendida por su jefe, Diego de Meneses. Sin perder tiempo, Bazán tomó la torre de Belem, en el estuario del Tajo, y se enfrentó a una flota portuguesa mandada por el almirante Gaspar de Brito encargada de defender Lisboa. Después de un corto combate el almirante portugués se rindió y la ciudad cayó en manos de Bazán. El 24 de agosto de 1580, el ejército portugués fue derrotado en Alcántara por el duque de Alba y, D. Antonio, para evitar ser capturado, huyó a Francia. Felipe II fue coronado Rey de Portugal en las Cortes de Tomar en abril de 1581.



Fig. 8. La Batalla de Lepanto fue una decisiva victoria católica que frenó en seco el expansionismo otomano en el Mediterráneo Oriental. De las 210 galeras turcas, 200 fueron quemadas, hundidas y apresadas. De los 88.000 otomanos participantes, 40.000 fueron muertos y 8.000 apresados. Las tropas de la Liga Católica perdieron 13 galeras y 10.000 hombres. Se liberaron 12.000 cristianos cautivos. Las acciones de Álvaro de Bazán al mando de la Retaguardia fueron determinantes y decisivas.

D. Antonio y sus partidarios, apoyados por Catalina de Médicis, buscaron refugio en las Azores apoyados por una flota al mando del italiano al servicio de Francia, Felipe Strozzi, al que acompañaban el conde de Brissac y François Saint Clair. La flota había salido de La Rochelle el 16 de junio de 1581 y llegó un mes más tarde a la isla de San Miguel, desembarcando 3.000 soldados. El primer intento de invadir la isla Tercera, llamada así porque fue la tercera isla de las Azores en ser descubierta, fracasó. Pedro Valdés al mando de una flota de ocho naves, pensó que tenía fuerza suficiente para tomar la isla, pero fue derrotado en la batalla de Salga.

El 13 de enero de 1582 casi todo el archipiélago se había declarado partidario de D. Antonio. Felipe II encargó a Bazán la conquista de las islas con la orden de tratar a los prisioneros como piratas. Debía comenzar por la isla de San Miguel donde algunos partidarios del rey de España se habían refugiado. El 10 de julio de 1582, Bazán partió de Lisboa con 27 naves; con él iban Recalde, Oquendo, Lope de Figueroa, Eraso y Bobadilla.

Bazán había preparado minuciosamente su fuerza naval especialmente en el aspecto sanitario. Había incluido en su flota un barco hospital "La Anunciata", atendido por monjes de la Orden de San Juan de Dios. El 26 de julio de 1582 se enfrentaron las dos flotas frente a la isla de San Miguel que acabó con una rotunda victoria española con centenares de muertos franceses, incluso Brissac. El jefe del contingente francés, Strozzi, malherido, fue llevado a la presencia de Bazán, y cuando murió fue arrojado al mar. Los nobles franceses capturados fueron degollados.

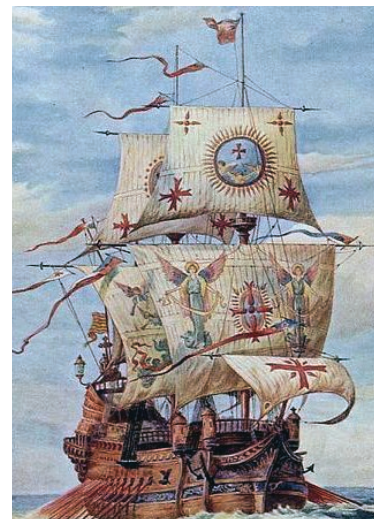


Fig. 9. Galeón San Martín, buque insignia de Don Álvaro de Bazán en la Campaña de la Isla Tercera

Bazán desembarcó en San Miguel y, cuando dominó la isla, nombró gobernador a Agustín Íñiguez, volviendo después a Lisboa donde Felipe II le concedió en reconocimiento de su victoria, la Encomienda de León. Pero la rebelión continuaba en la isla Tercera. Catalina de Médicis había enviado otro contingente naval al mando de Aymar de Cheste que reforzó a los rebeldes portugueses. Retornó Bazán con otra flota y volvió a derrotar a los sublevados. Fue implacable con los prisioneros, mandó ejecutar con espada a los nobles y ahorcar a soldados y marineros. D. Antonio pudo huir a Francia donde subsistió apenas con una pensión de Enrique III, hasta su fallecimiento en París. Felipe II muy satisfecho con las victorias de Bazán, le concedió la Grandeza de España de Segunda Clase.

Las relaciones con Isabel I de Inglaterra se deterioraban. El 8 de febrero de 1587 fue decapitada María Estuardo reina de Escocia y su actitud hacia España se tornaba cada vez más beligerante en su apoyo a la rebelión de los Países Bajos. Drake, el corsario, había sido ennoblecido por sus actividades depredadoras contra los barcos españoles, lo que agravaba más la situación.

Felipe II decidió invadir Inglaterra como única solución para acabar con el conflicto. Pidió planes para realizar la invasión que requería un despliegue descomunal. Se presentaron varios proyectos de invasión. Uno de Bazán, que Felipe II juzgó desmesurado por la cantidad de efectivos que requería. Otro de Alejandro Farnesio que implicaba el emplear fuerzas destacadas en los Países Bajos. Felipe II se decidió por una combinación entre los dos. Alejandro Farnesio había hecho una buena labor en los Países Bajos y era primo del Rey por ser hijo de Margarita de Parma, hija natural de Carlos V. Es posible que implicar a un personaje con sangre real en la expedición, decidiera a Felipe II a nombrarlo jefe de la invasión.

La frustración que sintió Bazán fue enorme. Suponía que después de su victoria en las Azores sería él el destinado a entrar victorioso en Londres como jefe del ejército español. Tuvo que contentarse en preparar la flota en Lisboa lo que requería un enorme esfuerzo; hubo que combinar galeones de guerra con barcos de transporte mediterráneos y reclutar miles de soldados.



Fig. 10. Lisboa era el mejor sitio para preparar la Felicísima Armada contra Inglaterra. En esos tiempos era la verdadera capital del Mundo.

Los preparativos se demoraban demasiado, a juicio del rey. Las cartas urgiendo que la flota estuviese preparada eran numerosas, hasta envió al conde de Fuentes para que informara si la demora de Bazán era intencionada. Esta actitud de Felipe II desmoralizó a Bazán hasta que al fin Felipe II reconoció, después de un informe positivo de Fuentes, que el esfuerzo de Bazán era digno de mérito. El hacinamiento de tropas y tripulaciones hizo que se declarase una epidemia de tifus en Lisboa, el llamado “tabardillo” o “piojo de los vestidos”,

Bazán contrajo la enfermedad y la depresión moral que sufrió por la actitud que, consideraba injusta de Felipe II hacia él, es posible que agravara la dolencia. Falleció en Lisboa el 9 de febrero de 1588. Sus restos fueron depositados en la iglesia de Nuestra Señora del Viso del Marqués y en 1654 se trasladaron al panteón familiar del convento de San Francisco del Viso.

Según uno de sus biógrafos, Martín Hernández Palacios, Bazán era un personaje complejo, “con muchas aristas” y muy celoso de su prestigio. El orgullo y la intransigencia con sus iguales era una de sus características, sin embargo, siempre fue generoso y bondadoso con sus subordinados. Cervantes dijo de él que “era el padre de sus soldados”. Metódico y puntilloso a veces era de difícil trato, pero por encima de esos defectos, si pudiéramos calificarlos como tales, destacaban la lealtad a la Corona, una profunda fe en la religión, y un amor apasionado a España que en su defensa jamás fue vencido.

José Luis Asúnsolo
Ex-Director del Área de Cultura de la RLNE.
Inspector Jefe del Cuerpo Superior de Policía (r).
Licenciado en Filosofía y Letras.
Académico de la Real Academia de la Mar.





GEOESTRATEGIA Y GEOPOLÍTICA MARÍTIMAS DE LA ESPAÑA DE FELIPE II

INTRODUCCIÓN

La hegemonía mundial actual suele asociarse, al liderazgo estadounidense posterior a la SGM. Sin embargo, ya en el siglo XVI la Monarquía Hispánica bajo el reinado de Felipe II (1556-1598), ejerció de forma temprana el poder global caracterizado por la proyección marítima y terrestre de una autoridad política, militar y naval española en todo el orbe. Esta experiencia convierte a la España de Felipe II en un caso privilegiado para un análisis geoestratégico y geopolítico comparado con el panorama del siglo XXI.

La Historia ha contemplado a este reinado desde una perspectiva política, religiosa, económica o militar, destacando las guerras en defensa de la religión en Flandes, los convoyes marítimos hacia América y Filipinas y la dependencia de la plata y oro americanos. No obstante, la geopolítica moderna permite integrar a estos y otros factores dentro de un marco más amplio centrado en la relación entre el poder, la geografía y el entorno internacional marítimo.

En este artículo pretendemos explicar las decisiones estratégicas de Felipe II utilizando las teorías geopolíticas contemporáneas, comparándolas con las de una potencia mundial consolidada como los EEUU y las de China como potencia emergente. Para ello utilizaremos los enfoques del almirante Alfred T. Mahan, sobre el poder marítimo, de Halford J. Mackinder sobre



Fig. 1. El Imperio Español de Felipe II fue verdaderamente el primer imperio global de la Historia.



Fig. 2. Almirante Alfred Mahan. Defensor de la Hegemonía Naval y de hacer valer el Poder Marítimo.

la geografía estratégica, del historiador británico contemporáneo Paul Kennedy sobre el poder económico y del profesor norteamericano John J. Mearsheimer sobre el realismo ofensivo.



Fig. 3. Halford J MacKinder. Defensor de la Hegemonía Terrestre y de hacer valer la Geografía Estratégica.

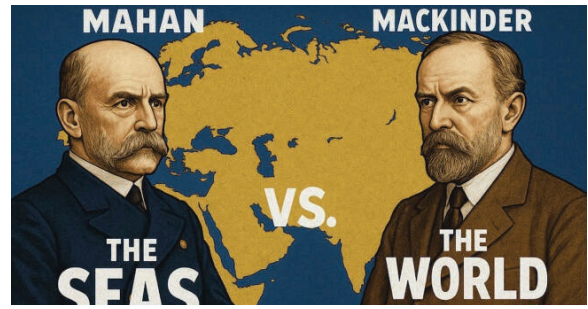


Fig. 4. Mahan vs Mackinder. Dos visiones muy diferentes para lograr la Hegemonía de un Imperio (ahora EEUU y China) y dos concepciones radicalmente opuestas de cómo hacer valerla.

La Monarquía Hispánica de Felipe II fue el primer experimento histórico de hegemonía global y muchos de los problemas a los que se enfrentó, como el control de las rutas marítimas, hoy denominadas *SLOC* (*Sea Lines of Communications*), la gestión de los virreinos y los territorios de ultramar, la rivalidad sistémica con las potencias europeas rivales y la estructura de mando, siguen siendo relevantes para comprender la geoestrategia y geopolítica en el siglo XXI.

FELIPE II Y LA HEGEMONIA HISPÁNICA

Desde una perspectiva realista, la hegemonía española no consistía únicamente en la posesión de territorios, sino en la capacidad de estructurar un sistema internacional, condicionado al comportamiento de otros actores internacionales. Con Felipe II, la Monarquía Hispánica cumplió esta función gracias a sus Ejércitos y generales como el Duque de Alba y a su Marina con almirantes como Alvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz.

Estos factores le permitieron dominar vastos territorios en Europa y los océanos, Atlántico y Pacífico, este último llamado el Lago Español en el siglo XVI, sin olvidar el Mediterráneo, donde Juan de Austria al mando de la Liga Santa organizada en 1571 por el Papa Pío V, destruyó en Lepanto a la

flota otomana de Alí Bajá, el conquistador de Chipre. Con Álvaro de Bazán cubriendo la retaguardia y los flancos. cuando éstos cedían ante la presión turca, la flota de galeras cristianas se alzó con la victoria.

En el siglo XX los EEUU, seguirían una estrategia similar tras la SGM, tratando de evitar la aparición de otras potencias hegemónicas en Europa y Asia, con la ventaja de la inexistencia de China como potencia en 1945, aunque compitiendo con la URSS en la llamada Guerra Fría.

EL PODER MARÍTIMO DE FELIPE II Y EL CONTROL DE RUTAS

El almirante norteamericano y profesor de la Escuela de Guerra Naval, Alfred T. Mahan, sostenía que el dominio de los mares era la base de la hegemonía mundial, ya que permitía controlar el comercio, las comunicaciones marítimas y la proyección del poder sobre tierra.

Desde esa óptica, el reinado de Felipe II fue un imperio marítimo, incrementado cuando heredó el trono de Portugal, al ser hijo de Carlos I e Isabel de Portugal y por tanto nieto del rey luso Manuel I. En esa herencia iba incluida todo el imperio portugués con sus colonias africanas y Brasil, además de la Marina lusitana y numerosos puertos por África y Asia.

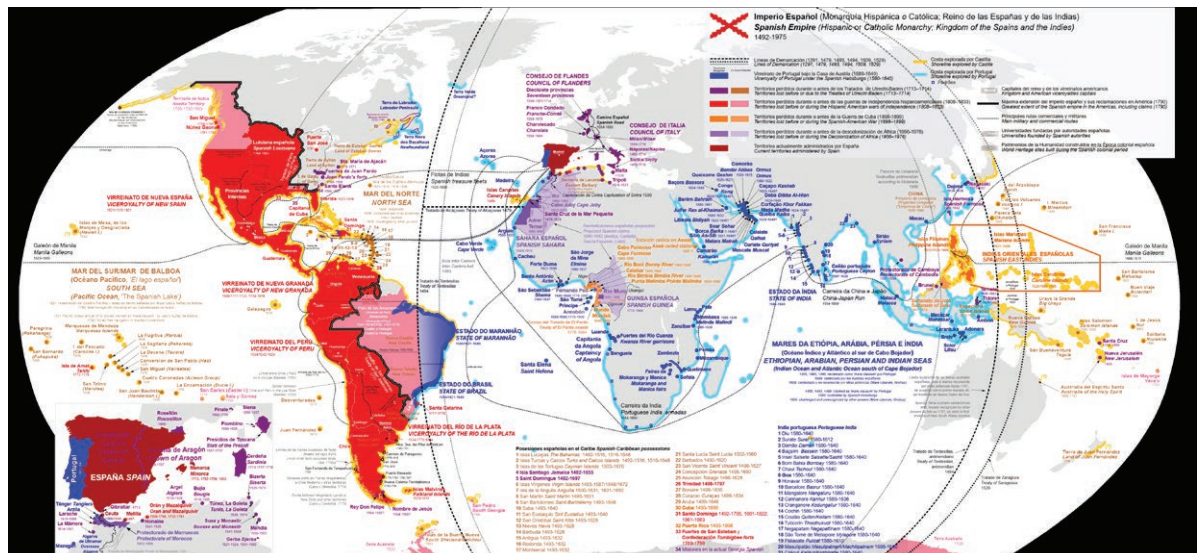


Fig. 5. El Imperio Español hizo valer su Hegemonía Naval gracias a una superior Armada y su Hegemonía Terrestre gracias a los imbatibles Tercios. Un caso único en la Historia Universal.



Fig. 6. El Imperio Español de Felipe II comenzó con la Herencia recibida de Carlos I de España y V de Alemania.

La economía de la Monarquía Hispánica dependía de las rutas marítimas que conectaba Sevilla con toda América, Italia con Flandes por el Camino Español y Acapulco con Manila. Para proteger esas líneas de comunicaciones, la Armada desarrolló un sistema avanzado de convoyes escoltados por galeones artillados para defenderse de los ávidos piratas ingleses, franceses y holandeses, estableciendo además fortificaciones costeras en Veracruz, Acapulco, Panamá y Maracaibo entre otras, con nodos estratégicos en La Habana y Cartagena de Indias.

Desde un punto de vista mahaniano, esa estructura era eminentemente defensiva y la Marina española, aunque poseía una flota poderosa, no logró controlar todo el ámbito marítimo en su conjunto, lo que permitió que potencias marítimas emergentes como Inglaterra, Francia y las Provincias Unidas holandesas, pudieran dedicarse con mayor o menor fortuna a la piratería y al corso con fines económicos sin necesidad de presentar batalla en la mar.

Modernamente los EEUU sí han conseguido el dominio efectivo de los océanos, gracias a su poderosísima Armada y a una extensa red de bases navales esparcidas por todo el mundo en territorios propios y de sus aliados. China, por el contrario, cerrada al mar abierto y dependiente en gran parte del comercio marítimo, pese a poseer una numerosísima Marina de Guerra, carece del apoyo de bases navales que controlen los pasos estratégicos, como el Estrecho de Malaca, Ormuz, Gibraltar o los canales de Suez y Panamá, siendo éste el talón de Aquiles de sus comunicaciones marítimas.

LOS NODOS DE PODER ESTRATÉGICO TERRESTRE Y MARÍTIMO

A lo largo de los siglos, la geografía ha sido un factor determinante del poder político, condicionando las posibilidades estratégicas de los reinos y estados, de ahí las teorías de Mackinder



Fig. 7. Los dominios en Europa de Felipe II heredados de su padre Carlos. Fue la base de su poder para el inicio y consolidación de su Imperio.



Fig. 8. El Monasterio de El Escorial. La sede central del poder de Felipe II y desde donde dirigía su Imperio.



Fig. 9. Y ciertamente Felipe II dirigía gran parte del Mundo desde el El Escorial.

al respecto, especialmente el de la tierra corazón o *Heartland*, claramente favorable a la situación geográfica de Rusia, aunque menos favorable para España.

La Monarquía Hispánica no controlaba un núcleo continental unificado como es el caso de los actuales EEUU, sino una red de nodos estratégicos dispersos: con Nápoles en el Mediterráneo, Ostende en el Norte de Europa, Cartagena de Indias como la puerta de América y Manila como base en el Pacífico de cara a China y a la costa asiática.

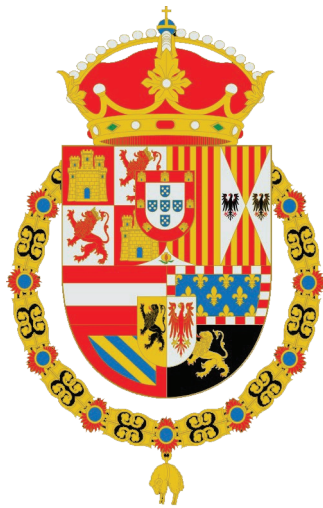


Fig. 10. El Escudo de Armas de Felipe II.

Estos nodos no contemplados por el geógrafo inglés de Oxford, le otorgaban a Felipe II unas ventajas y capacidad de proyección sin precedentes hasta ese momento. La guerra de Flandes, por ejemplo, no fue solo un conflicto local sino una amenaza directa a la posición estratégica española en el Norte de Europa y de cara al Reino Unido.

Si comparamos la posición geoestratégica de la España del siglo XVI, con la de una potencia continental actual como China, vemos que la española sale favorecida frente a los puntos de estrangulamiento o *choke points*



Fig. 12. Y para lograr ese aseguramiento de sus posesiones en Europa debió también controlar las rutas de comunicación en tierra. De ahí la enorme importancia y transcendencia del Camino Español.

chinos nombrados, para sus vitales vías marítimas comerciales y de comunicaciones.

LOS CONDICIONANTES ESTRATÉGICOS DE FELIPE II

La ideología es un importante condicionante en el ejercicio del poder. En la España de Felipe II, si bien el catolicismo funcionó como un elemento aglutinador del Imperio también sirvió como justificante de la política exterior de conquista de los países, para evangelizar a los pueblos en la Fe verdadera.

Desde una perspectiva actual, la religión podía considerarse como una forma anticipada del poder blando o *soft power*, capaz de generar cohesión y lealtad en los nuevos pueblos y civilizaciones bajo la Corona de España de entonces. No obstante, como advierte el profesor de la Universidad de Chicago, John Mearsheimer, la ideología en este caso religiosa, puede convertirse en un obstáculo cuando obliga a tomar decisiones contrarias a las decisiones estratégicas.

Tal fue el caso del padre de Felipe II, Carlos I en sus guerras de religión por toda Europa contra los príncipes alemanes o de su hijo al negarse a aceptar los acuerdos con los protestantes de los Países Bajos, con la fallida invasión de Inglaterra para liberar a los católicos perseguidos por Isabel I, enviando a la Armada Serenísima, bautizada Invencible por Inglaterra, bajo el mando del duque de Medina Sidonia sin experiencia naval.

Tanto las guerras de Flandes como la derrota de la Armada Invencible, cuyo mando no fue encomendado a D. Álvaro de Bazán por su prematura muerte de fiebres en Lisboa, supusieron unos costos inadmisibles para el Tesoro Real, que tuvo que acudir paradójicamente a los bancos holandeses para financiarse.



Fig. 11. Felipe II necesitaba controlar sus posesiones en Europa y el Mediterráneo para así poder lograr su Imperio y consolidarlo. Tuvo que asegurar el Mediterráneo y para ello tuvo que ganar la Batalla de Lepanto y frenar el expansionismo y amenaza de los turcos.



Fig. 13. El Imperio se lograba hacer crecer y defender gracias a hombres irrepitibles. En la mar destacaba Don Álvaro de Bazán. Derrotó a cuanto se puso por delante. Venció a la flor y nata de ingleses, portugueses y franceses. Nadie le pudo hacer frente.

En el caso de las potencias hegemónicas actuales EEUU y China, no son indiferentes a la expansión de sus respectivas ideologías, la democracia en el primer caso y el comunismo en el segundo, a veces por medios militares en lo concerniente a los norteamericanos y financieramente por parte china, si bien en los asiáticos prevalece el modelo de respetar la soberanía y la estabilidad, lo que les ha dado una mayor penetración económica en los gobiernos y población de las naciones menos desarrolladas de África y Asia.

LA SOBREENXTENSIÓN DEL REINO ESPAÑOL Y SU ECONOMÍA

El historiador británico y profesor de la Universidad de Yale, en su obra *Auge y caída de las grandes potencias*, apunta como causa principal de la desaparición del inmenso imperio de Felipe II, a su sobre extensión que sus sucesores no supieron administrar, especialmente después de la desaparición de la dinastía Augsburgo y el advenimiento de la Monarquía francesa.

Un ejemplo similar tenemos en el Imperio de Alejandro Magno, cuando a su temprana muerte el inmenso territorio conquistado en Asia y África fue repartido entre sus lugartenientes o la división del Imperio romano, entre Roma y Constantinopla, más tarde conquistada esta última para el Imperio Otomano.

A pesar del flujo del oro y la plata americana, la España de Felipe II carecía de una economía productiva capaz de sostener guerras y conquistas, con una población que apenas llegaba a los 10 millones de habitantes, repartidos por todo el mundo.



Fig. 14. Don Álvaro de Bazán fue un Almirante imbatible que contribuyó a la expansión y defensa del Imperio Español. Sus estatuas se pueden encontrar en sitios tan emblemáticos como la Escuela Naval Militar de Marín, la Plaza de la Villa de Madrid, y su casa en Viso del Marqués.

La dependencia de ingresos fijos del exterior, vinculada a la efectividad irregular de los convoyes que venían de América, asaltados a veces por piratas y corsos europeos. Destacamos aquí al famoso galeón de Manila, vehículo vital del comercio con China, transportando sus productos desde la capital filipina al puerto mejicano de Acapulco, para después llevar las mercancías por vía terrestre hasta Veracruz.



Fig. 15. Casa en Viso del Marqués de Don Álvaro de Bazán.



Fig. 16. Álvaro de Bazán dirigió la exitosa Retaguardia en la Batalla de Lepanto con una contribución decisiva para lograr el triunfo.



Fig. 17. Álvaro de Bazán logró ganar la Campaña de la Isla Terceira que permitió la unión completa de España y Portugal bajo Felipe II. Nunca ha habido un Imperio igual.

El resultado de esta falta de productividad y la no llegada regular de activos americanos, se tradujo en la necesidad de una financiación permanente externa, que llevó a la Hacienda pública española varias veces a la bancarrota en el siglo XVI.

El problema de Felipe II fue que se expandió mundialmente antes de desarrollar una estructura económica sostenible. En el siglo XXI las dos superpotencias actuales, contemplan situaciones financieras muy diferentes, mientras los EEUU tienen una deuda en 2026 de 36,210 billones de dólares, es decir el 122% de su PIB, China tiene una deuda de tan sólo 1,430 billones de dólares, es decir a un 12% de su PIB, inferior incluso a la española de 1,709 billones de euros.

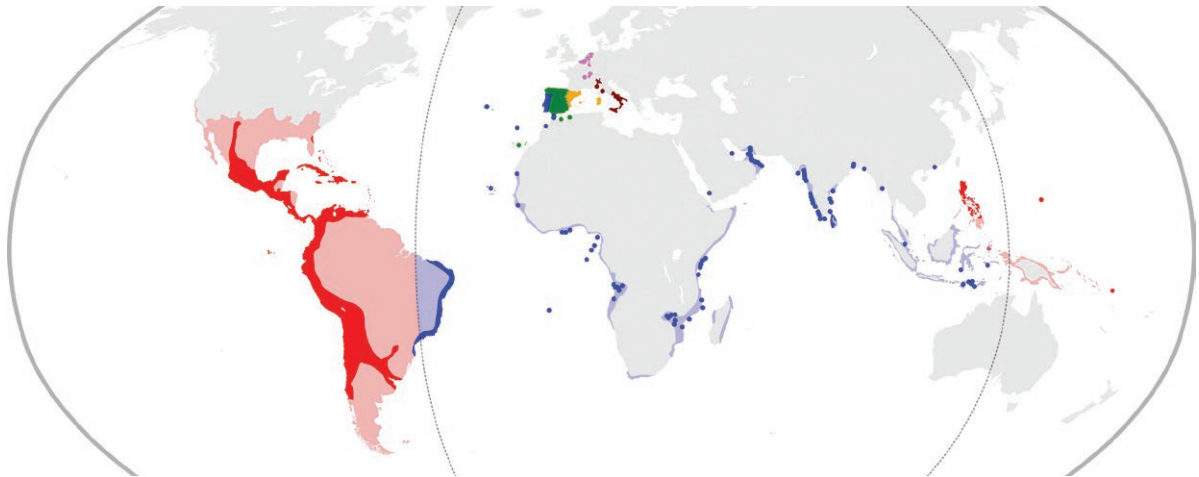


Fig. 18. El Imperio de Felipe II, unión de España y Portugal. Ciertamente nunca se ponía el Sol.

No obstante, el gran problema de los EEUU no es el financiero sino su desgaste político internacional por intentar hacer prevalecer su hegemonía mundial. Felipe II no cometió ese error, sino que la hegemonía le vino gracias a sus descubridores y navegantes, en una época en que el resto de monarquías no tuvieron el arrojo ni el éxito de los navegantes españoles por todo el mundo. Los marinos españoles fueron los primeros en cruzar el llamado Océano Tenebroso y llegar al Nuevo Continente, y también los primeros en circunnavegar la Tierra, mientras que otros navegantes europeos y asiáticos se limitaron a realizar viajes de cabotaje por las costas de África y Asia.

LA GESTIÓN Y ALIANZAS POLÍTICAS DE FELIPE II

Si importante era descubrir continentes y tierras, gracias a los buques españoles y sus dotaciones, no menos lo eran las alianzas con los reyes y caciques locales. La Monarquía Hispánica gobernaba territorios muy diversos y dispersos por los mares conocidos, pero carecía de una integración política efectiva a nivel Estado, y sólo la religión católica era

el único elemento común aglutinante junto con la lengua y la cultura española.

La rápida creación de escuelas, hospitales y universidades utilizando el idioma de Cervantes, ayudó mucho en la gobernanza de todos esos pueblos y territorios, junto con unas Leyes de Indias integradoras desde Isabel la Católica, abuela de Felipe II.

Esos pueblos que formaron parte de la Corona Hispánica aún conservan el español como vehículo principal de comunicación, aunque en Filipinas esa herencia fue prácticamente borrada a partir de 1898, después de la guerra hispano-norteamericana y la invasión de un ejército de profesores de inglés.

Felipe II no se caracterizó por sus alianzas con otras naciones, más bien podría decirse que la práctica fue guerrear con sus vecinos Inglaterra, Holanda y Francia, celosos de sus conquistas, tan sólo es de destacar la anexión de Portugal por razones de sangre y su inmenso Imperio, tristemente independizado en 1640, 42 años después de la muerte de Felipe II. Gracias a sus Tercios y Armada, Felipe II pudo mantener el Imperio hasta su muerte.



Fig. 19. Todos los mares estaban bajo el control del Imperio Hispano-portugués de Felipe II. Nunca ha ocurrido nada semejante, ni en los mejores momentos de la Royal Navy británica ni con las Flotas de los EEUU.

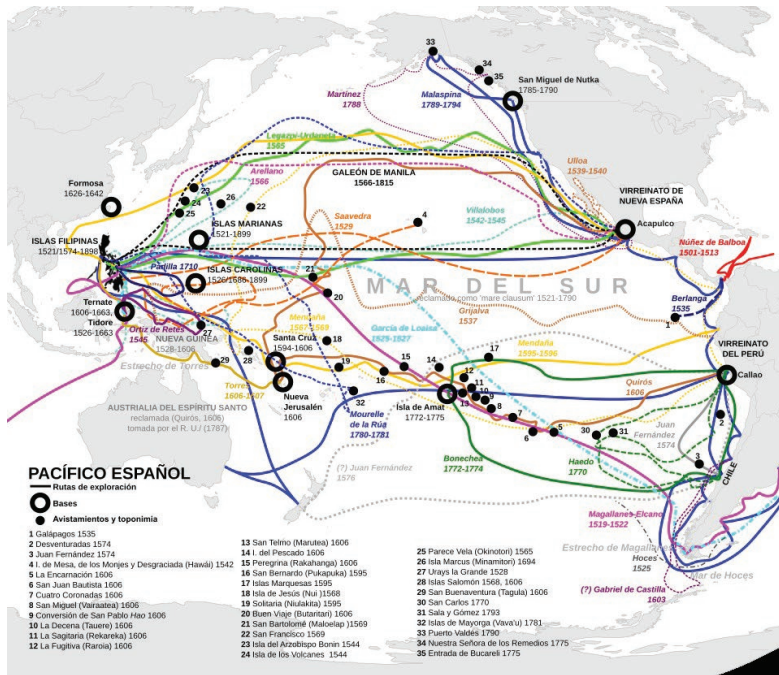


Fig. 20. Verdaderamente el Océano Pacífico era un “lago español”.

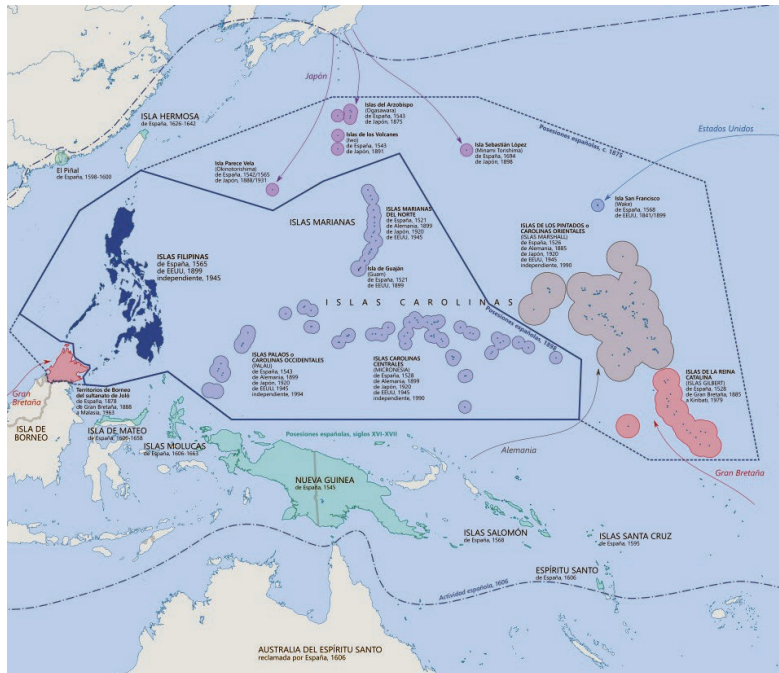


Fig. 21. Incluso la lejana Oceanía, justo al otro lado del Mundo, era de dominio español.

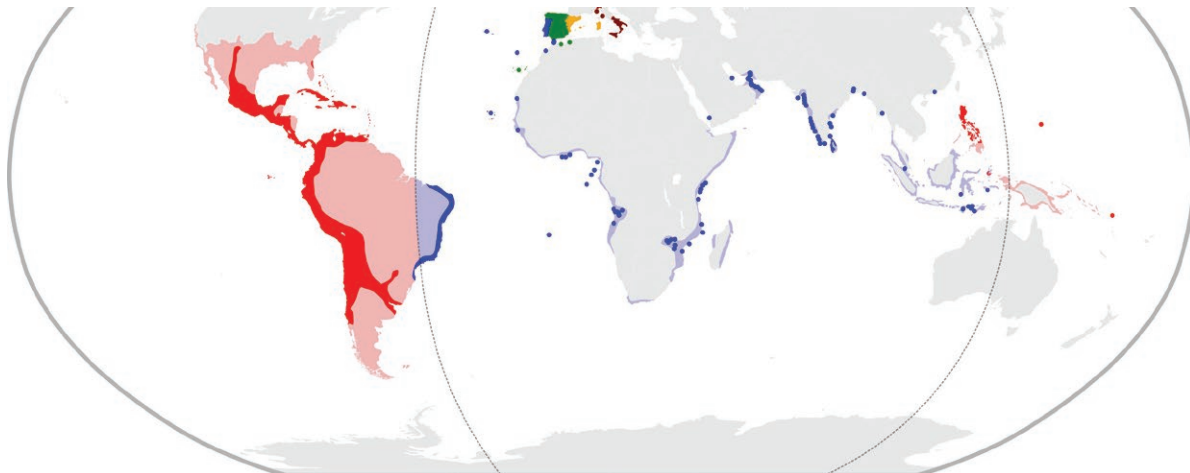


Fig. 22. Todos los mares bajo control hispano-portugués. Ello permitía controlar y defender el Imperio.

En el siglo XXI tanto los EEUU y China han realizado una serie de alianzas y tratados para hacer posible su influencia y expansión hegemónica por el mundo, tal es en el primer caso por medio de la OTAN, Israel, Japón, Corea del Sur etc., y en el caso de China con la SCO (Shanghai Cooperation Organization), BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica), Rusia, Pakistán, Venezuela, Corea del Norte e Irán más el foro para la cooperación con África, FOCAC (Forum on China – Africa Cooperation).

Estas alianzas se hacen inicialmente con fines militares defensivos, como por ejemplo el Tratado del Atlántico Norte y su artículo V o bien con fines económicos como el citado foro FOCAC chino-africano que engloba a medio centenar de países africanos, foro utilizado como vehículo de introducción en la industrialización, infraestructura y seguridad del Continente africano.



Fig. 23. Además de hombres excepcionales como Álvaro de Bazán, el Imperio Español se valió de barcos verdaderamente magníficos para la empresa, destacando entre todos el Galeón.



Fig. 24. Felipe II (por Tiziano), el único hombre que verdaderamente dominó la mayor parte del Mundo y las rutas de navegación.

CONCLUSIONES

La Monarquía Hispánica de Felipe II, al mismo tiempo que marcó el cénit histórico de la influencia española en todo el orbe, fue el primer intento de la hegemonía global de una nación europea, marcando un hito todavía a considerar por las potencias hegemónicas actuales.

La experiencia de Felipe II confirmó las teorías geoestratégicas de Mahan sobre el poder marítimo, el peso de la geografía señalado por Mackinder, los límites económicos del poder por las teorías de Kennedy y la lógica competitiva de las grandes potencias de Mearsheimer.

Tanto la Armada como el Ejército españoles, junto con la religión y cultura, fueron los instrumentos de expansión mundial de la España del siglo XVI.

En el siglo actual los EEUU se enfrentan en el campo económico a la hegemonía de China, de una forma diferente a la rivalidad secular de la Monarquía española con la inglesa, donde el enfrentamiento fue principalmente naval, pues por tierra los tercios españoles no tuvieron rival.

El reinado de Felipe II puede considerarse un éxito desde el punto de vista geoestratégico y geopolítico, siendo un precedente importantísimo para comprender la dinámica de las potencias globales actuales.



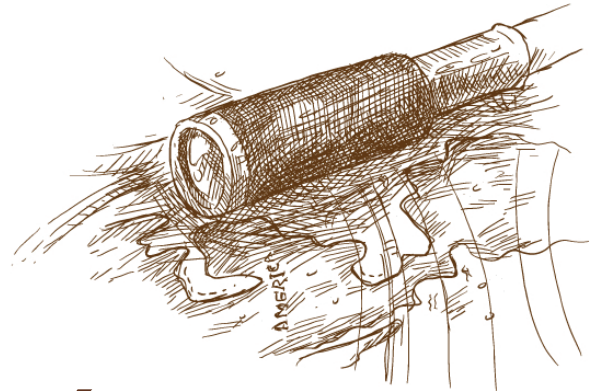
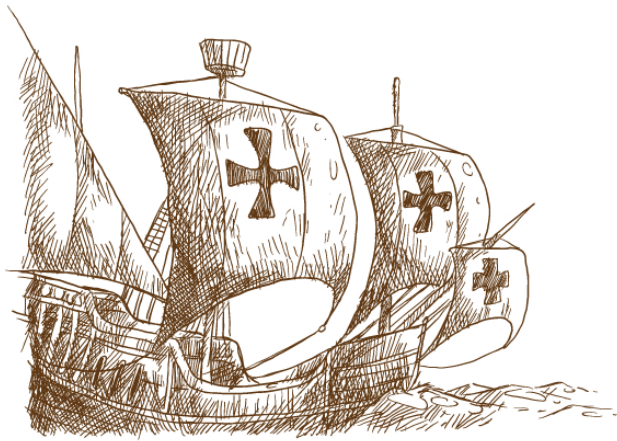
Fig. 25. El Escudo de Felipe II representa el poder del Mundo.

José María Treviño Ruiz
 Almirante (R) de la Armada Española.
 Especialista en Submarinos y en Comunicaciones.
 Fue Jefe de la Flotilla de Submarinos.
 Director del Área de Cultura de la RLNE



Bibliografía:

1. KENNEDY, P. *The Rise and Fall of the Great Powers*. 1987.
2. MACKINDER, H.J. *The Geographic Pivot of the History*. 1904..
3. MAHAN A.T. *The Influence of Sea Power upon History*. 1890.
4. MEARSHEIMER. *The Tragedy of Great Power Politics*. 2001



GALEÓN DEL SIGLO XVI, DESCRIPCIÓN Y VIDA A BORDO

GALEÓN

Un galeón era una embarcación a vela utilizada desde mediados del siglo XVI, de construcción fuerte, poderoso, que podía ser igualmente usado para el comercio o la guerra. Desde su aparición se convirtió en el principal barco de todas las naciones europeas.

En la mar, las carabelas, naos y carracas se quedaban cortas, y en su proceso evolutivo, apareció el galeón. Procede de la transformación de la galera, la nao y la carraca, en un barco más grande y mejor, con altas superestructuras en castillo y toldilla, y con formas más alargadas, acercándose a la estilizada elegancia de la galera, de la que tomó su mayor eslora en relación con la manga. El espolón de la galera perdía su carácter ofensivo para alzarse, convertirse en beque y apoyar el bauprés. La popa alta del galeón, era una evolución de la popa de la galera integrada en el casco. Desaparecían los remos y aumentaba el aparejo, que recordaba el de la nao, pero más alto y con mayor superficie vélica. Fue un barco con buenas condiciones marineras, robusto, maniobrero y veloz, que se hizo el dueño de los mares en el siglo XVI y parte del XVII, hasta que su versión como buque de guerra evolucionó al navío de línea, aunque se siguió utilizando como buque de carga hasta principios del siglo XIX.



Fig. 1. Piezas de cerámica con representaciones de barcos españoles de los siglos XVI y XVII (Museo Naval de Madrid).

DESCRIPCIÓN

Las proporciones de las naos de los siglos XIV y XV seguían la fórmula 3:2:1, eslora triple que la manga y ésta doble que el puntal. En el galeón esta proporción pasó a 4:2:1; algo más corto y ancho que una galera, y más largo y menos alto que una nao. Destacaba la altura de la obra muerta, con cubiertas y estructuras elevadas usadas como plataformas de tiro a proa y a popa, característica que heredó de la galera. El elemento más típico que conservó de la galera fue el espolón, que se prolongaba en el largo beque, aunque desprovisto de su función ofensiva, al convertirse en plataforma abalconada para la maniobra de la jarcia de proa.

Un manuscrito del siglo XVI, decía que un galeón de menos de 500 toneladas medía 51,3 m de eslora entre perpendiculares, 30,5 de eslora en la quilla y 10 de manga. Su desplazamiento aumentó con el tiempo. Por ejemplo, en la Gran Armada de 1588 contra Inglaterra, participaron tres grandes galeones portugueses de 1.000 toneladas y 8 de unas 800.

Si bien hubo galeones que arbolaron cuatro palos, este número se estandarizó en tres: trinquete, mayor y mesana de proa a popa, con velas cuadradas

trinquete y mayor y latina en el mesana. Además, podían contar con una vela cebadera bajo el bauprés. Los palos verticales se fraccionaron en machos, masteleros y mastelerillos; innovación introducida por los flamencos en 1570. Y las cofas redujeron su tamaño.

El casco sufrió modificaciones respecto a las naos y carracas. Redujo el arrufo y sustituyó la popa redonda por un espejo plano. La manga era más ancha en la línea de flotación y se estrechaba hacia las bordas, con las amuras inclinadas hacia adentro, aumentando la estabilidad que permitía instalar artillería más pesada. También se generalizó el uso de portas para los cañones por los costados. Y el castillo de proa se desplazó hacia popa de la roda, para facilitar la ceñida.

Una importante mejora fue el pinzote en la toldilla, conectado a la caña del timón, que permitía al timonel gobernar el barco y al mismo tiempo ver las velas y las estrellas. El timón de rueda no apareció hasta tiempo después de la era inicial de los galeones.

En un principio no había distinción entre galeones de carga y de guerra o armada, pero con el tiempo se especializaron. Fue en España donde apareció la necesidad de crear galeones de guerra armados con 50 a 80 cañones que, integrados en las "armadas", proporcionaban protección a las "flotas" de la "Carrera de Indias". Las piezas de artillería se clasificaban en numerosas categorías y calibres, pero se pueden dividir en tres clases:

- ▶ Armas ligeras de tiro tenso, normalmente de retrocarga, empleadas contra la infantería; las piezas pequeñas iban montadas en horquillas giratorias sobre las bordas u otras estructuras.
- ▶ Armas gruesas de tiro tenso, con un ánima muy larga en relación con su calibre,
- ▶ Y armas gruesas de tiro curvo, de gran calibre y ánima corta que disparaban proyectiles con trayectoria parabólica.

Generalmente se usaba roble para la quilla, cuerdas y otros elementos estructurales, pino para mástiles y vergas, y diversas maderas para el forro, que iba a tope. El proceso completo de construcción y aparejo de un galeón solía durar unos dos años.



Fig. 3. Modelo de un galeón. (Museo Naval de Madrid. Fotografía por Marcelino González).

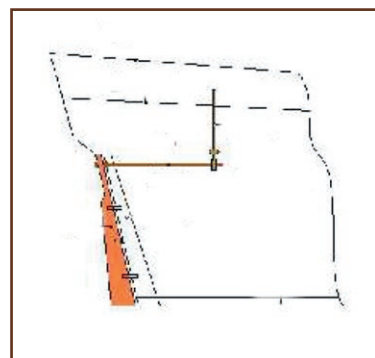


Fig. 4. Esquema de la disposición del pinzote para el gobierno de un galeón.



Fig. 2. Galeón de principios del siglo XVI. (Apunte por Marcelino González).



Fig. 5. Galeón español en un sello de correos emitido por España en 1964. (Colección Marcelino González).

En España, el astillero entregaba el navío vacío y sin aparejar. Era responsabilidad del armador o del Estado equipar el barco, que era un largo y costoso proceso. El último paso era decorar y bautizar la nave, con frecuencia con nombres religiosos. Llevaba un mascarón a proa que podía ser muy complicado, ya que el espacio disponible se prestaba a ello, aunque por economía se estandarizó en un león. En el espejo de popa se solía pintar la imagen de un santo o alguna escena religiosa. Y la parte más decorada era el castillo de popa con volutas, guirnaldas y pequeñas figuras talladas.

La obra muerta generalmente se protegía con una pintura ocre oscuro, a menudo acompañada de franjas de colores vivos. Las partes labradas se podían dorar. Normalmente, en los barcos españoles la decoración solía ser más sobria que en el resto de naciones europeas. Solían llevar una bandera en cada mástil, junto con otros estandartes y gallardetes, que variaban según las naciones, las flotas y las misiones asignadas. Las capitanas también mostraban las armas reales y la enseña del comandante de la flota.

TRIPULACIÓN

Durante alguna época, los galeones de armada españoles siguieron la norma de dotar un tripulante por cada tonelada de carga. Aunque este número varió

con el tiempo. Así, en 1550 la razón solía ser de un hombre de mar por cada 5 toneladas y media, y en 1629 de un marinero por 6 y 1/4 toneladas.

Un galeón típico de principios del siglo XVII, de unas 500 toneladas, tendría sobre 90 gentes de mar: 15 oficiales, 25 marineros, 20 grumetes o aspirantes a marineros 10 pajes o niños aprendices, y 20 artilleros, a los que había que añadir una compañía de unos 125 soldados.

Durante los siglos XVI y XVII, los galeones españoles tenían un mando doble: el capitán de mar, de mayor rango, y el capitán de guerra, que estaba al mando de la tropa. Ambos cargos se unieron en las ordenanzas de 1633 en el capitán de mar y guerra. El gobierno de la nave lo ejercía el capitán, su segundo era el maestre con responsabilidades administrativas, les seguían el piloto y el contramaestre. Otros cargos a bordo eran: guardián, cirujano, capellán, despensero, condestable, carpintero, calafate, herrero, buceador y otros.

La tropa seguía la misma jerarquía que en tierra. El capitán de guerra estaba asistido por un alférez de guerra y este por un sargento. La compañía se dividía en escuadras de 25 hombres cada una, mandadas por un cabo de escuadra. Los soldados aventajados tenían más experiencia y mayor salario. Entre estos se contaban dos tambores, un pífano y el abanderado. También cobraban más los arcabuceros y mosqueteros. El resto de los soldados, aproximadamente la mitad, iban armados con picas.



Fig. 6. Modelo de galeón flamenco del siglo XVI. Exvoto de época. (Museo Naval de Madrid).

DISTRIBUCIÓN INTERNA Y ALOJAMIENTOS

El espacio de los galeones estaba distribuido entre la carga, la tripulación y el pasaje. El espacio más bajo era la bodega, que, sobre la quilla, llevaba el lastre, generalmente piedras o arena. En la parte más baja se situaban barriles con víveres y agua, y las cargas más pesadas. En el resto de la bodega se arranchaban los demás víveres, cargas, mercancías, repuestos, pertrechos, etc., en barriles, toneles, arcones, botijas, fardos, sacos y cajas. Sobre la bodega estaban las cubiertas, puentes o baterías, donde iban las piezas de artillería.

La vida de la tripulación y los soldados se desarrollaba en las cubiertas por encima del techo de la bodega, en la cubierta alta y en las superestructuras de proa y popa. El capitán se alojaba en la cabina de la parte popel del castillo de popa, al nivel de cubierta. Más a proa estaban las cabinas de los oficiales. Sobre éstas, en el extremo superior de popa solía ir el camarote del piloto y a su lado el del capellán y otros oficiales de menor rango. La marinería se alojaba en cubierta o bajo esta, con los artilleros en la popa y progresivamente hacia proa los marineros según su rango, con los de más experiencia a popa.

El espacio en el que se desarrollaba la vida en el barco implicaba grandes incomodidades y falta de privacidad. Se calcula que cada tripulante podía disponer de 1,5 metros cuadrados. Las hamacas no empezaron a usarse hasta finales del siglo XVI. En ocasiones, los oficiales alquilaban sus cabinas a pasajeros que pudieran pagarlos.

Una característica de los galeones era la galería o pasarela que rodeaba la popa y que albergaba las letrinas de los oficiales. Como en ellas se ponían plantas aromáticas para combatir el mal olor, se empezaron a llamar “jardines”.

El resto del personal satisfacía sus necesidades directamente sobre el mar, subiendo a la borda del buque y agarrándose con fuerza a los cabos del barco para no caer al océano. En caso de mal tiempo o bien por pudor, podían usar bales o acudir a la sentina (espacio que existía bajo el suelo de la bodega). Con el tiempo se pusieron unas tablas con agujeros en el beque de proa, que empezaron a ser conocidas como “beques”.



Fig. 7. Galeón del siglo XVI en una tarjeta postal. (Colección Marcelino González).



Fig. 8. Galeones del siglo XVII. Acuarela por Rafael Monleón. (Museo Naval de Madrid).

GUARDIAS, TRABAJOS Y HORARIOS

Navegando, normalmente se seguía un sistema de tres guardias con turnos de cuatro horas. La hora se comprobaba y ajustaba con la meridiana. Entre los trabajos a bordo estaban limpiezas, mantenimientos, reparaciones, maniobras, faenas de anclas, manejo de los botes, hacer víveres, hacer aguada, cargar leña, achicar sentinas, etc. Para la maniobra de anclas, un galeón solía contar con un cabrestante pequeño con ocho bocabarras para ser movido por 16 marineros.

LATITUD, LONGITUD Y VELOCIDAD

La latitud se obtenía midiendo la altura del sol al mediodía con una ballestilla, un cuadrante o un astrolabio. La longitud se obtenía de forma aproximada por estima. Para medir la velocidad se podía lanzar una pieza de madera por la proa y contar cuanto tiempo tardaba en pasar por la popa, hasta que apareció la corredera ya bien entrada el siglo XVI.



Fig. 9. Réplica de un astrolabio. (Museo Naval de Madrid).



Fig. 10. Piratas enterrando un tesoro. (Apunte a lápiz por Marcelino González, tomado de un grabado de época).

VIDA A BORDO

Los galeones salían a la mar con víveres frescos (carnes, vegetales, frutas, etc.), secos, salados, ahumados, conservas, cecina, tocino, queso, galleta, aceite, vinagre, vino, agua, sal... y animales vivos. Los primeros que se consumían eran los frescos para que no fermentaran o se pudrieran, y en las navegaciones largas quedaban reducidos a secos, salados, ahumados, conservas y galletas, con un gran desequilibrio alimenticio y vitamínico. Los líquidos se solían racionar por persona: 1 litro de vino al día; 2 a 3 litros de agua al día; 1 litro de aceite al mes; y 3 litros de vinagre al mes. Normalmente había tres comidas al día: desayuno, almuerzo y cena. Con una comida caliente al día si el tiempo lo permitía, para lo que existía uno o dos fogones en cubierta.

Además de la tripulación y el pasaje, un galeón podía transportar animales para el consumo en la mar o para los colonos, con lo que la gente vivía rodeada de animales, hasta el punto de que muchos barcos parecían cochiqueras o corrales, con gallinas, ovejas, cabras, cerdos, caballos, vacas o mulas. También había animales mucho más molestos, no domésticos y que viajaban como incómodos polizones: ratas, ratones, chinches, cucarachas, pulgas, piojos y otros.

La gente vivía hacinada, en espacios muy reducidos y con higiene escasa o nula. El agua se corrompía en poco tiempo. Era difícil asearse y las costumbres de la época no lo aconsejaban. Con mal tiempo, las portas de los cañones permanecían cerradas, con lo que el ambiente en el interior del barco se hacía insoportable, lo que se agravaba con los animales de transporte, los parásitos, la fetidez del agua de las sentinas, los vómitos de los mareados y los alimentos en descomposición. Para renovar el aire se usaban mangueras, sahumeros y riegos de vinagre.

A bordo se rezaba mucho. En la mañana y en la tarde, el capellán o el maestro recitaban oraciones. Todos se confesaban y comulgaban antes de comenzar viaje. La exposición a las tormentas, ataques de piratas, averías, enfermedades y muchos otros peligros, hacían que, con frecuencia, la gente se acordara de algún santo de su devoción, ya que,

como decía la copla: *“El que no sepa lo que es rezar / que vaya por esos mares. / Verá que pronto lo aprende / sin enseñárselo nadie”*.

El sexo a bordo era una actividad difícil. Pero se podían dar casos de relaciones heterosexuales con prostitutas o con pasajeras, e incluso violaciones. También se daban casos de homosexualidad, a veces con pajes o grumetes; era el conocido como pecado nefando normalmente penado con la muerte.

Aunque estaba prohibido, se jugaba dinero a los naipes y a los dados. Los más cultos, muy pocos, leían libros. Despiojarse y contar historias de romances y aventuras eran pasatiempos muy entretenidos. Y era corriente cantar o tocar instrumentos como cornetas, tambores y chirimías. También se celebraban carreras de animales como cucarachas, o peleas de gallos. Si el barco quedaba al paio, los marineros podían pescar o nadar.



Fig. 11. Chirimías. Instrumentos musicales utilizados a bordo. (Fuente Wikipedia).

ENFERMEDADES Y MUERTE

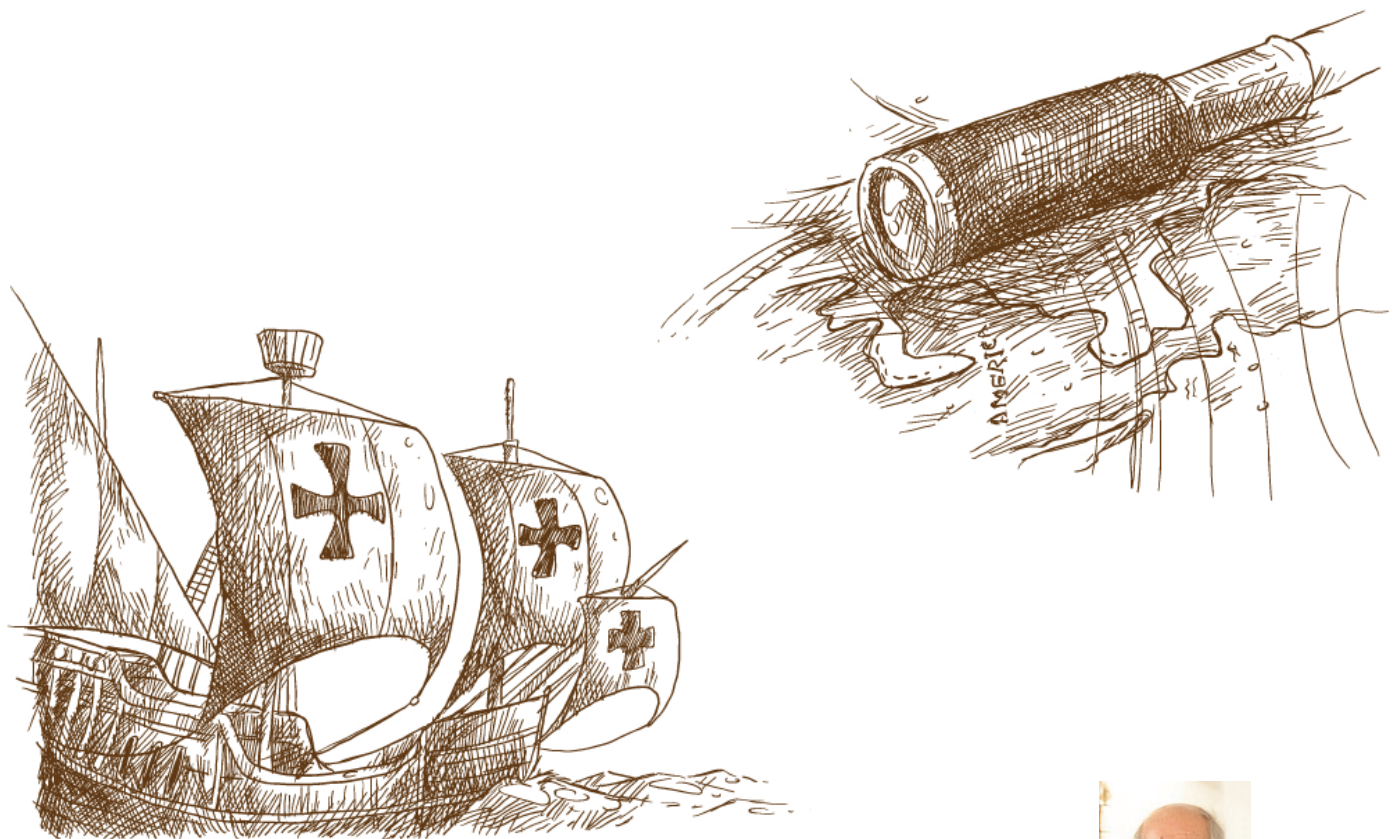
En un ambiente atiborrado y tan insano era más que probable que aparecieran diferentes enfermedades tales como disentería, tifus, fiebre amarilla, escorbuto, cólera, sarampión, viruela, sarna y otras, que a veces eran capaces de diezmar la tripulación. Una de las enfermedades más frecuentes solía ser el escorbuto debido a la falta de vitamina "C", al no ingerir durante mucho tiempo alimentos frescos, sobre todo vegetales. En las guerras, se podían producir más muertes por enfermedades que por combates. En caso de fallecimiento, se envolvía el cadáver en una lona o estera, se le añadía algo pesado y se tiraba la mar.



Fig. 12. Modelo del galeón del siglo XVI *San Lucas* en una tarjeta postal. (Colección Marcelino González).

FINAL

Así eran los galeones y así era la vida a bordo, cargada de riesgos y peligros. Y, de todas formas, los galeones llegaron a navegar por el Atlántico y el Pacífico durante muchos, muchos años, dando un claro ejemplo de lo recio de su construcción y del temple de las gentes que los tripularon.



Marcelino González Fernández
Vicepresidente Real Liga Naval Española.



EL GALEÓN, LA HERRAMIENTA PERFECTA PARA EL CONTROL Y DOMINIO DE LOS MARES

INTRODUCCIÓN

El galeón fue un modelo de buque que existió en la Armada prácticamente durante dos siglos. Una de las razones que motivó su aparición se remonta al año 1453, cuando el Imperio Otomano tomó Constantinopla, y se cortó la Ruta de la Seda que iba desde China hasta esa capital. Por ello, los imperios del momento, que eran el español y el portugués, se lanzaron a la conquista de las Indias Orientales. Este hecho se aprecia en la carta del año 1500 que Juan de la Cosa enseñó a los Reyes Católicos para mostrar cómo era el nuevo mundo conocido.

En aquellos tiempos los portugueses ya habían dado la vuelta a África, y habían alcanzado la India. Por su lado Cristóbal Colón consiguió que los Reyes Católicos financiaran una expedición para llegar a las Indias Orientales navegando hacia el oeste, aprovechando los alisios. Posteriormente, en 1519, Magallanes consiguió que Carlos V apostara por una expedición de cinco naos para encontrar un paso que uniera el Atlántico con el Pacífico, el conocido finalmente como Estrecho de Magallanes. De esta manera se alcanzaron las Indias Orientales, el archipiélago San Lázaro (después conocido como Filipinas), y la isla de Mactán, donde Magallanes falleció en lucha contra los indígenas de la zona el 27 de abril de 1521.

Aquel año Hernán Cortés conquistó México y en 1532 Francisco Pizarro inició el asalto de Perú. Además, en 1565, López de Legazpi fundó la ciudad de Cebú, en Filipinas, y ese mismo año Urdaneta consiguió llevar a cabo lo que ya se había intentado varias veces, retornar de Filipinas por el Pacífico, y completar el tornaviaje.



Fig. 1. Sello de Urdaneta. (Fuente: autor).

Estos descubrimientos dieron lugar a unas nuevas rutas comerciales oceánicas que recorrían todo el globo, transportando tesoros de las Indias a la península. Riquezas que debían ser protegidas, y que hasta aquel momento eran transportadas principalmente en galeras, carabelas, naos y carracas, los barcos más habituales de las exploraciones de aquellos años.

La abundante documentación que Andrés de Urdaneta proporcionó tras el primer tornaviaje creó lo que se denominó el “Galeón de Manila”, también conocido como el “Galeón de Acapulco”. Esta línea de unión entre América y Asia se iniciaba en Acapulco por el mes de marzo, con margen suficiente para que se pudiera llevar a cabo el viaje de retorno de manera segura. Los buques al partir de Acapulco navegaban en demanda del paralelo diez grados norte, en busca del cinturón de los alisios. En total navegaban unos tres meses (de marzo a julio) para alcanzar Filipinas, aunque el viaje de vuelta (el tornaviaje), ya sin mar de las damas por medio, ya no era tan plácido ni corto.

Sin el beneplácito de los alisios solían realizarlo entre julio y enero, ya que para llevarlo a cabo tenían que recorrer una distancia mayor, subiendo hasta el paralelo de cuarenta grados norte (donde avistaban las “señas”, unas algas), para no tener a los alisios en contra, y poder ayudarse de algunas corrientes de esa zona.

NACIMIENTO DEL GALEÓN

A finales del siglo XVI y comienzos del XVII se produjeron una serie de transformaciones en el trazado de los buques, que se plasmaron en un sensible aumento de sus dimensiones. Esto se debió a la aparición de las nuevas rutas marítimas que hicieron necesaria la creación de una nueva tipología de buque que cumpliera con las exigencias de la época. Por una parte, era necesario disponer de una nave dotada de un diseño adecuado y resistente para soportar las largas navegaciones oceánicas, y los temporales. Y, en segundo lugar, este nuevo tipo de buque debía poseer el suficiente arqueado (volumen) para poder transportar las mercancías y la tripulación. Además, esta nueva

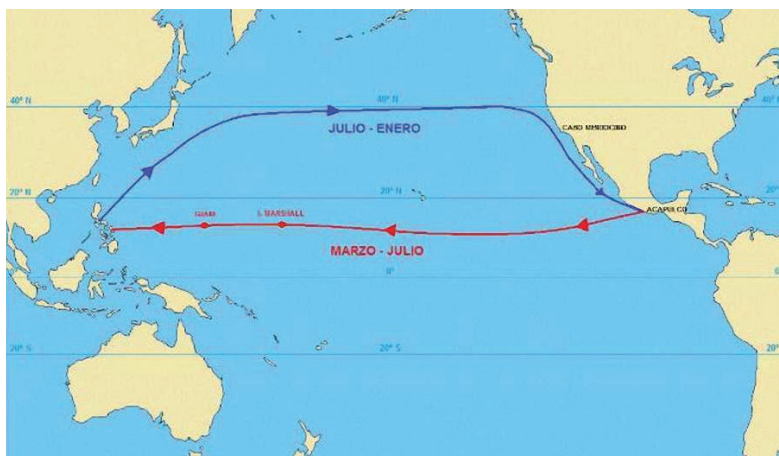


Fig. 2. Ruta del Galeón de Manila. (Fuente: autor).

embarcación debía estar diseñada para poder ser adaptada para la guerra, mediante el montaje de los cañones necesarios para la protección de los tesoros y mercancías transportadas.

Y de esta manera nació el galeón español, la herramienta perfecta para el control y dominio de los mares. Una nave cuyo diseño y evolución nos pertenece, aunque hay que reseñar que posteriormente otros países también la construyeron, e incluso mejoraron sus formas. Las características principales del galeón con respecto a las naos y a las carabelas de la época se centraban en que su eslora era mayor (en relación con la manga), y poseía más cubiertas.

Por norma general, un galeón de cierto porte solía poseer dos cubiertas y una estructura sobre elevada en el castillo. La misión de esta última consistía en dotar al buque de una ventaja en los abordajes sobre otras embarcaciones. También disponía de una estructura similar sobre elevada en toldilla (popa), el alcázar, con la misma función.



Fig. 3. Superestructuras del galeón. (Fuente: Museo Naval de Madrid).



Fig. 4. Recreación de un galeón en el Museo de la Construcción Naval de Ferrol. (Fuente: autor).

A veces existía una pasarela que unía el alcázar con el castillo, la jareta. Sobre ella se montaba una red (que podía ser un entablillado de madera) para evitar que otros barcos abordaran la cubierta. En cuanto al aparejo de los galeones, normalmente tenían los siguientes palos y velas (de proa a popa): un bauprés (con una vela cuadra), un palo trinquete con dos velas (trinquete y velacho), un palo mayor (con una vela cuadra, la vela mayor, y una gavia de mayor), y la mesana (con una vela de cuchillo, que ayudaba al gobierno de la nave).

Algunos galeones, sobre todo los portugueses, tenían un cuarto palo, que se denominaba contramesana, también dotado de una vela que actuaba de timón. Los portugueses generalmente estaban armados para la guerra, y poseían poca capacidad de carga.

RUTAS Y ARMADAS DEL GALEÓN

Ante la necesidad de tener que proteger las importantes mercancías y tesoros que se transportaban por las diferentes rutas comerciales, en España se fueron creando distintas Armadas. Entre ellas destacaron la de Guardacostas de Andalucía (con base en el puerto de Santa María), la de la Armada de Barlovento (con base en Veracruz), la Armada del Cantábrico (compuesta por la Armada de la escuadra de Galicia), la de las Villas Cántabras, la de Vizcaya y la de Guipúzcoa.

El galeón fue el tipo de nave utilizada en la ruta del “Galeón de Manila”, a veces armado y a veces no, dando lugar al galeón de guerra y al mercante. Los de guerra eran necesarios para la defensa de los mercantes, y generalmente estaban formados por la Capitana y la Almiranta. A veces había un solo barco, y otras veces varios, acompañados al menos de la Capitana y la Almiranta, específicos para la guerra, pero que también transportaban oro y plata.

Aquellos galeones eran verdaderas fortalezas flotantes para defender los tesoros transportados. Para formar todas las Armadas fue necesario construir cientos de ellos a lo largo

de casi dos siglos, lo que supuso un problema económico para la corona, que poseía un imperio muy potente, pero también un problema de financiación.

Para salvar este problema, los galeones se construían por cuenta propia mediante un asiento, es decir, un contrato. El rey ordenaba que se construyeran los galeones y se hacían asientos de arrendamiento, mediante los cuales los particulares los construían por su cuenta y en nombre propio, arrendándolos posteriormente a la Corona por un precio establecido. El particular también prestaba el servicio de navegación y patrullaje mediante una contraprestación económica.

¿CÓMO SE CONSTRUÍA UN GALEÓN?

En los siglos XVI y XVII se acentuó la separación de funciones entre el diseñador y el constructor. En una época en que no se elaboraban planos, o al menos tal como los entendemos hoy en día, el diseñador dibujaba sobre papel la cuaderna maestra, el perfil y algún otro elemento de importancia. Dada la ausencia de planos, los diseños tenían que fundamentarse en reglas muy simples y en formas curvas fáciles de obtener mediante el uso de arcos de circunferencia ejecutados con cordeles.



Fig. 5. Galeón armado. (Fuente: Museo Naval de Madrid).

En el siglo XVI no existía en España una normativa oficial que definiese las principales dimensiones de los galeones, de manera que el conocimiento de la materia se limitaba a la tradición oral y a la propia experiencia de los constructores. A partir de ahí empezaron a aparecer una serie de manuscritos que hablaban algo de los navíos. En cualquier caso, España fue el primer país que reguló la construcción de galeones y para ello publicó una serie de ordenanzas: las de 1607, 1613 y 1618. Posteriormente se publicaron otras en 1666 y 1679.

Para construir un galeón lo primero que se hacía era poner unos tableros de madera sobre la playa. La medida más importante era la manga del barco, y a partir de ella se obtenían las demás dimensiones aplicando una serie de relaciones. Posteriormente se colocaba la quilla, la columna vertebral del barco. A partir de ese momento se instalaba la roda (la parte de proa), el codaste (popa), y la cuaderna maestra. El resto de las cuadernas, mediante el método de ligazones superpuestas, se iban superponiendo. A

continuación, se instalaban los redeles de proa y popa, y tras ellos las vagras (elementos longitudinales). Finalmente se forraba el casco (por fuera), e interiormente se reforzaba con los palmejares.

¿DÓNDE SE CONSTRUÍAN LOS GALEONES?

Los galeones se construían de manera artesanal en las riberas de los ríos o en las playas, por los carpinteros de ribera. La arena lisa de la orilla del agua servía para dibujar las formas que posteriormente se iban a cortar en las maderas. Incluso se orientaba la posición del casco de tal manera que le diera la misma cantidad de sol por los dos costados, evitando así deformaciones futuras.

Aquellos astilleros no eran permanentes, sino que se montaban para empezar los trabajos, y se desmontaban cuando acababa la construcción del galeón. En la construcción artesanal se utilizaban hachas, hachuelas, sierras, berbiquís y taladros, por lo que era difícil que dos piezas fueran iguales, lo que complicaba que los galeones fueran totalmente simétricos.



Fig. 6. Recreación del Galeón de Manila. (Fuente: Museo Naval de Ferrol).



Fig. 7. Galeón "Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas", capitana de la Armada de la Mar Océana. (Fuente: Museo Naval de Madrid).

Para su construcción se iban levantando astilleros a lo largo de las costas de todo el imperio, aunque principalmente se construyeron en el Cantábrico. En la provincia de Guipúzcoa llegó a haber hasta once astilleros. Hacia el oeste teníamos los astilleros de Zarauz, y los de los ríos Orío y Deva. En Vizcaya existían astilleros en Bermeo, Lekeitio y Bilbao. En la ría de Bilbao había tres astilleros: Portugalete, Zorroza y Deusto. En Cantabria estaban los astilleros de las villas cántabras: Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera. Finalmente, en Asturias y en Galicia también se sabe que se construyeron algunos galeones, pero en mucha menor medida que en que en Cantabria y en el País Vasco.

En Andalucía también se construían galeones, pero en el año 1590 Felipe II prohibió que los galeones allí construidos navegaran a las Indias por el mal resultado que daban las maderas de la zona. De esta manera aquellos astilleros se especializaron en preparar y carenar. En aquellos careneros era donde se preparaban las flotas para ir a las Indias, y también se especializaron en construir la obra muerta de los barcos con pino de la zona de la costa de Levante. También se conoce que se construyó algún galeón en Vinaroz, y en Sant Feliu de Guíxols, pero no hay constancia de que se construyera ninguno en Barcelona (las Atarazanas estaban especializados en galeras).

En Portugal los más importantes fueron los de Oporto, Peniche y Lisboa. Y si nos vamos a la costa atlántica de América, el principal astillero fue siempre el de La Habana, aunque también en Veracruz se construyeron algunos galeones. También existieron astilleros en la costa del Pacífico, e incluso en Filipinas (el más importante, el de Cavite).

LOS PRIMEROS GALEONES PARA LA GUERRA

Los primeros galeones construidos exclusivamente para la guerra fueron los galeones agalerados (híbridos carga/guerra) de Pedro Menéndez de Avilés, que se construyeron en 1567. Menéndez de Avilés, quien fuera gobernador de la Florida, la conquistó en 1565. Cuando regresó a España, Felipe II le encargó construir doce galeones para proteger las Antillas de piratas y corsarios.

Estos galeones fueron denominados los doce apóstoles porque portaban los nombres de cada uno de los apóstoles, y fueron construidos en el astillero de Deusto, en la ría de Bilbao, en el año 1567. Estas naves, de 24 m de eslora y 285 toneladas, poseían una fila de remos que no pudo ser utilizada en la navegación atlántica. Solo se usaron para entrada y salida de puertos, y en combate para dar maniobrabilidad al buque.

Por cierto, Menéndez de Avilés dará nombre a la tercera de las cinco fragatas de la clase Bonifaz (F-110) de la Armada que se construye en la actualidad en los astilleros de Navantia Ferrol.

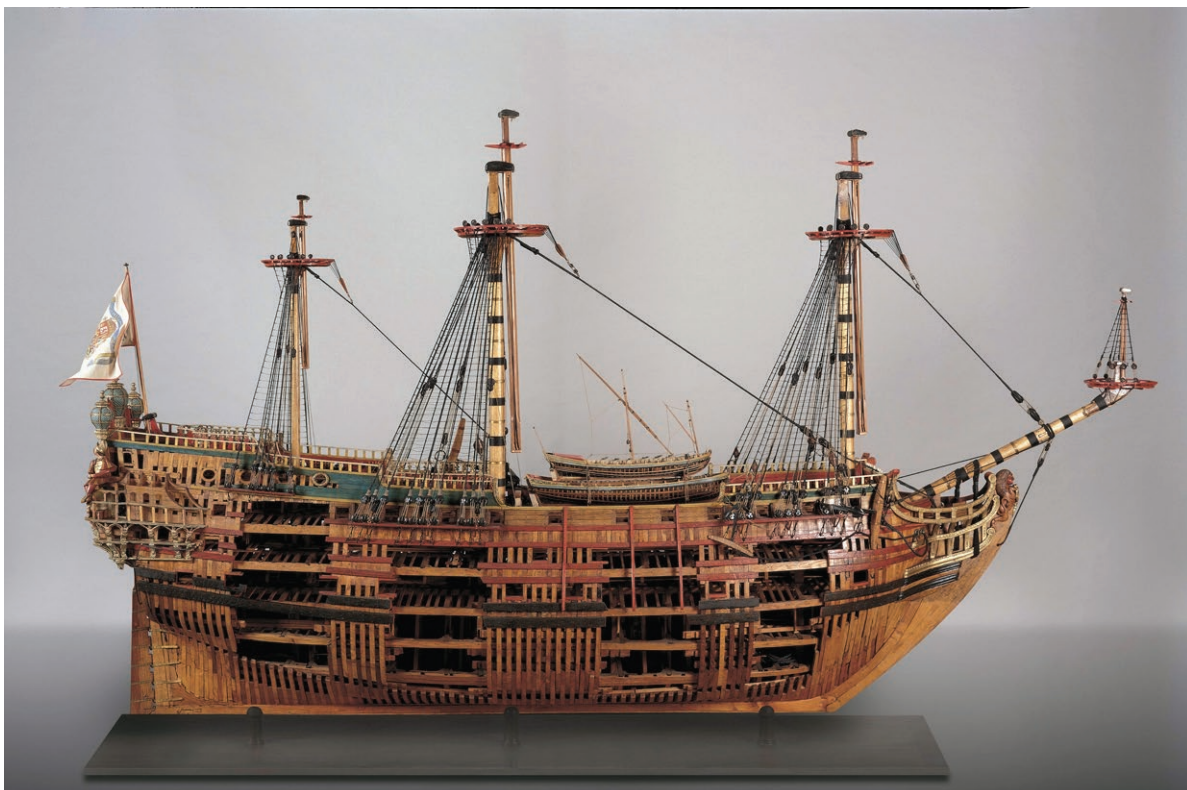


Fig. 8. Perfil de un Galeón. (Fuente: Museo Naval de Madrid).



Fig. 9. Galeón San Martín: Reproducción de un cuadro cedido por don F. Condeminas. (Fuente: Museo Naval).

GALEÓN SAN MARTÍN (CAPITANA GENERAL DE LA ARMADA) O SÃO MARTINHO

No se puede hablar de galeones del siglo XVI, ni de Álvaro de Bazán, sin mencionar al galeón San Martín. Esta nave fue una embarcación de la cuál no se conoce con exactitud, ni su lugar de construcción, ni el año (la primera referencia de su existencia es de 1574). De lo único que se tiene certeza, es de que se construyó en Portugal.



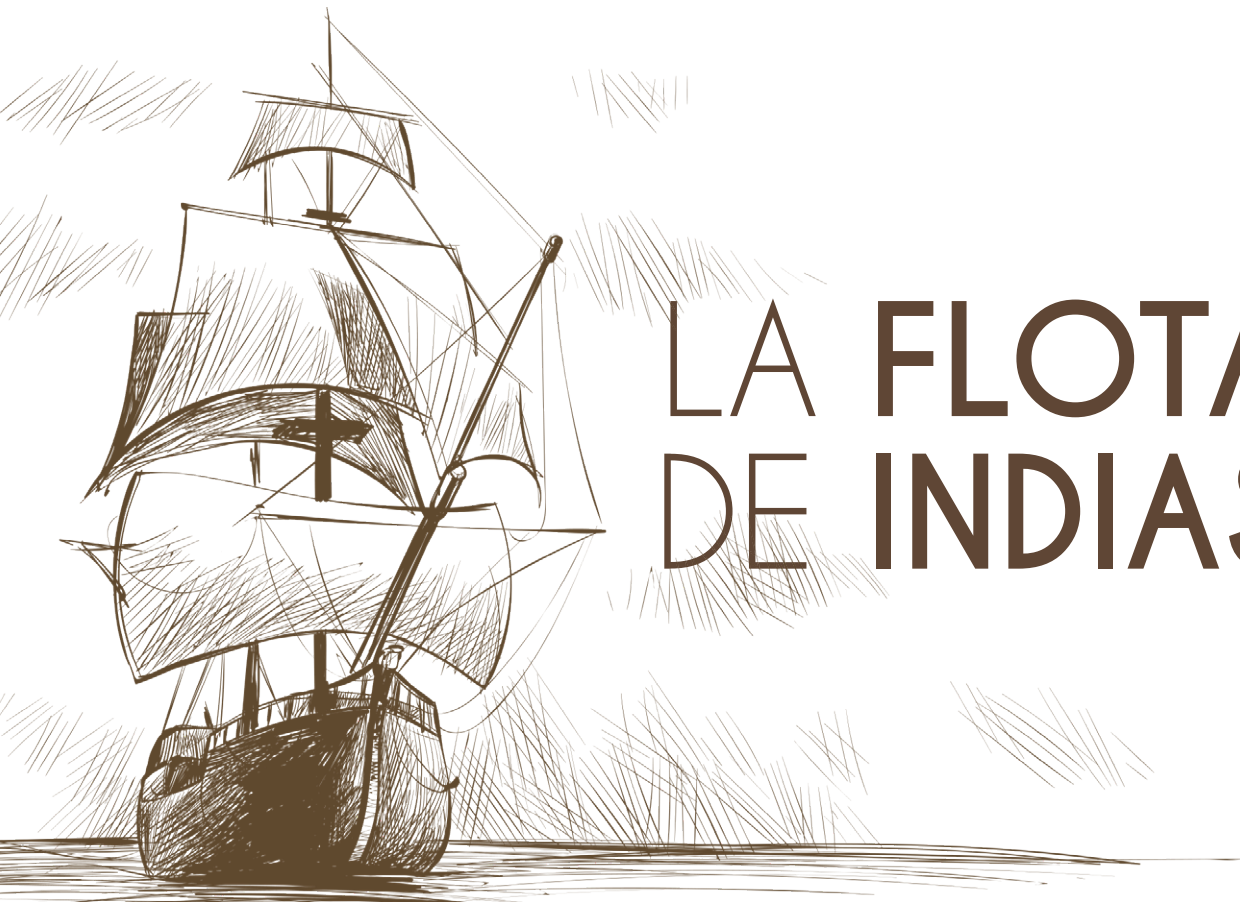
Fig. 10. Galeón San Martín. (Fuente: Museo Naval de Madrid).

Este buque fue uno de los galeones de la escuadra de Portugal que fue tomada por Felipe II por tierra y Álvaro de Bazán por la mar. Posteriormente fue incorporado a la Armada del Mar Océano, y debido a sus buenas cualidades, Álvaro de Bazán la tomó como Capitana en la batalla de la isla de San Miguel de 1582, en la batalla de la Isla Tercera de 1583, y también cuando se creó la Gran Armada de 1588 para invadir Inglaterra.



Raúl Villa Caro

Doctor Ingeniero Naval y Océánico.
Capitán de Corbeta (R) del Cuerpo
de Ingenieros de la Armada.



LA FLOTA DE INDIAS

LAS NUEVAS VÍAS DE COMUNICACIÓN OCEÁNICA Y EL COMERCIO

Tras la gesta del navegante portugués Bartolomé Díaz, quien alcanzó el cabo de Buena Esperanza en 1488, Vasco de Gama abriría la ruta que, bordeando África, llegaba hasta la India y el Sureste Asiático. Con ello alcanzaron las Islas de las Especies, la preciada meta por la que habían suspirado todos los monarcas europeos. Sin embargo, pese a la importancia de su logro, aún mayor relevancia tendría la apertura de la ruta marítima que, atravesando el Océano Atlántico, unió Europa con el Nuevo Mundo hallado por Cristóbal Colón en 1492. Tras el Descubrimiento, España organizó la Carrera de Indias, que fue un sistema de rutas marítimas necesario para conectar comercialmente con los virreinos americanos y que estuvo en vigor entre los siglos XVI y XVIII.



Fig. 1. Rutas Portuguesas en Asia y hacia las Islas de las Especies.

LA CASA DE CONTRATACIÓN Y EL MONOPOLIO COMERCIAL

Este tráfico comercial no se realizó libremente. Desde un principio, se estableció un monopolio mercantil entre España y el Nuevo Mundo en beneficio del reino de Castilla y del que quedaron excluidas las demás naciones. Para controlar dicho monopolio, el 20 de enero de 1503 se fundó en la ciudad de Sevilla la Casa de Contratación. Su funciones eran: el registro de los navíos y la comprobación de sus condiciones previas a la partida, la concesión de las licencias de embarque a los viajeros al Nuevo Mundo, la cobranza de la *Avería* (cantidad destinada a sufragar los gastos de la Armada de protección) y de los impuestos sobre los bienes importados, la administración de justicia en los pleitos relativos al comercio y la navegación al Nuevo Mundo, el reclutamiento de los colonos para las nuevas tierras y la organización de las flotas.

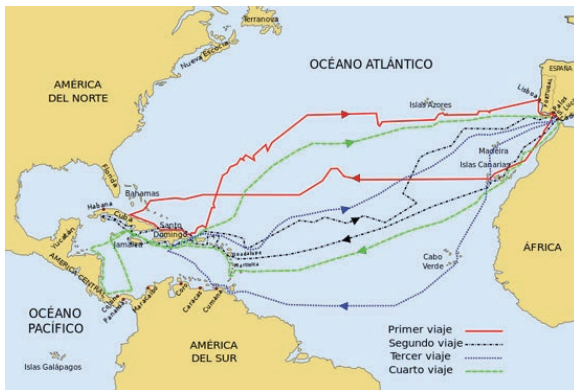


Fig. 2. Rutas de Cristóbal Colón. Ruta hacia el Oeste para llegar a las Islas de las Especias. El Descubrimiento de América.

La Escuela de Navegación, organismo dependiente de la Casa de Contratación, al frente de la cual se hallaba el Piloto Mayor, se encargaba de la confección del Padrón Real. Esta era una carta mapamundi de las islas y tierras del Nuevo Mundo que se mantenía actualizada con las noticias comunicadas por los pilotos que desde allí regresaban. A partir de ella se trazaban las cartas de marear para la zona por la que iba a navegar la flota. Sevilla se convirtió en el mayor centro cartográfico de su tiempo. También se encargaba de la preparación de los instrumentos necesarios para la navegación (agujas de marear, instrumentos astronómicos como cuadrantes, astrolabios náuticos, ballestillas, las ampollas para medir el tiempo). Las primeras correderas aparecieron años después en fecha desconocida. En dicho centro se daban clases de náutica a nuevos alumnos en el arte de la navegación astronómica quienes debían superar el examen que les capacitaba para actuar como los pilotos que habían de guiar las naves a través del Océano. En las imprentas sevillanas se imprimieron las primeras obras sobre la navegación astronómica, donde se describían los métodos a aplicar, el empleo de las tablas de declinaciones solares y el manejo correcto de los instrumentos necesarios para la navegación de altura.



Fig. 4. Mapamundi de Diego Ribero (1529), copia del Padrón Real.

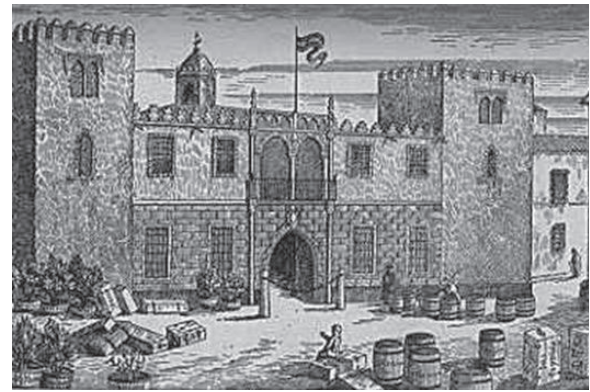


Fig. 3. Casa de Contratación. Grabado.

Desde el principio se estableció que todo el tráfico marítimo con América saliese y arribase obligatoriamente de Sevilla. Ya existía el antecedente pues, salvo en el caso del viaje descubridor de 1492, los restantes viajes colombinos habían sido organizados en Sevilla bajo la dirección del obispo Rodríguez de Fonseca. Con esta medida se lograba fiscalizar todo el tráfico que llegaba del Nuevo Mundo, ya que La Casa de Contratación funcionaba como una aduana. Además, tuvo capilla y cárcel propias. Fue suprimida en 1790.

EL SISTEMA DE FLOTAS DE INDIAS PARA HACER FRENTE A LA PIRATERIA Y EL CORSO ENEMIGOS

En un principio las naves que viajaban a las Indias lo hacían de manera independiente atendiendo a las necesidades comerciales. Las guerras que España mantenía contra la Francia de Francisco I provocan en 1521 la aparición de los primeros ataques contra las naves españolas. De 1530 a 1555 los barcos que navegaban por el Caribe recibieron los ataques de piratas franceses. Se apoderaban de las naves y capturaban a sus tripulantes para pedir un rescate por ellos.

También las ciudades costeras estuvieron sometidas al ataque y posterior saqueo por piratas y corsarios. Santiago de Cuba fue asaltada en 1554 y La Habana en 1555. Desde 1560 los ataques son principalmente ingleses, como aquellos de John

Hawkins y Francis Drake. Sin embargo, el que tuvo mayor repercusión corrió a cargo del corsario francés Jean Fleury, quien, en el año de 1522, al mando de una flota de seis naves, atacó a las tres españolas que transportaban el segundo envío del tesoro que Hernán Cortés había tomado a Moctezuma.



Fig. 5. La Flota de Indias.

El hecho motivó un cambio fundamental en la forma en que los barcos españoles viajaban a través del Océano. Carlos I dictó una Real Provisión por la que se creó una Armada de protección contra los corsarios. Posteriormente, una Real Cédula de 1542 estableció que los buques procedentes del Caribe y Nueva España (México), partieran desde La Habana viajando en Flota. A partir de tal fecha, las naves saldrán reunidas para brindarse mutua protección e irán defendidas por cuatro o más naves armadas. La fecha del 16 de junio de 1561 cobra especial importancia para el tráfico marítimo ya que una Real Cédula prohíbe que las naves viajen sueltas a las Indias.

Muchos años después, en 1635, España puso en marcha la Armada de Barlovento, que era una Flota armada permanente que protegía las derrotas interiores del Mar Caribe contra el ataque de piratas y corsarios. Tenía sus bases en puertos estratégicos como Veracruz, Cartagena de Indias, La Habana, Santo Domingo o Puerto Rico.

EL NACIMIENTO DEL GALEÓN

Así como la carabela tiene origen portugués, la necesidad de contar con una nave armada con artillería manejada por profesionales que diera apoyo a las naves mercantes de la época (carabelas y naos), provocó el nacimiento de un nuevo tipo de nave que recibió el nombre de galeón.

El galeón se diseñó a partir de la nao. Su casco se alargó para una misma manga, mientras ambas tenían una capacidad de carga similar. Igualmente disponía de un castillo en la proa y otro a popa. Este último adquirió con el tiempo un gran desarrollo debido a la ventaja proporcionada en caso de combate, mientras su homónimo de proa se acortaba. Las cubiertas elevadas iban resguardadas por una borda alta y resultaban óptimas para que los ballesteros y arcabuceros pudieran utilizar sus armas contra unos enemigos situados a un nivel inferior. El aparejo de los galeones era semejante al de las naos. Sobre los palos trinquete y mayor portaban dos velas, que luego se aumentó a tres. En el mesana envergaban una vela latina. Finalmente, de la proa y elevado en ángulo hacia el cielo partía un bauprés sobre el



Fig. 6. Galeón español siglo XVI.

que se disponía la cebadera, como en las carabelas. El castillo de proa avanzaba sobre el bauprés a modo de un corto espolón, que con el tiempo desaparecería para facilitar la maniobra de las velas de proa, dando origen al beque. Finalmente, sobre los mástiles trinquete y mayor se dispusieron unas cofas de tamaño superior al habitual y con su perímetro protegido por una banda de madera, desde la que ballesteros y arcabuceros disparasen sus armas.

El afinamiento del casco y el posterior aumento de la superficie vélica lograron que el galeón fuera un tipo de buque más rápido que naos y carracas, naves dedicadas al transporte de mercancías, a las que acompañaban

Pero la parte más importante de un galeón, y dónde estribaba la principal diferencia con las naos, era la disposición de las cubiertas para albergar las piezas de artillería —lombardas y cañones— así como el hecho de contar con aberturas en los costados por las que asomar las bocas de éstos en los momentos del combate. Durante el resto de la navegación, las piezas se retiraban al interior y se cerraban las aberturas con unas portas. La necesidad de contar con el mayor número posible de bocas de fuego a bordo hizo que la superficie de las cubiertas se ampliara en torno a ambos costados dejando un hueco central para la maniobra de palos y velas y el manejo de las barcas. Para que el peso de la artillería afectase lo menos posible a la estabilidad, se situaban los cañones de mayor calibre más cerca de la flotación, dejando las cubiertas altas para los menores calibres.

El galeón nació como buque mixto, es decir, un buque mercante que portaba armas para su defensa. En la segunda mitad del siglo XVI ya había algunos dedicados en exclusiva para la guerra. Estos galeones, que formaban parte de las Flotas de Indias, recibieron los nombres de *Capitana*, *Almiranta* y

el genérico de *galeones del Rey*, cubrían las posiciones a proa, a popa y por el costado de barlovento, el más expuesto de la flota. Además de portar una poderosa artillería, todo *galeón del Rey* contaba con un nutrido número de hombres de armas a bordo, que manejaban no solo la artillería sino las demás armas disponibles y que estaba entrenado para el abordaje de la nave enemiga. Debido a ello, el mando estaba separado y cada *galeón* contaba con un capitán de mar, que dirigía la nave, y uno de guerra, quien se ocupaba de la gente de armas. Por una ordenanza de 1633 ambos cargos se unieron en el capitán de mar y guerra, precursor del actual Cuerpo General de la Armada.

El primer galeón del que se tiene noticia se dispuso en Cartagena en el año 1509 para la conquista de Orán. En él embarcó el conde Pedro Navarro. En la siguiente expedición para Orán, en el año 1516, también figuró un galeón de 100 toneles, el de Bernal Brunet. Iba acompañado de diez naos de 150 a 200 toneles, una carabela de 100 toneles y una gran carraca de 1.000 toneles. Estas cifras nos dan una idea de su tonelaje relativo. Con el tiempo, el tonelaje de los galeones fue en aumento. En la Gran Armada contra Inglaterra de 1588, además del galeón *San Martín*, de 1.200 toneladas, iban otros ocho de más de 800 toneladas. En la Armada del Mar Océano, que se encontraba fondeada en Ferrol el 5 de febrero de 1597, figuraban los galeones *San Pablo*, *Almiranta* y *Misericordia*, de más de 1.000 toneles. Los tres anteriores eran galeones creados para el combate y formaban parte de las Flotas de Indias. Acompañaban a naos de unos 500 y no más de 600 toneles, que portaban la carga; su tonelaje estaba limitado por el calado ya que debían ser capaces de superar la barra de Sanlúcar de Barrameda y poder navegar por el Guadalquivir los 90 kilómetros que separaban la mar de Sevilla. Posteriormente, bien avanzado el siglo XVI, alcanzó su máximo tamaño en el *Galeón de Manila*. Se trataba de un galeón de tipo mixto que junto a las mercancías también portaba armas; cubría la derrota entre Filipinas y Acapulco, con un desplazamiento de hasta 2.000 toneles.

LAS DERROTAS A INDIAS

La derrota de ida a las Indias partía de Sevilla, donde las naves que la componían habían sido alistadas. Hacían escala en Canarias, donde completaban agua, víveres y leña. Tras el cruce del Atlántico, recalaban en las islas Deseada o Dominica, que ya habían sido bautizadas por el Almirante como la *Entrada a las Indias*. Tras la necesaria aguada y relleno de leña, la Flota se dividía en dos. Una parte iba a Nueva España (México) y la otra a Tierra Firme. Esta partía con destino a Panamá (inicialmente Nombre de Dios y Portobelo a partir de 1596) y Cartagena de Indias. Para el retorno, ambas Flotas se reunían en La Habana. A su partida, tomaban el Canal de Florida y ascendían



Fig. 7. Galeón "Andalucía". España.

hasta alcanzar los 39° de latitud norte. Entonces arrumbaban al este para alcanzar el archipiélago de las Azores, escala obligada de un viaje que resultaba bastante más largo que el de ida. Ambas derrotas habían sido descubiertas por Cristóbal Colón y, al ser consideradas como las óptimas, fueron utilizadas tanto por las Flotas de Indias como por los veleros que desde entonces cruzan el Atlántico.

La distancia entre las Canarias a las islas Deseada y Dominica era de 2.650 millas, mientras que hasta Santo Domingo había 3.100 millas. Sin embargo, más que la distancia, lo que importaba a efectos de la planificación de los movimientos de las Flotas de Indias era el tiempo empleado. Por esta razón los trayectos se medían en singladuras (días de mar). Las duraciones promedio de los viajes eran las siguientes:

- ▶ Cádiz a Canarias... 12 singladuras.
- ▶ Canarias al Caribe..... 30“
- ▶ Canarias a Cartagena Indias... 50“
- ▶ Canarias a Santo Domingo..... 50“
- ▶ Canarias a Panamá..... 70“
- ▶ Canarias a Veracruz..... 75“

Los retornos eran bastante más largos:

- ▶ La Habana a Cádiz..... 70 singladuras
- ▶ Azores a Cádiz..... 30“
- ▶ Santo Domingo a Cádiz..... 100“
- ▶ Cartagena Indias a Cádiz..... 100“
- ▶ Veracruz a Cádiz..... 130“

Debido a la duración de los viajes y, sobre todo, a la necesidad de respetar las épocas de huracanes, el ciclo de ida y vuelta se prolongaba por dos años completos. Así, una flota que saliera de Cádiz en primero de julio, llegaba a Veracruz a mediados de septiembre. Allí quedaba fondeada en espera de que llegara en momento favorable para la partida, el cual dependía de la meteorología. Con anterioridad se limpiaban fondos y se cargaban las naves. La Flota partía de Veracruz a primeros de junio del siguiente año y arribaba a Cádiz a primeros de octubre. Es decir, que el tiempo muerto era de 18,5 meses frente a los 5,5 meses de navegación efectiva.



Fig. 8. Las derrotas de las Flotas de Indias. Geografainfinita.com.

EL ESFUERZO EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Esas largas estancias en puertos de aguas cálidas acentuaban el deterioro de los cascos de madera por la *broma*, a lo que los españoles dieron una solución temprana al forrar los fondos de los barcos con finas planchas de plomo. Este deterioro fue la razón por la que, siempre que se podía, se enviaran al Nuevo Mundo naves viejas que finalizaban allí su vida, hecho que se puede comprobar en las estadísticas por la diferencia en número entre las naves que viajaron a América y las que retornaron. Este ciclo tan prolongado en el tiempo nos obliga a reflexionar acerca del escaso rendimiento del capital invertido y de la necesidad de contar con numerosos buques para sostener la Carrera de las Indias. Se calcula que en el siglo y medio que duró el sistema de Flotas se emplearan al menos 1.000 buques para cubrir el tránsito de mercancías entre España y las Indias. El tonelaje de los buques fue creciendo con el tiempo. Si en el período 1506-1525 era de unos 100 toneles, a partir de 1548 ya era de 200 toneles, aunque ya las había hasta de 600 toneles.

La anterior cifra nos da una idea del esfuerzo constructor al que tuvieron que afrontar los astilleros españoles en esos dos siglos, cuya mayor parte estaban en la Península Ibérica, especialmente en su costa norte (Pasajes, Bilbao, Castro Urdiales, Santoña y Santander), aunque pronto participaron los americanos como La Habana y Veracruz. Debemos de considerar que, aparte de las naves destinadas a sostener la Carrera de Indias, seguía funcionando el



Fig. 9. La Sevilla del Siglo XVI. Era una verdadera capital del Mundo.

tráfico de cabotaje interior entre los puertos propios (peninsulares y con los archipiélagos canario y balear), con los del Reino de Nápoles y con los puertos del Norte de Europa. Al mismo tiempo, España mantenía en el Mediterráneo una poderosa Flota de Galeras, con atarazanas en Barcelona, Cartagena y Sevilla, en constante acción para contener el avance de los turcos y afrontar los ataques de las costas españolas por piratas berberiscos.

LA PROTECCIÓN DE LOS PUERTOS Y CIUDADES COSTERAS DE INDIAS

Paralelo al establecimiento de un sistema de Flotas y a raíz de los ataques a las ciudades costeras por Hawkins y Drake, nació la necesidad de proteger los puertos donde se refugiaban los buques de la Carrera de las Indias durante los períodos de espera y de las principales ciudades costeras del Nuevo Mundo. En un esfuerzo sin parangón, España levantó, a lo largo de los siglos XVI y XVII principalmente, numerosos fuertes, murallas y baluartes que circundaban ciudades para protegerlos de los ataques de piratas primero y de fuerzas enemigas después. Las principales plazas americanas fortificadas por España fueron las de La Habana, Cartagena de Indias, San Juan de Puerto Rico, Portobelo (Panamá), Veracruz y Campeche (México). Junto a estos hay muchos más como Maracaibo y Puerto Cabello (Venezuela), Santiago de Cuba, Santo Domingo, San Agustín (Florida) y otros en Chile, Argentina, Uruguay, Perú, Panamá, Honduras o Guatemala. Fue una obra colosal que hoy causa la admiración de quienes las visitan.

EL PUERTO DE SEVILLA

La elección de Sevilla como puerto en el que centralizar el tráfico de pasajeros y mercancías con América obedecía a varias razones. En primer lugar estaba la facilidad de aprovisionamiento de productos agrícolas procedentes de la fértil vega del Guadalquivir. La región era rica en ganado, en especial de caballos, burros y mulas que tanto se necesitaban en Indias como animales de monta, de silla y de transporte a lomo. Su distancia de 90 kilómetros al mar le brindaba protección frente a incursiones enemigas. Además, contaba con un puerto dotado de amplias orillas y lugares propicios —el llamado arenal de Sevilla— para carenar las naves, aunque el puerto de las Muelas, situado cerca de la Torre del Oro no tenía calado suficiente para los buques de más de 200 toneles. Sevilla disponía de amplias atarazanas, aunque el mejor astillero para reparación de las naves se estableció en San Juan de Aznalfarache, situado en un meandro del río a tres kilómetros de la Torre del Oro.

La jurisdicción de la capital andaluza acabó por englobar todas las actividades que se realizaban en el río y se hizo inseparable de Sanlúcar de Barrameda y su barrio de Bonanza. A lo largo de los años se mantuvo el problema de la profundidad de barra, lo que supuso la necesidad de aligerar la carga de las naves más pesadas por medio del barqueo. A partir de la década de 1620, la salida del Guadalquivir quedó suspendida durante tres meses al año por dificultades en la barra de Sanlúcar. Por otro lado, las crecidas del río debido a las lluvias provocaban movimientos en los bancos de arena y en los depósitos de gravas, cuestión que dio origen al servicio de unos pilotos expertos en la navegación por el Guadalquivir, quienes se ofrecían para conducir las naves hasta Sevilla.

Existió una preocupación permanente por la posibilidad de ataques por sorpresa a cargo de enemigos y en especial por piratas de las cercanas costas africanas del Magreb. Debido a ello, la defensa del río y su desembocadura fue encargada a un conjunto de galeras, fustas, saetías y lanchas, que resultaron muy eficaces en dicho escenario.

Los anteriores problemas, en especial los derivados del incremento del tonelaje de las naves, hará que el puerto de carga y desembarco de las naves que componen las Flotas de Indias se desplace a la bahía de Cádiz. Los resultados darán la razón al cambio pues el nuevo puerto tendrá menores cifras de naufragios. Si bien las pérdidas de naves en el río fueron el 70% de las de Cádiz, las de Sanlúcar de Barrameda ascendieron al 180% de las habidas en Cádiz.

EL ÉXITO DEL SISTEMA DE LAS FLOTAS DE INDIAS

La idea de que las naves que hacían la Carrera de las Indias navegaran agrupadas y protegidas por galeones armados resultó un notable éxito. La prueba fue que en más de dos siglos la Flota de Indias sólo fue capturada total o parcialmente en



Fig. 10. La Flota de Indias fue un sistema magníficamente eficaz y prácticamente impenetrable.

tres ocasiones; en todas ellas intervinieron flotas enemigas y nunca corsarios individuales. La primera ocasión fue en 1628 cuando el almirante Piet de Hein, al mando de una flota holandesa de 31 barcos, se apoderó de la flota que se dirigía desde Nueva España (México) a La Habana. Las dos siguientes tuvieron lugar durante la guerra Anglo-Española de 1655-1660. En 1656 la flota del vicealmirante Richard Stayner atacó a la Flota de Indias mandada por Juan de Hoyos. Tomaron dos naves y hundieron otras dos. Al año siguiente, una flota británica bajo el mando del almirante Robert Blake, en la que iba Richard Stayner como subalterno, se presentó ante Santa Cruz de Tenerife al mando de 23 barcos con la intención de apoderarse de la Flota de Indias que días antes se había refugiado en el puerto, aunque la mayor parte se hallaba en el fondeadero cercano. Tras un duro combate, en el que intervinieron los fuertes de la plaza, hundieron dos galeones y siete mercantes. Dos mercantes españoles fueron apresados. Sin embargo, no pudieron hacerse con las riquezas que transportaban porque habían sido desembarcadas días antes. Por su parte, los piratas y corsarios individuales sólo pudieron actuar contra aquellas naves que navegaban en solitario cubriendo el tráfico de cabotaje entre los puertos de las Indias.

El sistema ideado por España para las Flotas de Indias, resultó tan eficaz que inspiraría el sistema de convoyes que operó en Atlántico durante la I y II Guerras Mundiales.



Cristóbal Colón de Carvajal
Almirante de las Indias.
Socio de Honor de la RLNE.

Bibliografía

1. CHAUNU, P. *Sevilla y América siglos XVI y XVII*.
2. GARCÍA BAQUERO, A. *De Andalucía y la Carrera de Indias*.
3. PÉREZ TURRADO, G. *Las armadas españolas de Indias*.
4. MENA GARCÍA, MC. *Sevilla y las flotas de Indias*.
5. DE BORDEJÉ MORENCOS, F. *Tráfico de Indias y política oceánica*.
6. HERNÁNDEZ SÁNCHEZ BARBA, M. *El mar en la Historia de América*.
7. RUBIO SERRANO, JL. *Arquitectura de las naos y galeones de las Flotas de Indias*.
8. COLÓN DE CARVAJAL, C. *Trascendencia Global del Descubrimiento de América*.

LOS TERCIOS.

El Invencible Poderío en Tierra del Imperio Español y Germen de la Infantería de Marina.

INTRODUCCIÓN AL TEMA

Tenemos una gran deuda histórica con unos excelentes hombres y soldados que llevaron con orgullo la soberanía española en diversas y lejanas tierras, defendiendo con orgullo y determinación sus banderas y el honor, el suyo y el de esa patria tan ingrata que no sólo les pagaba tarde y mal, sino que les condenó al olvido. Fueron hombres y soldados que sorprendieron y maravillaron a toda Europa. Fueron los Tercios Viejos, el mejor ejército de su época, el que sirvió para que se sustentase todo un Imperio como nunca lo ha habido, aquél que llevó a España al mayor esplendor de toda su historia, y a una presencia e influencia tales que alcanzaron cotas jamás alcanzadas ni antes ni después, aquél que modificó el arte de la guerra logrando el paso dado con todo acierto de una forma de combatir medieval a otra moderna, que sirve incluso de base para los ejércitos actuales, cinco siglos después.

Asimismo, no sólo asombraron en tierra. También lo hicieron en la mar, dado que fueron quienes idearon, desarrollaron, llevaron a la práctica, y lograron el éxito, de un nuevo concepto en combate en la mar, la **Infantería Embarcada** y la fuerza de proyección, germen de la Infantería de Marina. Su bautismo de fuego y la demostración



Fig. 1. Don Gonzalo Fernández de Córdoba, El Gran Capitán.

exitosa de este nuevo concepto, se pudo ver en dos batallas legendarias, y de enorme transcendencia para muchos países y millones de personas: **Lepanto** y la **Primera Batalla de la Isla Terceira**.

Fueron las dos primeras ocasiones, realmente, que una Infantería Embarcada lograba tal éxito, y ello frente a flotas mucho más poderosas, obteniendo además triunfos que fueron significativos y de una gran transcendencia y valor. No contentos con eso, y viendo el potencial de su nueva arma y del concepto innovador, disruptivo y exitoso de esta nueva forma de combatir, idearon, desarrollaron, llevaron a la práctica y lograron el éxito, una nueva concepción del arte de la guerra: las **Operaciones Anfibias**; desembarcar a distancia una tropa de infantería, una fuerza con proyección para lograr una cabeza de playa, asegurar las posiciones, derrotar al enemigo muy lejanamente, y conquistar y mantener la tierra conquistada. Un claro ejemplo, su presentación en sociedad, su bautismo de fuego realmente, lo tenemos en la **Segunda Batalla de la Isla Terceira**.

Fue la conjunción de unos personajes inolvidables. Empezando por el propio Rey Felipe II, quien entendió a la perfección que éste era el camino; y materializado por hombres como el Marqués de Santa Cruz, Don Álvaro de Bazán. Un gran éxito de ambos fue que lograron trasladar a la mar la idea de esta nueva concepción de la guerra, obra de otro español inolvidable, Don Gonzalo Fernández de Córdoba, el Gran Capitán.

LA UNIÓN DE ISABEL Y FERNANDO, Y EL COMIENZO DE UNA NACIÓN UNIDA Y MODERNA

A finales del siglo XV había en Europa dos ejércitos bien entrenados y capacitados, el suizo y el castellano-aragonés. Los suizos lo eran por haberse puesto militarmente, desde hacía ya un tiempo, a disposición de otros reinos europeos a cambio de una paga; su actuación como ejército mercenario había logrado el respeto y admiración de toda Europa, y su nivel de capacitación había logrado tales cotas que se le consideraba un ejército innovador, moderno e imbatible en el campo de batalla.

El ejército de Isabel y Fernando era ciertamente casi un desconocido más allá de los Pirineos, pero sus luchas contra los árabes hasta lograr su total derrota, a fines del siglo XV, ade-



Fig. 2. Tropas de Isabel y Fernando a la toma de Granada.

más de las luchas internas que durante dicho siglo tuvieron lugar, habían logrado desarrollar un poderoso y adiestrado ejército, muy ducho en el arte de la guerra, con fuerte determinación y brioso carácter, y con un gran espíritu de lucha y confianza en la victoria.

Pronto se dieron cuenta que, efectivamente, el mundo estaba sufriendo un significativo cambio, y que se estaba asistiendo al paso de una edad a otra, abandonando la edad media y entrando en otra era más moderna, afectando a múltiples facetas de la vida, la económica, la sociedad, la política, la educativa, la religiosa y, como no, la militar.

Ese mismo año, y como prueba del verdadero talante moderno, innovador, de estos reyes, la corona da el visto bueno a la empresa de Cristóbal Colón de inaugurar una nueva vía marítima hacia las ricas tierras del extremo oriente, un proyecto vanguardista y de enorme riesgo. Pero los reyes creen en él y depositan sus esperanzas, sabedores de que un éxito en el mismo iba a proporcionarles una sólida base para sustentar el crecimiento y desarrollo del nuevo estado moderno que estaban alumbrando.



Fig. 3. La toma de Nápoles.



Fig. 4. Las reflexiones del Gran Capitán en sus Cuarteles de Invierno le llevaron a diseñar una nueva forma de hacer la guerra, los Tercios. Junto a la Marina, fue la base de sustentación del Imperio Español.

Fernando creyó llegado el momento de dedicar su atención al Mediterráneo, principalmente a los territorios italianos, por los que sentía una enorme deuda sobre todo dado su carácter de rey de Aragón, país que desde hacía mucho tiempo tenía enormes intereses depositados en dicho mar y en dichas tierras.

POLÍTICA DE EXPANSIÓN MEDITERRÁNEA DE LA CORONA DE ARAGÓN A FINALES DEL SIGLO XV

La política de expansión y consolidación mediterránea de Fernando El Católico comenzó en el norte de África, tras la cual se dirigió a Italia, donde desde hacía ya años controlaba los territorios de Cerdeña y Sicilia. Sin embargo, el rey francés, Carlos VIII, vio llegada una gran oportunidad para recuperar un territorio, el de Nápoles, que había pertenecido anteriormente a la casa de Anjou, desde el siglo XIII hasta que Alfonso V, tío de Fernando El Católico, lo había conquistado en nombre de la corona de Aragón en el año 1422.

Por ello, Carlos VIII dio comienzo en 1494 a la conquista de Nápoles enviando hacia allí a un poderoso ejército invasor que contaba con significativos contingentes de mercenarios suizos y alemanes, en esos momentos considerados los mejores soldados de Europa. La amenaza era de tal calibre que en Castilla y Aragón se temió por la propia Sicilia, por lo que se vieron obligados a enviar de inmediato una escuadra para reforzar las defensas de la isla. Mientras, las tropas de Nápoles habían sido ya derrotadas por las del rey francés en la batalla de San Germano, en la frontera del reino de Nápoles. El rey francés hacía su entrada en la ciudad de Nápoles en febrero de 1495.

España envió un ejército al mando de Gonzalo Fernández de Córdoba, quien precisamente por su comportamiento y resultados que en la campaña que se avecinaba iba a alcanzar, sería llamado "*El Gran Capitán*", conocido así desde entonces en la Historia.



Fig. 5. La idea de los Tercios va tomando fuerza.

LA PRIMERA CAMPAÑA EN ITALIA DEL GRAN CAPITÁN. EL COMIENZO DEL CAMBIO

Francia dejó un poderoso ejército de ocupación en Nápoles al mando de uno de sus más capacitados generales, el Duque de Montpensier, Gilbert de Borbón, apoyado por un excelente contingente de 6.000 soldados suizos, la mejor tropa de infantería que existía en aquellos tiempos, un excelente y completo tren de artillería, y una soberbia caballería, la mejor de Europa en aquél entonces, los tres ejes de la columna vertebral del ejército francés y clave de su táctica que tantos triunfos le había proporcionado hasta la fecha. Asimismo, dispuso el rey francés que una poderosa escuadra abasteciese de armas, víveres y otros pertrechos a dicho ejército.

Mientras, las tropas de Gonzalo Fernández de Córdoba habían desembarcado en Calabria para encontrarse (21 de Junio de 1495) con las francesas en Seminara. Pero son derrotados debiendo llegar a los muros de Seminara, donde lograron encontrar seguro refugio.

Esta derrota, la única con la que cuenta Gonzalo Fernández de Córdoba, tuvo una importancia capital, a la postre, en la formación y en la táctica de combate de los Tercios Viejos. De hecho, el Gran Capitán tuvo motivos serios de reflexión, ya que identificó varios puntos débiles de gran significado. Pero necesitaba tiempo para reflexionar. Por ello dispuso una retirada estratégica y buscó refugio en Reggio, en el corazón de la región calabresa.

EN LOS CUARTELES DE INVIERNO. MOMENTOS DE REFLEXIÓN, INNOVACIÓN Y REFUNDACIÓN. EL NACIMIENTO DEL NUEVO CONCEPTO DE GUERRA

Allí, alejado de la presión, y con tiempo por delante, repasó las características y las circunstancias que habían rodeado las batallas hasta entonces. Era invierno, una buena época para dedicarse a la reflexión, a la curación de heridas, a recomponer el ejército, y a reponerse, en definitiva, rodeado de montañas, en el refugio, lejos del enemigo. Por todo eso, se dio el nombre de “cuarteles de invierno”.

Había dos caminos para seguir. Por un lado, el empleo de contingentes de arqueros, aunque éstos necesitaban de una buena protección para hacer su trabajo con seguridad. Para ello estas tropas necesitaban no sólo de estacas que clavaban en tierra para protegerse de los ataques de la caballería, como hasta entonces habían hecho, sino de algo más, de tropas de infantería que les dieran suficiente cobertura defensiva, o bien tropas de caballería con cometidos asimismo defensivos. Era el modelo de Crecy y que más tarde sería adoptado en Agincourt.

Pero había otro camino. Contingentes de tropas de infantería que fueran capaces de hacer frente con éxito a los ataques de la caballería pesada, sin necesidad de emplear arqueros. Hubo dos pueblos que desarrollaron tal arte defensivo, ambos poblados de montañas en los que desde siempre tuvo mayor importancia el ejército de a pie que la caballería; quizás porque casi no contaban con tropas a caballo. Fueron los suizos y los escoceses. Ambos se inspiraron en las falanges macedonias para depurar su táctica de combate, y así surgieron los piqueros, los soldados armados de picas, lanzas temibles de extraordinaria madera, rematadas en puntas muy eficaces y mortíferas.

Su táctica era sencilla y terriblemente eficaz a un tiempo. Se disponían en cuadro, al estilo de la falange, con las primeras líneas armadas de picas, y las líneas centrales llenas de arqueros y ballesteros. Las líneas de piqueros dirigían sus picas hacia el

enemigo, siendo capaces con ello de detener el ataque de una poderosa carga de caballería, así como de parar en seco el ataque de una adiestrada infantería. Y en un momento determinado, hacían su aparición los arqueros y ballesteros desde el interior de las líneas de piqueros para atacar a conciencia a las tropas detenidas por las picas, o bien empezaban a actuar los alabarderos, que con sus temibles armas hacían verdaderas escabechinas entre las líneas enemigas. Dichos cuadros eran capaces de maniobrar de una manera cohesionada, y en cualquier dirección, de manera coordinada incluso con otros cuadros adyacentes, dotándose de un altísimo grado de movilidad, con férrea disciplina, lo que les hacía prácticamente imbatibles.

Don Gonzalo repasó el primer cambio hacia un ejército moderno, paso dado por Carlos VII de Francia, cuando en 1439 creó las Compañías Reales de Ordenanza. Pero los ejércitos seguían padeciendo de determinados males. Uno de ellos era la logística, esto es, la provisión de medicinas y alimentos, y la reposición de armamento. Hasta entonces, por ejemplo, la comida de la que se abastecía habitualmente un ejército era de las tierras que ocupaba o las que atravesaba. Los campesinos ciertamente no distinguían entre un ejército enemigo y el ejército propio, tal era el destrozo que ambos ocasionaban, sin miramiento ni cuidado algunos, hasta el agotamiento total de alimentos y forraje de la zona.

Existía también un importante problema sanitario y de salud pública. El agua era un bien ciertamente muy escaso, agravándose la situación debido a las aguas residuales que producían en gran volumen los hombres y animales pertenecientes a un ejército concentrado. La aparición de enfermedades tales como la disentería, la peste, etc. (la sífilis todavía no había llegado desde las Américas), diezmaba en muchas ocasiones a las tropas mucho más que las propias batallas. Y en no pocas ocasiones era un factor decisivo para el signo de éstas.

Otro grave problema de aquel entonces, y que la mayoría de la gente no sabía ver, era la dificultad existente en la jerarquía de mando de los ejércitos, donde no había autoridad delegada correspondiente a una cadena de mando establecida. No había una línea de mando piramidal clara, y lo que sí había eran graves defectos de indisciplina, provocados casi siempre por nobles con gran poder y gran capacidad para aportar dinero, hombres y armas, pero que no estaban sujetos ni a la disciplina ni a la autoridad, y mucho menos si no se encontraba presente el Rey.



Fig. 6. Se puso en marcha la idea de meter armas de fuego (arcabuces y mosquetes) en los cuadros de piqueros.

Todo ello a su vez agravaba la transmisión de las órdenes y la fijación de objetivos tácticos, lo que complicaba acciones coordinadas eficaces durante las batallas. De hecho, no existía el concepto de planificación de las maniobras a ejecutar durante la batalla, o como previsión de futuras acciones o reacciones del enemigo. El poco apoyo del que disponían los mandos (el concepto de “estado mayor” estaba todavía muy verde) no hacía sino complicar el escenario descrito.

Todo ello daba mucho qué pensar al Gran Capitán. La cosa se complicaba ya que quien tenía precisamente enfrente eran tropas suizas, las cuales ya habían comenzado a modernizar el arte de la guerra, solucionando una parte de los problemas analizados por Don Gonzalo. Pero no todo. Y ahí empezó a buscar ventajas decisivas el Gran Capitán.

Pronto comprendió que la fortaleza de los suizos era a la vez su gran debilidad, como tantas veces pasa. Así, el que formasen en cuadros tan apretados y densos facilitaba el ataque con artillería, la cual empleando fuego graneado podría producir una alta devastación y gran mortalidad. El que además fuese una tropa tan disciplinada, entrenada para resistir impertérrita cualquier ataque enemigo, por poderoso que fuera, facilitaba aún más su propia destrucción al no abandonar fácilmente el campo de batalla. Todo dependía, reflexionaba Don Gonzalo, de concentrar un fuerte poder destructor artillero, así como de armas de fuego (arcabuces y mosquetes) que introduciría dentro de los cuadros.

Ideó otra ventaja a sumar, para lo que tuvo que echar mano de lo que contaba en aquel entonces, de sus tropas ligeras. Y aprovechando la debilidad de éstas, la convirtió en su gran fortaleza. Así, dispuso a estas tropas, llamadas rodeleros, para que, al amparo de los piqueros, y cuando éstos estuviesen trabados con los piqueros suizos, aprovechándose de su agilidad como tropa ligera, se acercasen por debajo de las picas a las tropas suizas, y allí, espada en mano, herir con saña en piernas y abdomen, a cuanto suizo se les pusiera por delante.

EL BAUTISMO DE FUEGO DEL NUEVO CONCEPTO DE GUERRA. NACE EL GERMEN DE LOS TERCIOS

Don Gonzalo entrenó en esta táctica a sus tropas y no fue hasta que estuvo seguro de ellas cuando se dispuso a dar la batalla de nuevo al ejército francés, batalla que tuvo lugar con la toma de Atella, ciudad que llevaba ya un tiempo asediada por las tropas españolas y sus aliados italianos, pero que estaba muy bien defendida por Montpensier y D'Allegre, y sus aliados italianos, suizos y gascones, quienes habían creado un fornido cinturón de seguridad en torno a la ciudad.

Don Gonzalo dotó además de un fuerte Estado Mayor a sus Capitanías, conocedor de su gran importancia, y dado que era algo en lo que creía firmemente desde sus tiempos mozos de ayudante del Príncipe Alfonso. ¡Cuántas veces, numerosísimas, había tenido que hacer él labores de estado mayor, siendo testigo directo de la importancia tan vital para decantar el resultado de la refriega!



Fig. 7. La Batalla de Atella supuso el Bautismo de Fuego y “Presentación en Sociedad” de los Tercios. Y fue donde Gonzalo Fernández de Córdoba empezó a ser llamado El Gran Capitán.



Fig. 8. Los Tercios aplicaban una nueva y revolucionaria forma de hacer la guerra. Se volvieron invencibles.

Otra cosa que siempre distinguió al Gran Capitán fue su asombrosa capacidad para detectar rápidamente los puntos débiles y los aspectos más críticos de sus enemigos. Quizás fuera por los encargos que durante la guerra de Granada le fueron encargados, sobre todo referentes a espionaje e información sobre el enemigo. Pero también por su propia forma de entender a los hombres y, por tanto, a la batalla. Siempre se metía en los zapatos del enemigo, y pensaba qué es lo que él haría en su lugar.

Y hacia allí se encaminó, el 1 de Julio de 1496, con un ejército entrenado, disciplinado, provisto de cuatro capitanías de infantería desplegadas en profundidad, situándose los piqueros como núcleo central del ataque español, los rodeleros por delante en primera línea, bien cubiertos por los piqueros, con arcabuceros entremezclados, y con la caballería ligera entre este ataque y la ciudad, previendo una posible salida de ayuda de las tropas que estaban acantonadas dentro de Atella, y con funciones a la vez de reserva táctica. Habían nacido los Tercios, como idea futura; esto era el embrión.

Don Gonzalo ordenó un ataque frontal, y hacia allí se dirigieron las tropas españolas con fuerte determinación y con movimientos coordinados y flexibles, fruto de su gran entrenamiento. Otro de los aspectos fundamentales de las tropas del Gran Capi-

tán era su fuerte espíritu de cuerpo, su gran moral de combate y de victoria, que les hacía marchar con firme determinación hacia el enemigo, sin vacilación alguna, en busca de la victoria. Esto se veía magnificado por un clamoroso silencio que mantenían las tropas españolas en su ataque que, según dicen, provocaba mucho más temor que los gritos y ruidos que usualmente se daban.

Fue precisamente en la batalla de Atella donde Don Gonzalo fue empezado a ser llamado “El Gran Capitán” por sus propias tropas. Don Gonzalo recuperó todo Calabria y logró expulsar completamente a los franceses.

LA SEGUNDA CAMPAÑA EN ITALIA DEL GRAN CAPITÁN. LA CONFIRMACIÓN DEL NUEVO CONCEPTO DE GUERRA. LA CONSAGRACIÓN DEL CAMBIO

Los franceses, aprovechando su superioridad numérica, creyeron llegado el momento por fin de satisfacer su vieja aspiración histórica de quedarse con todo Nápoles, a la vez de vengarse de las derrotas que unos años antes les había causado el Reino de España. Por ello, se dispusieron para la guerra. Estamos en el año 1503.

El ejército francés, lo mejor y más escogido de las tropas de Luis XII reforzados por escuadrones lombardos, napolitanos y suizos, estaban dirigidos por la élite de los mandos militares de Francia, como el Señor de Aubigny, Luis de Ars, Ives D'Allegre, Gaspar de Coligny, el Señor de la Palisse, y el coronel suizo Chandieu, comandante de las tropas suizas, todos ellos bajo el mando de Luis D'Armagnac, Duque de Nemours y Virrey de Nápoles.

En respuesta, el Gran Capitán instauró la realización de grandes golpes de mano gracias a la flexibilidad y agilidad con que había dotado a sus tropas. Básicamente fueron tres: la emboscada de Barletta, el asalto a Ruvo y la segunda batalla de Seminara. Todo ello mientras seguía evitando por ahora la confrontación directa y general con el grueso de las tropas de Nemours.

En Seminara, donde había tenido lugar la única derrota que sufrió el Gran Capitán, éste tuvo la oportunidad de tomar cumplida venganza. Fue el 21 de Abril de 1503, y las tropas españolas hicieron más de 2.000 muertos franceses, y tomaron varios cientos de prisioneros, entre ellos el mismísimo Señor



Fig. 9. En Cerinola, los Tercios alcanzaron la madurez. Eran ya la mejor tropa de combate del Mundo.

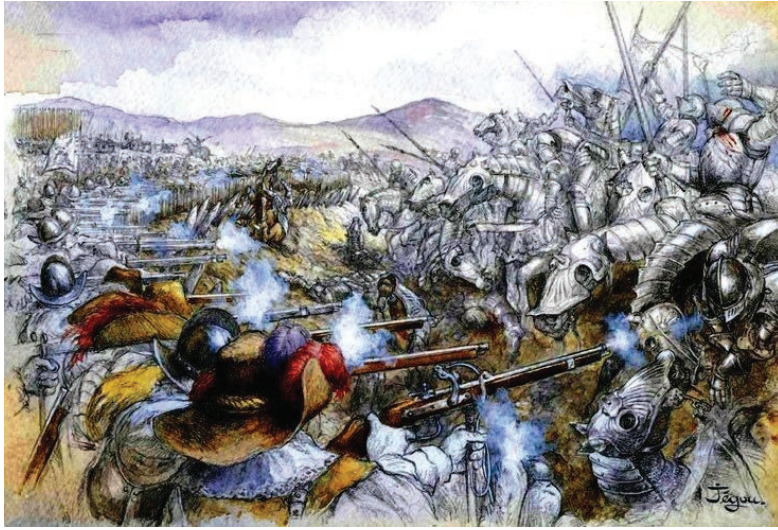


Fig. 10. En la Batalla de Ceriñola estaba muriendo una forma de combatir clásica y estaba alumbrándose una moderna y revolucionaria.

de Aubigny. Con ello causaron otro golpe tremendo a la moral del ejército francés, así como la pérdida de una gran cantidad de tropas y de uno de sus mejores y capaces generales. El escenario deseado por el Gran Capitán se estaba acercando.

LA BATALLA QUE CAMBIÓ TODO Y SIGNIFICÓ LA MADUREZ DEL NUEVO CONCEPTO DE GUERRA. LOS TERCIOS SE CONVIERTEN EN EL MEJOR EJÉRCITO DEL MUNDO. BATALLA DE CERIÑOLA

Don Gonzalo creyó llegado el momento de pasar a la ofensiva y de presentar una batalla decisiva y, esta vez sí, general. Así, el 27 de Abril de 1503, con un ejército de 6.000 hombres de infantería, 500 arcabuceros y unas 1.600 tropas de caballería, junto a un tren de artillería de 13 piezas, salió de su refugio de Barletta, y se dirigió a Cannas, el mismo escenario en el que siglos antes Aníbal había infligido la mayor derrota a Roma. En total, algo más de 9.000 hombres.

Se iba a enfrentar a un poderoso ejército francés provisto de una caballería de élite, de un formidable e imbatible cuadro suizo, las me-

jores tropas por aquel entonces, de un magnífico tren de artillería, el mayor empleado hasta la fecha y compuesto de 26 piezas, el doble que el parque artillero español, y de unos mandos enemigos prestigiosos y ansiosos de la búsqueda de la victoria y de saciar su sed de revancha por las recientes derrotas y humillaciones que les había infligido el ejército de Don Gonzalo. En total 9.500 hombres; de ellos, una caballería, entre ligera y pesada, de 3.500 efectivos (la española sumaba 1.650 hombres).

Las tropas españolas llegaron al campo de batalla elegido por el Gran Capitán, en las cercanías de la ciudad de Ceriñola, antes que las francesas, dedicándose a preparar el terreno, fundamentalmente en dos sentidos; por un lado, preparando toda la zona por donde presumiblemente iba a tener lugar la esperada aproximación y carga de la caballería pesada francesa, eje central de la táctica del enemigo y llave para su triunfo, nada menos que 2.000 efectivos; por otro lado, preparando una trinchera ahondando un canal seco que había creado un profundo barranco y que corría por la parte más baja de casi toda la loma en cuya cima se encontraba Ceri-



Fig. 11. El Gran Capitán y los Tercios fueron los triunfadores en Ceriñola. Habían derrotado a las dos consideradas mejores tropas del momento, la francesa y la suiza.

ñola, donde se había situado el ejército español, y apilando la tierra sacada engrandeciendo un talud que hacía aún más acusado y dificultoso el ángulo ascendente para sobrepasar tal obstáculo.

Don Gonzalo dispuso 6.000 hombres tras el foso, en el arranque ascendente del talud, situando 2.000 lansquenetes alemanes en el centro, 2.000 rodeleros y alabarderos a su derecha, y los restantes 2.000 infantes a su izquierda. El centro estaba bajo el mando de Hans von Rabenstein, el ala derecha bajo Pedro Navarro, asistido por Pizarro, Villalba y Zamudio, y el ala izquierda bajo García de Paredes. Entonces el Gran Capitán distribuyó 500 arcabuceros en dos capitanías de 250 hombres cada una, por delante de las tres secciones de infantería, pero por detrás todavía del foso, protegidas por él. Dividió por último la caballería en dos escuadrones, situando uno en cada flanco, el derecho bajo el mando de Diego López de Mendoza, y el izquierdo bajo Próspero Colonna, cada uno con 400 caballeros, y estando los 800 restantes situados como caballería ligera en el extremo izquierdo de la disposición española, tras la caballería pesada de Próspero Colonna, bajo el mando de Pedro de Paz y Frabrizio Colonna.

La artillería se dispuso tras todas estas tropas, aprovechando un lugar llano que estaba situado bien alto en la loma, bajo el mando compartido de Diego de Vera y del Conde de Mochito, y que



Fig. 12. Y es que la eficacia de los Tercios había sido extraordinaria y devastadora.



Fig. 13. Introducir en los cuadros a arcabuceros y mosqueteros dotó a aquéllos de un poder combativo inédito y arrasador. No encontraron respuesta.

dominaba gran parte del campo de batalla, en la zona de aproximación del ejército francés, aunque algo ladeada hacia la izquierda, por ser éste el flanco que quedaba más al descubierto y menos protegido por las obras de fortificación realizadas. Don Gonzalo se colocó en medio de su ejército, desde donde podía controlar bien sus propias tropas y podía observar perfectamente los movimientos y evoluciones del enemigo. Dispuestas así las tropas, los españoles se pusieron a esperar la llegada del ejército francés.

El desastre francés y suizo fue devastador. Murieron el principal mando francés (el Duque de Nemours) y el suizo (el Coronel Chandieu), fue devastada la principal caballería de la época, la francesa, y verdaderamente destrozada la mejor infantería del momento, la suiza. Nunca se recuperaron. Nunca volvieron a ser lo mismo en el campo de batalla. Había nacido con absoluto éxito una nueva forma de hacer y ganar batallas. Habían nacido los Tercios.

LA CONSOLIDACIÓN DEL NUEVO MODELO DE HACER LA GUERRA. LOS NUEVOS DUEÑOS DE LOS CAMPOS DE BATALLA Y DE EUROPA. LA BATALLA DE GARELLANO

Pero Luis XII no podía permitir ni tal humillación a sus armas, ni tampoco abandonar sus deseos de anexionarse el reino de Nápoles. Seguía confiando no sólo en la potencia de su ejército, sino también en su forma de hacer la guerra. Estaba en el convencimiento de que el azar, y un mal liderazgo del Duque de Nemours, y no otra cosa, es lo que había hecho fracasar a sus tropas en Ceriñola. Por todo ello



Fig. 14. Don Gonzalo siempre prestaba gran atención a estudiar y seleccionar el terreno, y prepararlo para la batalla.

dispuso una nueva estrategia muy agresiva y confiada para hacer morder el polvo a las tropas españolas, y sobre todo hacerse con el control definitivo de Nápoles.

Luis XII dispuso que nuevas tropas de refresco, al mando del Marqués de Saluzzo, se dirigieran por mar a prestar socorro a Gaeta, ciudad que estaba siendo sitiada por tropas al mando del Gran Capitán, y que guardaba tras sus muros lo que quedaba de las tropas francesas derrotadas en Ceriñola, siendo el último bastión de la presencia francesa en Nápoles. Su toma, se había convertido pues, en objetivo estratégico de Don Gonzalo.

El Rey francés envió al ejército del Marqués de La Tremouille, un poderoso ejército francés formado por el contingente de cuatro mil efectivos que habían desembarcado cerca de Gaeta al mando del Marqués de Solluzzo, y unos treinta mil hombres al mando del Marqués de La Tremouille, entre quienes se contaban un impresionante cuadro de tropas suizas, que alcanzaba las ocho mil unidades, un poderosísimo tren de artillería compuesto por 36 piezas, y nueve mil efectivos de caballería. Se decía que nunca antes se había logrado reunir un contingente artillero de tales características y potencia de fuego.

Las tropas españolas, al mando directo de Don Gonzalo, alcanzaban nueve mil unidades de infantería y tres mil de caballería. Entre sus tropas había, junto a los españoles, italianos y alemanes, tal como había sucedido en Ceriñola. Por ello, dadas las diferencias numéricas en contra, y siendo consciente de su debilidad en esos momentos, el Gran Capitán abandonó el ataque a Gaeta, y buscó un terreno propicio para ayudarle a conseguir la victoria. Era bien consciente de que, si lograba derrotar al nuevo ejército francés enviado a tierras italianas, lograría consolidar definitivamente la posición de la corona española en Nápoles, y una nueva forma de entender y hacer la guerra.

Por ello, Don Gonzalo se dirigió a orillas del río Garellano, pensando en que dicho terreno sería propicio para sus planes. La elección cuidado-

sa del terreno para dar una batalla y la fortificación de las posiciones, se estaba convirtiendo en un arma poderosa para alcanzar la victoria frente a ejércitos más numerosos y, sobre el papel, más poderosos. Y, por ello, pensó el Gran Capitán que el río haría de accidente natural que pudiera ser de gran utilidad para alcanzar la victoria. Sin embargo, era necesario preparar el terreno, tal como hizo anteriormente en Ceriñola.

El resultado de la batalla fue nuevamente terrible y devastador para Francia y para la hasta entonces imbatible infantería suiza. Fue también devastador para la forma clásica en entender y hacer la guerra. Una nueva forma había surgido. Y España la estaba aplicando de una manera terriblemente eficaz.

El 28 de diciembre de 1503, las tropas de Don Gonzalo cruzaron el río, rodearon al ejército enemigo y, con un despiadado ataque directo, con firme determinación y sin concesiones, el ejército francés fue completamente destruido. Ese día terminó la batalla de Garellano. Pocos días después, el 1 de enero de 1504, era tomada Gaeta, acto de trascendental importancia para la presencia francesa y para el dominio español de aquellas tierras. Con ello, la guerra prácticamente había terminado.

Don Gonzalo hizo una entrada triunfal en Nápoles, ciudad que desde entonces sintió verdadera admiración y fervor por el militar español. Al poco, Francia tuvo la noticia del desastre de Garellano, la aniquilación del ejército, la caída de Gaeta, y el sólido afianzamiento español.

La presencia de un ejército español con una concepción del combate y de la guerra, diferente, rompedora, disruptiva,

innovadora, terriblemente eficaz y exitosa y, a lo que parecía, imbatible, condujeron a Luis XII a firmar el Tratado de Paz con España el 11 de febrero de 1504, pocos días después de Garellano, reconociendo la pertenencia a España del Reino de Nápoles

COMENTARIO FINAL

España disponía de dos poderosas armas para el alumbramiento y consolidación de su Imperio. Tenía la Marina de Guerra en la mar y tenía a los Tercios en tierra firme. Poco después, en tiempos de Felipe II, con un extraordinario Álvaro de Bazán, se hicieron una pregunta. ¿Qué pasaría si ambas armas se juntasen? Esto es, si embarcamos a los Tercios, ¿sería posible hacerlo?, y en caso afirmativo, ¿qué se lograría?

Se estaba creando la Infantería Embarcada. Sus bautismos los tuvo en Lepanto y en la Primera Batalla de la Isla Terceira.

Y la siguiente pregunta era, ¿sería posible además embarcar los Tercios y llevarlos hasta desembarcarlos en una zona de conflicto bajo fuego enemigo? Estaba naciendo la Infantería de Marina. Y su bautismo lo tuvo en la Segunda Batalla de la Isla Terceira.

En todo ello hubo un hombre inigualable detrás, muñidor de todo ello, Álvaro de Bazán. Supo entender la forma de hacer la guerra de El Gran Capitán.



Fig. 15. Garellano fue la consagración de los Tercios. España había desarrollado y perfeccionado un arma que le permitiría la consagración e imbatibilidad de sus tropas en tierra, y que junto a la Marina le permitiría dominar el mundo..



Fig. 16. El Gran Capitán cambió la forma de entender y hacer la guerra.



Juan Ignacio Pinedo

Doctor en Medicina
Vocal de la Junta de Gobierno de la RLNE
Capitán de Yate.



PORQUE PUDO Y PORQUE QUISO

VISO DEL MARQUÉS. LA CASA DE DON ÁLVARO

Hay un dicho en el Viso que dice: “*El marqués de Santa Cruz hizo un palacio en el Viso, porque pudo y porque quiso*”, y cualquiera le llevaba la contraria. Lope de Vega abundando en su personalidad le dedicó a nuestro personaje Álvaro de Bazán una poesía en 1588 que resume su carácter:

*“El fiero turco en Lepanto,
en la Tercera el francés
y en todo mar el inglés
tuvieron de verme espanto.
Rey servido y patria honrada
dirán mejor quien he sido
por la cruz de mi apellido
y con la cruz de mi espada”.*

VISO DEL MARQUÉS

Viso del Marqués es un municipio de la provincia de Ciudad Real, cuyo término municipal se extiende por las estribaciones de Sierra Morena, distante 68 kilómetros de la capital de la provincia y 40 de Valdepeñas. El paisaje está caracterizado entre La Mancha y Sierra Morena, propio del Campo de Calatrava. Es tierra de olivos y grandes cotos de caza, nombradas por las andanzas del rey Alfonso VII del que se especula falleció en aquel lugar.

En las “Relaciones Topográficas” de Felipe II se comenta lo siguiente: “*Se tiene por cosa pública y notoria haberse fundado en el dicho tiempo en que el dicho señor rey don Alonso y el Maestre de Calatrava fueron ganando esta tierra a los moros. Y, en tiempo que el dicho señor don Alonso hobo de pasar desta villa adelante al Puerto Muladar, en seguimiento de os dichos moros, dexó en esta villa veinte y cuatro ballesteros a manera de presidio para que guardasen y asegurasen esta tierra; y de aquí dicen los viejos y antiguos haberse fundado esta dicha villa y que siempre ellos así lo oyeron a sus pasados*”.



Tras la batalla de Las Navas de Tolosa, en 1212, el Viso fue cedido en Encomienda a la Orden de Calatrava y se nombra así en el Fuero de Villareal, de Alfonso X el Sabio, en 1281. Pero Carlos V, en 1539, vendió la Encomienda de Viso y Santa Cruz al almirante Álvaro de Bazán — el Viejo-, padre de Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz. En 1611, Álvaro de Bazán y Manrique de Lara fue nombrado marqués del Viso, por lo que cambió el nombre del pueblo a Viso del Marqués.

La iglesia parroquial del Viso fue levantada en el siglo XV sobre los restos de otra antigua y sobre el coro cuelga “El lagarto del Viso”, un cocodrilo disecado de cinco metros de largo procedente del Nilo, que fue traído al pueblo por el marqués de Santa Cruz, tras una de sus expediciones.

EL PALACIO DEL MARQUÉS DE SANTA CRUZ

El palacio del marqués de Santa Cruz situado en este municipio fue construido a finales del siglo XVI por Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz y en la actualidad, aparte de su categoría de museo, es una de las sedes del Archivo General de la Armada. Se trata de uno de los dos palacios construidos por el marqués, caballero de la Orden de Santiago, capitán de la Mar Océano y almirante de la Marina Española.

Desde 1948 está alquilado por sus propietarios sucesores del Almirante por el precio simbólico de una peseta, que sigue abonándose anualmente en un billete de papel de los emitidos en 1953



porque llevan impresa la imagen de don Álvaro. Y para poderlo realizar durante 90 años la Armada adquirió decenas de estos billetes antes de que pudieran retirarse de la circulación.

El edificio era frecuentado por el primer marqués por su localización, a mitad de camino entre donde estaba la Corte y Sevilla, en cuyo puerto solía estar anclada la Armada de la que era almirante durante el reinado de Felipe II. Gracias a la intervención de su capellán y poeta Carlos Praves que en sus obras manifiesta que *Escribiólas desde el día que entró a ser cura, que fue a 10 de junio del dichoso año del Señor del 1708 y dice que:*

*Escribiólas así en prosa como
en verso, de repente,
porque su genio no le permitía
sosiego para nada, y por ser
concebido en locura original.*

El cura poeta salvó al palacio de su destrucción durante la Guerra de Secesión Española por las tropas austracistas de Edward Hamilton. Y para colmo de sus peligros sufrió algunos años durante el terremoto de Lisboa de 1755, que provocó la caída de la techumbre del salón de honor en la que estaba pintada la batalla de Lepanto. En él podemos admirar objetos marineros como el mascarón de una nave mandada por el marqués.

Durante la Guerra de Independencia los franceses lo arrasaron, y al principio de la Guerra Civil del 36 había servido de granero, colegio, establo y cárcel, hasta que en 1948 el almirante Guillén Tato negoció con doña Casilda de Silva descendiente del marqués lo arrendara a la Armada que se ocupó de su reconstrucción y su nuevo destino como Museo y Archivo General de la Armada. Desde 1931 estaba declarado monumento nacional.



Fue construido entre 1564 y 1586 con reformas sucesivas y es de planta cuadrada y estilo renacentista con un patio central con una tumba adyacente. Sus paredes techos están pintados con escenas mitológicas, batallas navales y ciudades italianas relacionadas con su vida y familia, debidos a la mano de los Peroli, pintores italianos, a los que Felipe II encargó trabajos para el Monasterio de El Escorial y el Alcázar de Toledo.

El marqués encargó el diseño del edificio al italiano Giovanni Battista, que siguió como una construcción típicamente española con la austeridad de El Escorial y el Alcázar toledano dentro de la armonía característica del Renacimiento. Destacan el patio y la escalera principal y cuatro torres que presumiblemente fueron destruidas por el terremoto de Lisboa de 1755.

Sus paredes están pintadas con 8.000 metros cuadrados de frescos inspirados para dar gloria a su propietario, con vistas de ciudades, puertos, baluartes y sus batallas, así como retratos de su

familia y antepasados; colocando a los lados de la escalera una imagen de Neptuno y otra de Marte: dioses del mar y la guerra. Sobre algunas puertas colocaron fanales de las naves derrotadas y en los sepulcros de su hermano y su esposa existen ambas esculturas con ambos orando. Las estatuas fueron para el Monasterio de las Franciscanas de El Viso, ubicándose en la actualidad en un muro del Palacio.

EL ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA

“El Archivo General de la Marina Española. Don Álvaro de Bazán”, es uno de los dos que en la actualidad tiene la Armada Española, y su sede es el Palacio del Marqués de Santa Cruz de Viso del Marqués. Sus fondos están formados por documentos mayoritariamente comprendidos entre los siglos XVIII y XX, y se refieren a personal, expediciones, buques, arsenales, fábricas, corso y presas, Estado Mayor y organismos superiores de la Armada.

Es de titularidad estatal, y está gestionado por el Ministerio de Defensa, integrado en el subsistema archivístico de la Armada; el Departamento de Archivos Navales del Instituto de Historia y Cultura Naval, es la unidad encargada de la gestión del patrimonio documental y de sus archivos.





El año 2023 se reordenaron los dos archivos históricos existentes hasta entonces. El Álvaro de Bazán, ubicado en El Viso, custodiará los documentos producidos por los órganos con jurisdicción territorial, o antiguos departamentos marítimos y apostaderos de ultramar. El otro el Juan Sebastián Elcano albergará los documentos producidos por los órganos centrales y de mando de la Armada; se encuentra emplazado en Madrid en la zona de Colonia Jardín.

UN FINAL PASMADO

Rebuscando información sobre el tema, me topé con algo que, aun sabiéndolo sobre El Viso del Marqués, puede quitar hierro a esta última parte de mi artículo, algo denso pero necesario de resaltar en una publicación marinera como es “Proa”.



La figura central del presente artículo es el Palacio y su contenido, pero además en mayor o menor grado ha sido escenario para varias representaciones teatrales y películas, entre otras y sobre todo para “El Rey Pasmado”, una cinta con gran carga cómica e histórica, basada en la novela de Gonzalo Torrente Ballester “Crónica del Rey Pasmado”, en la que en vivo podemos visualizar el edificio, los frescos de las paredes y las plantas del jardín, siguiendo los pasos de Gabino Diego interpretando la figura del rey Felipe IV, que en una escapada del Palacio, simulando el antiguo alcázar madrileño, queda pasmado al contemplar el cuerpo desnudo de una prostituta de la Villa que le recuerda a la “Venus del Espejo”, y tras el descubrimiento decide contemplar el cuerpo desnudo de su mujer, la reina Isabel de Borbón.



Manuel Maestro
Presidente del
Círculo Letras del Mar.

BATALLA DE LEPANTO.

PAPEL DECISIVO DE LA RETAGUARDIA DE ÁLVARO DE BAZÁN.

CRÓNICA DE UN COMPAÑERO DE MIGUEL DE CERVANTES

En el día del Señor del doce de octubre de mil quinientos setenta y uno, a la hora en la que ya va agotándose el día, yo, Martín de Olmedo, a bordo de la galera “La Marquesa” de la Real Flota del Mediterráneo de Su Majestad, nuestro Rey y Señor don Felipe II, y dando escolta a nuestra nave capitana la galera “La Real” donde, tras la batalla librada contra el turco hace ya cinco días, descansa y se repone de un flechazo recibido en el pie nuestro General de los Mares, Almirante y Generalísimo de la Santa Liga, don Juan de Austria, deseo relatar los hechos y acontecimientos que han ocurrido a lo largo del día siete de octubre aquí, frente a las costas de Lepanto.

Y lo deseo hacer por la memoria de muchos valientes españoles que tanto se han esforzado frente al turco en defensa de nuestro reino, de nuestra religión y de nuestro honor, pagándolo muchos incluso con su vida. Deseo hacerlo para que sus actos no caigan en el olvido y para contribuir a que esta jornada, en la que mucho y bien se ha luchado contra el turco, pueda ser recordada. Lo hago también en memoria de nuestro capitán, don Francisco de San Pedro, muerto en el combate, quien nos condujo con su bravura y ejemplo frente al infiel.



Fig. 1. Don Juan de Austria. (Alonso Sánchez Coello. Monasterio Descalzas Reales de Madrid).



Fig. 5. Réplica de la Galera *La Real* en el Museo Marítimo de Barcelona.



Fig. 6. Características de la Galera *La Real*.

Además, son los que más deben soportar el mal hedor entre los galeotes ya que éstos hacen allí su vida entera, duermen, comen, hacen sus necesidades, y todo ello sin moverse para nada de su sitio junto al remo. Por ello tenemos el talar, para que, gracias a su fuerte inclinación, que favorece la salida del agua de lluvia y de la embarcada, así como de los residuos y heces, se haga más llevadera la limpieza de la nave. Y aun así dicen que cuando sopla viento favorable podemos ser detectados a gran distancia por el olor que despedimos.

Nuestra nave tiene una sola cubierta, con una pasarela que une ambos castillos, el de proa y el de popa. La obra muerta sobresale tan poco del mar que muchas veces nos da sensación de una falsa fragilidad, aunque bien es cierto que no podemos navegar cuando hace mal tiempo. De hecho, en invierno no podemos hacernos a la mar y debemos estar en puerto, lo que aprovechamos para hacer reparaciones a la nave y mantenerla en buen estado, practicar el tiro de nuestra artillería y arcabuceros embarcados, así como para mejorar nuestras maneras de abordaje y apresamiento.

En la galera estamos embarcados 500 hombres, contando a los galeotes. Si quitamos a éstos, el resto nos dividimos entre gente de mar y gente de guerra. La gente de mar somos marinos y artilleros, y la gente de guerra son soldados y arcabuceros que provienen de los Tercios; así están entre nosotros, formando parte de nuestra flota, los tercios de Granada, con su Maestre de Campo, don Lope de Figueroa, de Nápoles, con su Maestre de Campo, don Pedro de Padilla, de Sicilia, con su Maestre de Campo, don Diego de Enríquez, y las compañías de don Miguel de Moncada y de don Diego de Osorio. Todos ellos son conocidos como el Tercio de la Mar Océano. La gente de guerra embarcada en “La Marquesa” pertenece a la compañía de don Diego de Urbina, una de las de Miguel de Moncada.



Fig. 7. La Batalla de Lepanto tendría lugar cerca de la frontera naval entre las civilizaciones cristiana y otomana.

En el puerto de Messina, lugar de concentración de la Flota, nos reunimos las 90 galeras de España, las 12 del Papa y las 106 de Venecia. Asimismo, España aporta 50 fragatas y bergantines y otros 24 barcos de servicio, el Papa aporta 6 fragatas más, y Venecia 20, junto con 6 enormes galeazas, auténticos castillos que en medio de la contienda están preparadas para hacer harto daño al enemigo con sus 44 cañones, y que han sido diseñadas por el gran arquitecto naval Bresano.

El 23 de Agosto se incorporó a la Flota nuestro Generalísimo, don Juan de Austria, quien vino acompañado de don Luis de Requesens. Junto a él estaban Sebastián Veniero, el comandante de la flota veneciana, y Marco Antonio Colonna, el comandante de la flota pontificia. En total la flota se compone, según nos ha testimoniado nuestro capitán, de 208 galeras, 6 galeazas, 13.000 marinos, 43.000 galeotes y 31.000 soldados.

Zarpamos de Messina el 16 de Septiembre tras la visita que Monseñor Odescalco, Obispo de Pena, tuvo a bien hacernos para traernos indulgencias de Su Santidad el Papa, Pío V, entregarnos un relicario que contiene astillas de la Vera Cruz y procurarnos confesión general, haciéndonos entonces a la mar en busca del turco. Nos contaron que éste había reunido una flota de unas 300 galeras, muy bien pertrechadas y bien nutridas de hombres, entre los que se hayan varios cientos de jenizaros.

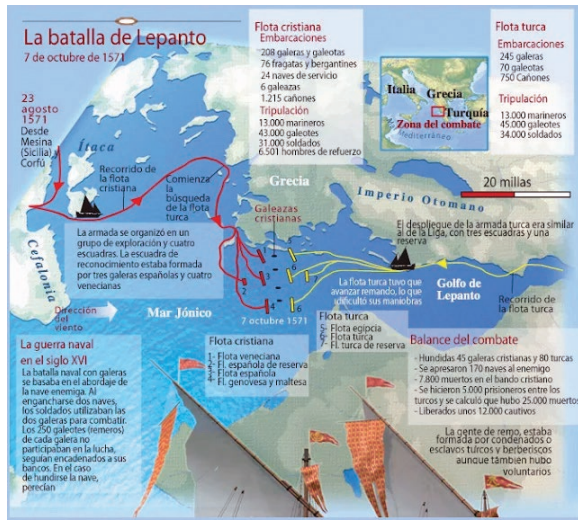


Fig. 8. La Batalla de Lepanto. Enfrentamiento decisivo entre las Flotas de la Cristiandad y la Otomana por el control del Mediterráneo.

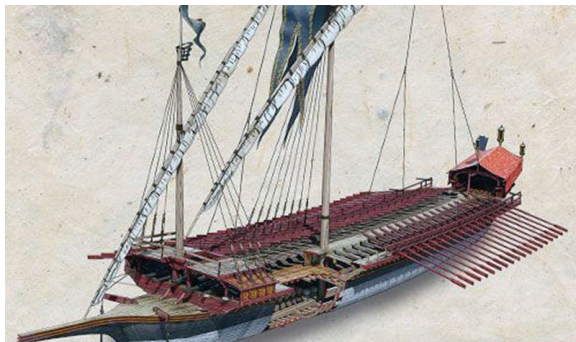


Fig. 9. La Galera era una poderosa arma de combate.

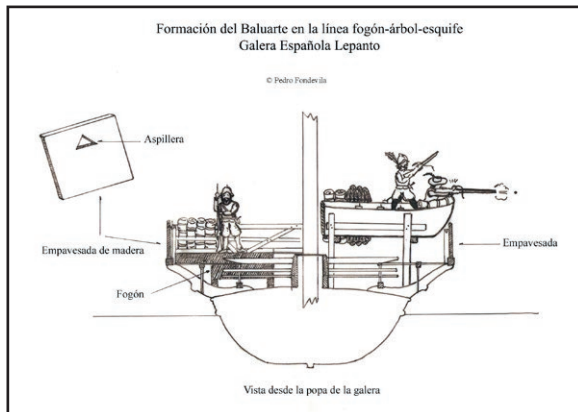


Fig. 10. El Esquife era el punto más débil de una Galera. Situado a popa. Era un verdadero talón de Aquiles. Se elegía para su defensa a los mejores hombres. En *La Marquesa* este cometido le correspondió a la escuadra de Miguel de Cervantes.

Nuestro capitán don Francisco tuvo a bien convocar una reunión general en su camarote, en la que nos reunió a sus más allegados. Allí nos explicó por qué se había reunido tan ingente tropa por la gloria de Dios. Así nos habló sobre el avance hasta entonces imparable del turco, quien el año pasado conquistó casi todo Chipre, salvándose tan sólo Famagusta, pero que se encuentra en muy grave peligro y próxima a caer, según nos han comentado últimamente. También nos habló de la amenaza que ya se cierne sobre Venecia, que ha sufrido un

saqueo este mismo año. Asimismo, nos recordó los ataques que continuamente los piratas berberiscos hacen sobre nuestras propias costas desde sus bases en Argel, Túnez y Trípoli.

Esta nueva Santa Liga o Santa Alianza, nueva porque ya hubo antes otra, años atrás, en la que también estaba Génova, y que fue derrotada por el turco, ha sido fruto de distintos intereses. Así, en primer lugar, Su Santidad el Papa Pío V, que quiere frenar la creación de un futuro imperio religioso musulmán en el Mediterráneo; en segundo lugar, Venecia, que ve en serio peligro sus bases y posesiones en el Mediterráneo y por tanto su posición de privilegio en el comercio con India y China, ya seriamente dañado por los portugueses con sus circunnavegaciones en torno al continente africano; y por último, nuestro Rey y Señor don Felipe II, que desea adueñarse del Mediterráneo Occidental y así poder atacar las bases berberiscas y asegurar por fin nuestras costas, seriamente dañadas por sus incursiones piratas.

A esta Santa Alianza se ha unido la propia Orden de Malta, que también ve seriamente amenazadas sus posesiones. Ya hace unos años, en mil quinientos sesenta y cinco, tuvieron que soportar un intento muy serio de invasión de su propia isla por parte de las tropas del Sultán Solimán, sabedor de la gran importancia estratégica de este enclave en medio del Mediterráneo, que asegura el paso de las embarcaciones cristianas.

Además, es una especie de puerta para la conquista de Venecia, perla largamente pretendida por el turco. Y fue gracias a nuestro Virrey de Sicilia, quien acudió presto en ayuda de la orden, que Malta pudo salvarse en lo que fue la primera victoria que un ejército cristiano lograba en muchos años frente a los infieles.

La Santa Alianza fue creada en febrero del presente año, procediendo a certificar su creación y establecimiento merced a la firma de los pactos correspondientes entre el Papa, España, la República de Venecia y la Orden de Malta. El periodo de validez de esta Santa Alianza se ha estipulado en tres años, pero tras la grave amenaza que sufre Famagusta, cuya caída representaría la pérdida de toda la isla de Chipre, se ha decidido atacar sin más dilación al turco.

Nuestro Rey y Señor impuso la condición de que la flota de esta Santa Alianza estuviera bajo el mando de su hermano natural, don Juan de Austria, joven señor quien ya ha dado muestras de su coraje y don de mando en las guerras de las Alpujarras, donde cosechó abundantes y sonadas victorias frente a los moros y el respeto y cariño de sus hombres.

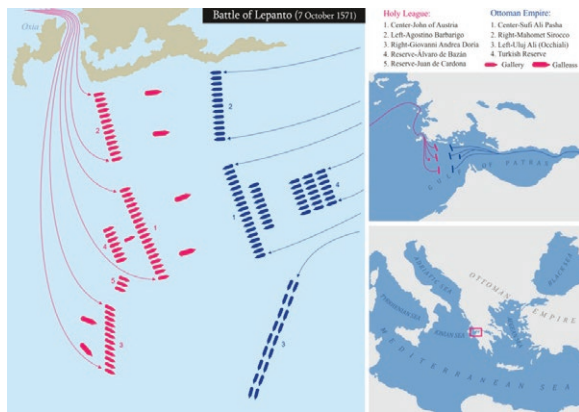


Fig. 11. El despliegue de las flotas.

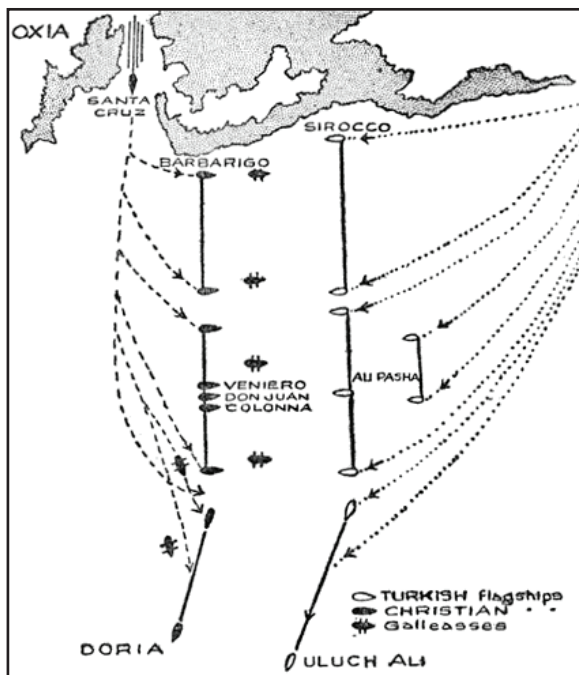


Fig. 12. En formación de combate.



Fig. 13. El combate está próximo.

Tras unas últimas palabras de nuestro capitán de ánimo y aliento, y recordarnos que luchamos para mayor gloria de nuestra patria y nuestro rey, y como baluarte de la cristiandad para frenar el avance del turco, nos fuimos cada uno a nuestro puesto a disponer lo necesario para las duras etapas que nos esperaban.

Y fue allí, al término de la reunión, cuando entablé más amistad con Diego de Urbina, bajo cuyo mando se encontraba gente de las compañías del Tercio de Moncada, excelentes arcabuceros y gente curtida donde las haya, que han librado mil y una batallas, gente que llama hogar a lo que nosotros llamaríamos infierno.

Diego me hizo partícipe de sus preocupaciones ante lo que se nos avecinaba, y me pidió mi ayuda y consejo para que juntos instalásemos adecuadamente la artillería de defensa de la nave, principalmente culebrinas y falconetes, entre los galeotes y los remos, y mirar bien la empavesada. Después nos dirigimos a proa y estuvimos revisando cuidadosamente en la tamboreta los garfios para el abordaje que allí habíamos dispuesto; desde aquí nos alzamos a la corulla, y juntos ahí supervisamos los cinco cañones que habíamos montado, alineados según el eje del barco, tres de 36 libras en el centro y dos de 16 libras, uno a cada lado.

Como metralla emplearíamos sobre todo buenos proyectiles de piedra caliza, de los que la nave se encontraba bien dispuesta. Como esperábamos que el turco embarcase nutrido número de gente en sus galeras, tan numeroso que casi no hubiese espacios entre ellos, la mayoría prestos para lanzarnos nubes de flechas presumiblemente envenenadas, habíamos previsto que cada cañonazo de los nuestros les hiciera mucho daño merced al gentío allí acumulado.

También confiaba Diego en la puntería excelente de su compañía de arcabuceros, de los que teníamos embarcados 150, gente diestra capaz de hacer mucho daño a buena distancia. Como le preocupaba sobremanera la defensa a ultranza de la posición del esquiife, ya que por la popa es por donde había más posibilidades de que el turco nos abordase, eligió para este menester a sus doce mejores hombres, aquéllos en los que más confianza tenía, y para mandarles a un joven decidido y con arresos llamado Miguel, un joven a quien por lo visto le gusta mucho eso de escribir.

La idea general era hacer mucho daño al turco con las piezas artilleras situadas en la proa mientras se fueran acercando a nuestras naves, para después soltarle cuando la distancia fuera la adecuada buenas descargas de arcabucería, y tras herir mucho y bien, proceder a la embestida de la nave enemiga y al abordaje de la misma. Pero mientras tanto teníamos que andar con buen ojo para evitar que nos abordasen a nosotros, labor ésta encomendada a las culebrinas y falconetes, y al pelotón mandado por Miguel.



Fig. 14. El Estandarte de la Santa Liga.

Por disposición de don Juan, se decidió que no se emplease el espolón esta vez como elemento de embestida facilitador del abordaje, sino que se quitase y se aprovechase para potenciar y dar más maniobra a nuestra artillería. Pero para aumentar la sorpresa al turco se decidió por parte de nuestro Generalísimo que no se quitase el espolón hasta momentos antes de dar comienzo al combate, serrándolo ahora en parte, pero no del todo. Para el abordaje se debían emplear garfios esta vez, de ahí el cuidado que debíamos mantener en su buen estado y su disposición.

La Flota se dividió en cuatro escuadras, yendo una quinta de descubierta; ésta la comandaba don Juan de Cardona y estaba compuesta por 7 galeras. El ala derecha, bajo el mando de don Andrea Doria, estaba compuesta por 53 galeras y empleaba gallardete verde; el ala izquierda, bajo el mando de don Agostino Barbarigo, estaba compuesta por 53 galeras y portaba gallardete amarillo; el cuerpo central de batalla, bajo el mando del propio don Juan, estaba formada por 64 galeras, y usaba gallardete azul; la retaguardia, bajo el mando de don Álvaro de Bazán, estaba compuesta por 30 galeras, y empleaba gallardete blanco. Las dos alas y el cuerpo central estaban reforzados cada uno por dos galeazas venecianas. Nosotros estábamos navegando en la retaguardia, atentos a acudir prestos en ayuda de cualquier parte de la línea de batalla que estuviera comprometida.

Tras navegar hasta Corfú para incorporar a la flota otros 6.000 hombres de Venecia, cosa que no se produjo, nos dirigimos para hacer aguada a Gomeniza. Quiso aprovechar don Juan este descanso para pasar revista a las tropas y como él solo no podía hacerlo todo, encomendó que le ayudase en este cometido Andrea Doria.

Cuando las intenciones de éste eran subir e inspeccionar la nave capitana de la flota veneciana, su irascible e impulsivo comandante, Veniero, con quien tenía un fuerte enfrentamiento personal, aseguró que mandaría prenderle y ejecutarle. Ante esto, que ponía sin duda en entredicho la autoridad del propio don Juan de Austria, éste transigió y envió a realizar este cometido a Colonna, el comandante de la flota pontificia.

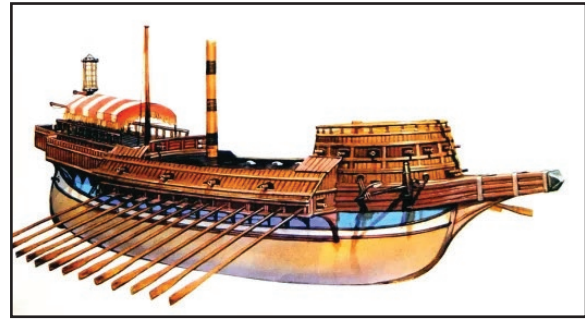


Fig. 15. Las poderosas Galeazas fueron una dolorosa sorpresa para lo otomanos. Su actuación fue muy decisiva.

Como no entendíamos el proceder del joven Austria, nuestro capitán nos expuso la situación, ya que, si hubiera procedido en justicia, esto es, mandando arrestar y ajusticiar a Veniero, colgándolo del palo más alto de "La Real", romperíamos la alianza y sería el triunfo del turco. Por ello, nuestro don Juan esperaría ocasión mejor para, una vez se hubiese ganado la jornada y derrotado al turco, ya se ajustarían las cuentas con el veneciano.

Hicimos otra escala en Cefalonia donde nos confirmaron la caída de Famagusta, hecho acaecido dos meses antes, y la cruel carnicería que allí hicieron con la guarnición y con su comandante, Marco Antonio Bragadino, quien fue desollado vivo y su piel, rellena de paja, fue colgada de un palo de la nave turca capitana, con lo que el sentimiento de pesar inicial y de venganza a continuación a todos nos embargó, y todos estábamos deseosos de encontrarnos con esos turcos y berberiscos para hacerles pagar bien caro su ultraje.

Según nos confirmó nuestro capitán días después, don Gil de Andrada, quien se había desplazado con cuatro galeras en misiones de exploración, descubrió a la flota turca concentrada en Corinto y en Patrás, por lo que se ordenó que nuestra flota se dispusiese a lo largo del golfo de Patrás bloqueando así la salida de la flota turca a mar abierto.



Fig. 16. Las Galeazas permitieron romper la cohesión del ataque otomano y la uniformidad y homogeneidad de sus filas disgregando dicho ataque.

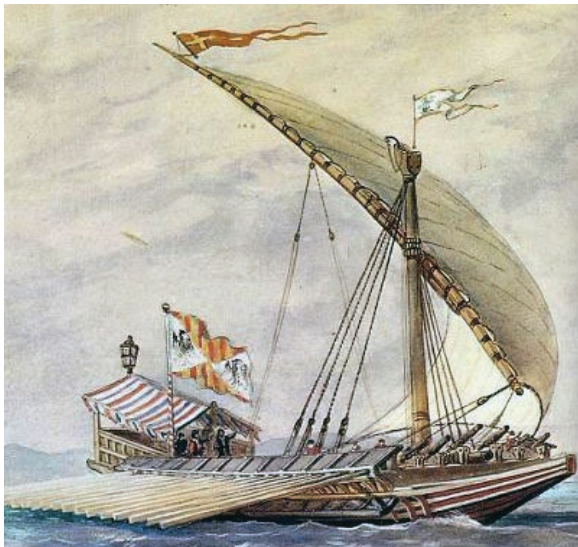


Fig. 17. Una Galera yendo al ataque.

Se celebró, según nos manifestó asimismo nuestro capitán, un tenso consejo de guerra a bordo de “La Real”, en el que don Luis de Requesens y don Andrea Doria eran partidarios de no celebrar combate, a lo que se oponían don Álvaro de Bazán y don Alejandro Farnesio, quienes estaban convencidos de que no se volvería a repetir una ocasión semejante y por tanto no querían desaprovechar tal oportunidad.

La reunión la terminó el propio don Juan cuando afirmó que no se trataba ya de discutir sino de combatir. Por ello, se dispuso seguir las recomendaciones de nuestro señor, don Álvaro de Bazán, de citar al turco izando banderas de combate y si al cabo de un tiempo no daba muestras de aparecer, entonces hacer buenas y muy sonoras descargas de artillería y de arcabucería. Mandó también desplegar el estandarte de la flota, que es azul y porta a Cristo crucificado, a la Virgen de Guadalupe, y a los escudos de España, de Venecia y el Pontificio.

En el amanecer del domingo siete de octubre la flota turca con su gallardete verde desplegado, que según supimos después había llegado desde La Me-

ca, vino a nuestro encuentro, bajo el mando de su almirante Alí Pachá, a bordo de la galera “La Sultana” y mandando el centro enemigo en el que figuraban 96 galeras y galeotas. El ala izquierda estaba bajo el mando de Uluch Alí, un antiguo fraile renegado, quien comandaba 61 galeras y 32 galeotas; el ala derecha estaba bajo el mando del virrey de Alejandría, Mohamed Sirocco, y estaba compuesta de 55 galeras y una galeota. La retaguardia estaba compuesta de 8 galeras y otros 23 barcos diversos, bajo el mando de Murat Dragut.

En un principio el viento era favorable al turco, pero enseguida Dios Nuestro Señor vino en nuestra ayuda y le hizo soplar a favor de las tropas de la cristiandad, por lo que pudimos desplegarnos y acercarnos acertadamente y con poco esfuerzo, mientras el turco tuvo que hacerlo muy esforzadamente a fuerza de mucho sudor y remo.

El combate se inició ya cercano el mediodía cuando nuestras galeazas, bajo el mando de Francesco Duodo, que estaban bien adelantadas del grueso de la flota, y que formaban la línea de vanguardia, hicieron fuego y causaron abundante daño a los otomanos y berberiscos mientras éstos pasaban de largo viniendo a nuestro encuentro sin querer atacarlas ni abordarlas por considerarlas, supongo, baluartes inexpugnables, valorando que era mejor pasar y alejarse de ellas cuanto antes.

Pronto “La Real” y “La Sultana” se intercambiaron abundante fuego de artillería en cuanto se tuvieron a tiro, ya que ambas habíanse buscado desde el principio. La turca embistió ferozmente a nuestra capitana, y le metió su espolón hasta nuestra cuarta o quinta bancada, quedando las dos naves fuertemente unidas. Pero enseguida demostraron su valía los trescientos arcabuceros veteranos de los Tercios Viejos mandados embarcar expresamente por nuestro Señor don Juan de Austria, quienes tras unas cuantas descargas habían barrido la cubierta turca y diezmando al gentío allí acumulado.



Fig. 18. Comienza la batalla. Primeros momentos.



Fig. 19. Las naves maniobran en el ataque y van ganando posiciones.

Tras ello, desde la arrumbada de “La Real” se procedió al abordaje de la nave capitana turca y se intentó en numerosas ocasiones tomarla por completo, pero no pudo pasarse del centro ya que “La Sultana” estaba recibiendo constantemente refuerzos por su popa de nueve o diez galeras otomanas que habían acudido en su auxilio. “La Real” a su vez recibía refuerzos por su popa de las galeras capitanas veneciana y pontificia, reduciéndose a esto la ayuda recibida ya que otras dos galeras que debían haber acudido en su auxilio, las del Príncipe de Parma y del Príncipe Urbino habían sido bloqueadas por galeras turcas, entablándose fuertes combates entre ellas.

Otras dos galeras venecianas que habían acudido en auxilio de nuestra capitana habían sido atacadas y diezmadas por lo que la situación de don Juan se volvía muy preocupante y empezaba a ser insostenible. Don Alvaro de Bazán, soldado muy curtido en las lides guerreras y buen conocedor de los momentos de peligro, viendo la situación en la que se encontraba nuestro Generalísimo, y sabedor de la importancia que tendría sobre la marcha de la batalla la suerte que corriese “La Real”, nos dio orden de acompañarle para ir en auxilio de don Juan.

Nos dispusimos para el combate y nuestro capitán repitió el ofrecimiento que don Juan había hecho a todo aquel galeote cristiano, que lo fuera por condena de la justicia, de liberarle si empuñaba las armas y contribuía a ganar el día. Fue entonces cuando cada uno de nosotros fue a ocupar su puesto asignado para el combate.

En esos momentos Miguel, el joven soldado encargado junto con sus doce hombres de la defensa del esquife, salió presuroso de la enfermería donde se encontraba bien enfermo de fiebres, y desoyendo las indicaciones de su oficial prefirió ocupar su puesto y disponerse a morir allí antes de permanecer inactivo en la cama.

Juntas las dos naves, “La Loba”, capitana de don Álvaro, y “La Marquesa”, acudieron en ayuda de nuestro Generalísimo y así, con estas nuevas tropas de refresco traídas, don Juan se lanzó a un nuevo ataque, mezclados sus hombres con los nuestros, mientras los venecianos y los pontificios guardaban nuestros flancos, consiguiéndose esta vez pasar del palo mayor, llegar al castillo de popa y hacer buena escabechina entre los turcos allí guarnecidos, consiguiendo hacernos con el estandarte turco, ése traído de La Meca y que portaba la Media Luna, y matando a arcabuzazos al propio Alí Pachá.

Tras hacernos con “La Sultana”, don Álvaro dispuso que volviésemos a nuestro puesto en la retaguardia y estar allí bien atentos, ojo avizor, para ver



Fig. 20. Empieza a haber combates individuales.

donde podría necesitarse de nuevo nuestra ayuda, lo que no se hizo esperar pues bien pronto vimos como una buena parte de la escuadra turca mandada por Mohamed Sirocco y que luchaba contra nuestra ala izquierda, ésa que estaba bajo el mando de Barbarigo, le había ganado la espalda a éste debido a que sus capitanes, buenos conocedores de esas aguas, habían logrado pasar entre la escuadra del veneciano y la costa.

Vimos también como la capitana de nuestra ala izquierda estaba siendo trabada en muy desigual combate por varias turcas, unas ocho o nueve, estando muy malherido y próximo a la muerte el propio Barbarigo y sin posibilidad alguna de dirigir el combate, y muerto su sobrino Contarini que había tomado su lugar, por lo que sin un mando adecuado los venecianos se encontraban próximos a la rendición.

Al ver situación tan desesperada, dispuso don Álvaro que acudiésemos prestos para ayudar a esos desdichados, lo que así hicimos sin dudar un instante pues éramos bien conscientes de lo que supondría perder el ala izquierda una vez que estábamos adueñándonos del centro, y que nos atacasen galeras turcas por nuestra retaguardia.



Fig. 21. Las naves capitanas (*La Real* y *La Sultana*) están trabadas en combate.



Fig. 22. El papel de los arcabuceros fue decisivo para el triunfo final.

Cruzamos abundante fuego con muchas galeras enemigas, pero estábamos firmes y determinados en llegar hasta lo que quedaba de los hombres de Barbarigo y proceder a cerrar y asegurar el hueco que los turcos habían logrado hacernos allí. En cuanto nos vieron llegar así de resueltos, abriéndonos paso, los venecianos recobraron nuevos bríos y rehaciéndose volvieron a la carga con buenas ansias de venganza.

Pronto se consiguió hundir la nave capitana de Sirocco, quien fue sacado del agua y cortado de inmediato la cabeza. Sus hombres huyeron despavoridos, y algunos hubo incluso que aprovechándose que estaban tan cerca de la costa, embarrancaron allí sus naves, para así huir mejor por tierra.

Enseguida don Álvaro requirió de nuevo nuestra presencia una vez acabada la faena, para seguirle hasta nuestra ala derecha ya que allí Andrea Doria se encontraba en muy serios apuros. Éste había sido ganado tácticamente por Uluch Alí quien le hizo separarse demasiado del centro de nuestra flota, provocando así que se hiciese un gran espacio entre las tropas de la Santa Alianza, espacio que aprovecharon turcos y berberiscos para meter por allí buena parte de su ala izquierda, llegando casi hasta nuestro centro y separando y envolviendo las naves de Doria, haciendo derramar abundante sangre cristiana, con barcos con todos sus tripulantes y soldados muertos o malheridos, de los que llegamos a contar hasta trece.

Don Álvaro quiso ir rápidamente en ayuda de la nave capitana de la Orden de Malta, que había sido atacada a la vez por siete galeras enemigas, pero cuando alcanzamos a llegar vimos que ya había sido tomada muy cruentamente por los turcos, perdido su estandarte en manos de Uluch Alí, y con tan sólo tres supervivientes de todos los caballeros de Malta allí embarcados. La nave estaba en poder del turco quien, al vernos llegar tan presurosos y prestos para un feroz combate, abandonó su presa.



Fig. 23. Cervantes al mando de su escuadra defendiendo a muerte el esquiife de *La Marquesa*.

Don Álvaro dispuso que limpiásemos el ala derecha de todo barco turco o berberisco que encontrásemos y lo hicimos con tal denuedo que pronto Uluch Alí dio por perdida la jornada, sabedor además de que tanto la escuadra de Alí Pachá como la de Mohamed Sirocco habían sido vencidas por las escuadras cristianas; así que dispuso su retirada y abandonó el combate, alejándose del mismo y tratando de ganar un puerto amigo y llevándose como único trofeo el estandarte de la Orden de Malta y unas pocas galeras turcas y berberiscas que habían podido salvarse a duras penas.

Como ya estaba el día ganado y tras la dura jornada estaba la gente cansada, y viendo don Juan que se estaba formando una buena tormenta, a eso de las cuatro de la tarde dio el Austria la orden de cese de las hostilidades y de búsqueda de refugio adecuado para reponer fuerzas y celebrar la victoria, dando gracias piadosamente a Dios Nuestro Señor por habernos sido tan favorable el encuentro con el turco.

En la mañana del ocho de octubre se procedió a hacer recuento general de bajas y de presas. Así se ha visto que nos han hundido 15 galeras mientras nosotros hemos mandado a pique no menos de 80 galeras enemigas. La flota cristiana ha apresado unas 170 naves turcas y berberiscas, aunque muchas de ellas se encuentran en tan mal estado que se cree que irán pronto al fondo del mar.

Hemos tenido en el combate unos 8.000 muertos, siendo 5.000 venecianos, 1.000 pontificios y el resto españoles y tropas a nuestro servicio, aunque después alguno más se está muriendo de sus heridas, como el propio Barbarigo que ha entregado su alma al Señor hace apenas dos días. Hemos sufrido más de 20.000 heridos, lo que da idea de la ferocidad de los combates. Se calcula que han muerto alrededor de 25.000 turcos y berberiscos y se han hecho en torno a 5.000 prisioneros. Además, se ha logrado liberar a unos 12.000 cristianos cautivos, galeotes de las naves enemigas.

Desde entonces hasta el día de hoy estamos procediendo con las reparaciones que más nos urgen, aunque ya don Juan ha escrito cartas con la buena nueva para nuestro rey don Felipe II, el Papa y para el Senado de Venecia, y ha dispuesto que don Lope de Figueroa lleve a don Felipe el estandarte ganado al turco.

Nuestra nave quedó harto maltrecha ya que la fortuna dispuso que nos encontrásemos en medio de todos lo fregados, participando en las más enconadas encontradas con las naves enemigas. Nuestra gente demostró de qué material están hechos cuando con su brío, su determinación, su fe en Dios y en la victoria, logró salir bien airosa de todos los lances en los que se encontró, y dando buena cuenta de cuanto turco se nos puso por delante.

Tuvimos 40 muertos, entre los que figura nuestro buen capitán, don Francisco de San Pedro, y 120 heridos que tenemos ahora mismo en improvisadas enfermerías. Entre éstos está Miguel, que ha recibido buenos arcabuzazos, dos en el pecho y otro en la mano izquierda que se la ha dejado maltrecha y parálitica, aunque ha tenido buena suerte ya que quiere dedicarse a eso de escribir y para ello ya le sirve y le sobra la diestra. Luchó con tanto temple y brío, evitando en numerosas ocasiones junto con sus hombres que fuésemos abordados por naves enemigas, que va a ser ascendido a soldado aventajado, con una paga de tres ducados al mes, cosa muy de apreciar en los tiempos que corren.

Nos han confirmado que, por la valentía demostrada en el combate y la buena oportunidad de nuestras acciones, el propio don Juan ha decidido que la gente que aquí ha peleado, a bordo de “La Marquesa” a partir de ahora sea conocida por todos como “El Tercio de la Gloria”, procediendo mañana mismo al nombramiento, por lo que estamos todos aquí a bordo bien nerviosos e impacientes, aunque muy inflados de orgullo.



Fig. 24. El día se va ganando para la Cristiandad.



Fig. 25. El triunfo final es para la flota de Juan de Austria. El golpe ha sido decisivo para el poder naval en el Mediterráneo.

Y ya no me queda sino dar por terminado este relato de lo acontecido en el día que logramos por fin vencer al turco. Para ello no veo mejores palabras que las que el otro día le escuché pronunciar al propio Miguel cuando postrado en su cama, convaleciente de sus graves heridas, mientras le hacíamos la visita, nos decía bien alto que ésta había sido la más alta ocasión que vieron los siglos. Así que, ¡vive Dios!, pocas ganas le han de quedar al turco de acercarse nunca más a nuestras costas.



Juan Ignacio Pinedo

Doctor en Medicina
Vocal de la Junta de Gobierno de la RLNE
Capitán de Yate.

BATALLA NAVAL DEL TAJO.

INNOVANDO EN LAS
FORMAS DE HACER LA
GUERRA Y GANARLAS

FELIPE II SE HACE CON EL TRONO DE PORTUGAL

EL CONTEXTO

Don Álvaro de Bazán fue probablemente quien más contribuyó a que Felipe II ocupara el Trono de Portugal y tener la oportunidad de poder alumbrar el mayor Imperio que hubiera podido existir en la Historia del Mundo. Pero la ingratitud de este Rey hacia quien más triunfos le dio, y su distante y helado comportamiento con él mientras agonizaba en Lisboa, hizo que no se valorara en su justa medida la extraordinaria aportación de Don Álvaro a la causa portuguesa.

Álvaro de Bazán mostró su magnífica disposición para con España y Felipe II en la cuestión sucesoria portuguesa para lograr que el Imperio Portugués se integrase y fuera absorbido por el Español, no sólo en acciones como la Primera de la Isla Terceira (primera batalla naval oceánica de la Historia) y en la Segunda (primera operación anfibia en la Historia y de proyección de una letal fuerza terrestre en un objetivo lejano oceánico y en plena zona de guerra),



Fig. 1. Batalla de Alcázquivir. Gran derrota portuguesa y muerte de su Rey. Se abre la cuestión sucesoria en Portugal. Dio origen al ascenso al Trono Portugués de Felipe II y a la Guerra de Sucesión.

sino que llevó a cabo el desembarco en Cascais de la tropas del Duque de Alba, lo que facilitó su victoria en la Batalla de Alcántara, y sobre todo ganando (siempre ganaba) la Batalla Naval del Tajo y anulando por completo el poder naval portugués, en esos momentos en manos de contrarios a Felipe II.

Todo empezó unos años antes cuando el Rey Portugués Sebastián I decidió llevar sus tropas en cruzada al Norte de África para ser derrotado en la Batalla de Alcázarquivir, el 4 de Agosto de 1578. Ahí no sólo fue muerto el Rey y las mejores tropas lusas. También murió la élite militar y nobiliaria portuguesa, dando origen a una tremenda crisis sucesoria. El Rey no tenía descendencia y quien le sustituye en el Trono es su tío abuelo el Cardenal Enrique, coronado como Enrique I. Tenía 66 años. No era una edad que le impidiera gobernar, pero sí una edad que le hacía muy difícil tener descendencia. Además, el Papa Gregorio XIII no le puso las cosas fáciles para abandonar los hábitos. Todo ello condicionó que no tuviera sucesores. Como así fue.

Además, se juntó otra tremenda circunstancia. Enrique murió pronto, tal vez demasiado pronto, el 31 de Enero de 1580, tras haber estado tan sólo 17 meses en el Trono, lo que dio origen a dos cosas. Por un lado, se nombró un Consejo de Regencia formado por 5 grandes prohombres portugueses. Por otro lado, se buscó sin pérdida de tiempo un sucesor y nuevo Rey.

El Consejo barajó varios nombres que, por orden sucesorio, eran los siguientes:

1. Ranuccio I Farnesio, hijo de María, la primogénita de Eduardo de Portugal (hijo menor de Manuel I, quien fue el antecesor de Juan III, que a su vez fue el antecesor de Sebastián I). Era el más firme candidato.
2. Catalina, Duquesa Consorte de Braganza, segunda hija de Eduardo de Portugal.
3. Felipe II, hijo de Isabel de Portugal, hija mayor de Manuel I.
4. María de Habsburgo, hija de Isabel de Portugal y hermana de Felipe II.
5. Manuel Filiberto de Saboya, hijo de Beatriz de Portugal, la hija pequeña de Manuel I.
6. Juan I, Duque de Braganza, Consorte de Catalina.
7. Antonio, Prior de Crato, nieto bastardo de Manuel I (hijo ilegítimo de Luis, hijo de Manuel I).

El problema fue que el sucesor de Manuel I, Juan III, tuvo 9 hijos que murieron antes de poder sucederle en el trono. De estos 9 hijos, 7 murieron menores de edad. Tan sólo dos tuvieron descendencia:

- ▶ María Manuela, quien se casó con Carlos I de España y fue madre de Felipe II.
- ▶ Juan Manuel, su hermano menor, y padre de Sebastián I.

Según esto, a Juan III podría haberle sucedido su hija María Manuela, por lo que el sucesor directo al Trono Portugués habría sido Felipe II. Pero la Corona Portuguesa no regía por esta costumbre (costumbre que ha llevado al Trono Inglés y la Británico, por ejemplo, a gran número de Reinas). En la Corona Portuguesa regía el principio de la prioridad masculina. Por ello el sucesor de Juan III debiera ser su hijo Juan Manuel y no su hija María Manuela. Al morir tempranamente Juan Manuel, antes que el Rey su padre, el sustituto de Juan III fue Sebastián. Pero al morir éste sin descendencia se suscitó la cuestión sucesoria en la que muchos remarcaron el derecho al Trono de María Manuela quien, al haber fallecido, lo había pasado a su hijo, Felipe II.



Fig. 2. Fernando Álvarez de Toledo y Pimentel, III Duque de Alba (el Gran Duque de Alba). Fue uno de los hombres de mayor confianza de Carlos I y de Felipe II. Considerado por muchos como el mejor militar de la época y uno de los mejores de la Historia. Si Álvaro de Bazán era el mejor en la mar, el Duque de Alba era el mejor en la tierra.

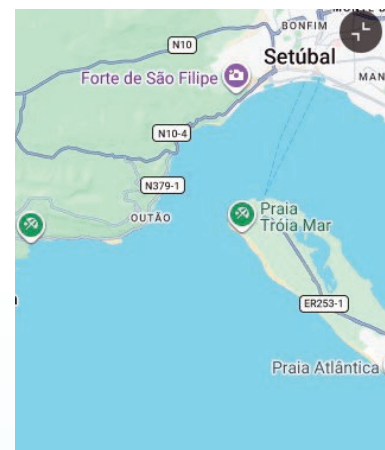


Fig. 3. Era necesario forzar la entrada al Estuario de Setúbal por Outaó para los españoles dado que la flota de Álvaro de Bazán debía recoger y embarcar a las tropas del Duque de Alba que se encontraban en Setúbal. Pero el paso estaba poderosamente defendido por los portugueses fieles al Prior de Crato.

Fueron por ello muchos lo que defendieron el derecho al Trono de Felipe II. Se dieron varias circunstancias, además:

► Ranuccio, el más firme candidato para muchos sectores portugueses, fue apartado de la carrera sucesoria por su propio padre. Ranuccio tenía tan sólo 11 años de edad y su padre era Alejandro Farnesio quien, por razones más que obvias, no deseaba enfrentarse e interponerse en el camino de Felipe II.

► Catalina era mujer y por tanto no era bien vista por muchos sectores portugueses. Con ello se pasaba al tercero de la lista, Felipe II.

► Los tres candidatos siguientes (María de Habsburgo, Manuel Filiberto de Saboya y el esposo de Catalina) desistieron ante la fuerza de la posición de Felipe II.

► Del listado de candidatas tan sólo quedaba Antonio Prior de Crato. Pero éste contaba con un hándicap tremendo al ser descendiente bastardo.

► De los 5 miembros del Consejo de Regencia, 4 estaban claramente a favor de Felipe II.

► Gran parte de la nobleza portuguesa, liderados por Cristóbal de Moura, eran firmes partidarios de Felipe II.

► El Cuerpo Diplomático también lo era, gracias en gran parte a la inmensa labor realizada por un inconmensurable Pedro Téllez Girón (Duque de Osuna, Conde de Ureña y Señor de Olvera).

Todo parecía decidido y encaminado favorablemente para la coronación de Felipe II. Pero el Prior de Crato, con el apoyo de determinados activistas políticos (que odiaban a España), sociales del pueblo llano (muy bien engañados y llevados al huerto), nobiliarios (pero no de la alta nobleza, sino de la baja, que deseaban escalar posiciones y hacerse con cotas de poder hasta entonces inalcanzables) y religiosos (que odiaban profundamente a Felipe II y con claras muestras de nacionalismo acérrimo), todos ellos que no deseaban a Felipe II como su Rey, encadenaron una serie de hechos que llevaron a graves tumultos callejeros, principalmente en Lisboa, a la proclamación en Santarem de Antonio Prior de Crato como Rey de Portugal (20 de Junio de 1580), a la alianza de éste con Inglaterra y Francia (que no deseaban un Imperio Español fuerte) y al reclutamiento de un ejército para enfrentarse a las tropas españolas que serían enviadas en defensa de los derechos de Felipe II. El punto definitivo fue que se hizo huir, por parte de los sublevados, al Consejo de Regencia, y el Prior de Crato asumió ocupar el vacío de poder instaurado. La guerra se estaba originando.



Fig. 4. Fuerte de Santiago de Outao. Inicialmente fue fiel al Prior de Crato. Defendía y hacía impenetrable la entrada al estuario de Setúbal. Disponía de una temible batería de 47 piezas de Artillería. Resistieron 48 horas al Duque de Alba y a Don Álvaro.

Además, la vía elegida por Felipe II, diplomática, muy política, de guante de seda, obviando por completo el envío de ninguna tropa ni de ejercer la más mínima presión en absoluto, habían llevado a los partidarios del Prior de Crato a tomarlo como debilidad por parte de Felipe II. A ello se juntaba el hecho de que los líderes partidarios del Prior ya se estaban repartiendo el Reino Portugués y se frotaban las manos encantados de cómo estaba yendo aquello. Y el pueblo llano, engañado y puesto a merced de la facción del Prior, ya contaban con el golpe de anti-feudalismo que iba a quitarles de encima a la alta nobleza.

LA GUERRA POR LA SUCESIÓN PORTUGUESA. FASE 0. LOS PREPARATIVOS PARA LA BATALLA Y LA TOMA DE LISBOA

Felipe II era consciente bajo estas circunstancias de que tenía que emplear la fuerza para resolver el problema de Portugal y la defensa eficaz de sus derechos a ocupar el Trono. Para dirigir esta fuerza y llevarla al éxito supo de inmediato que tan sólo un hombre aseguraría en aquellos momentos el resultado de la campaña, Fernando

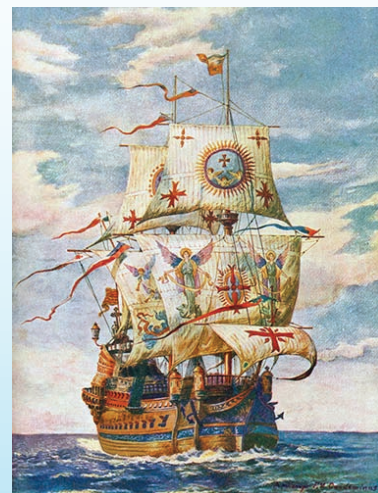


Fig. 5. El poderoso Galeón *San Martín* era uno de los mejores navíos de combate, y leal al Prior de Crato. Era todo un buque insignia. Don Álvaro se lo encontró en Outao defendiendo la entrada al Estuario de Setúbal. No lo dudó y, tras tomarlo, lo incorporó a su flota.



Fig. 6. El revolucionario plan de Álvaro de Bazán y del Duque de Alba para atacar y tomar Lisboa. Embarcar las tropas del Duque de Alba en Setúbal y desembarcarlas en Cascais. Nunca se había hecho antes nada parecido. Los dos genios militares españoles estaban innovando y cambiando el arte de la guerra.

Álvarez de Toledo y Pimentel, III Duque de Alba, IV Marqués de Coria, III Conde de Salvatierra, II Conde de Piedrahita, Grande de España, Caballero de la Insigne Orden del Toisón de Oro y su mejor General, el verdadero líder de las tropas en tierra. No había otro igual para resolver esta situación y asegurar la victoria y facilitar la llegada al Trono Portugués del Rey Felipe. La hora había llegado.

Felipe II convocó, pues, al veterano General (contaba ya con 72 años y gozaba de un extraordinario prestigio, popularidad, respeto y predicamento entre la tropa) y le dio la orden de conquistar Portugal y conseguirle la Corona.

Nombrado Capitán General de los 35.000 efectivos reunidos para la Campaña, cruzó al frente de los mismos la frontera con Portugal, a la altura de Elvas, el 27 de Junio de 1580, iniciando así la marcha hacia Lisboa, a los pocos días de la autoproclamación del Prior de Crato como Rey de Portugal. Contaba además con un tren de Artillería de 22 piezas, y con Sancho Dávila como Maestre de Campo bajo sus órdenes. También contaba con su extraordinario genio militar, su magnífica y famosa visión estratégica de las cosas, un fino y extraordinario olfato táctico, y una firme e imparable determinación para llevar adelante con éxito su misión. Estamos en Junio de 1580.



Fig. 7. Las murallas de Cascais formaban un formidable sistema defensivo.

Pero contaba además con otros aspectos en la jugada. Contaba con la Armada bajo el mando de Álvaro de Bazán. Nunca ha tenido nuestro país una pareja sin igual jugando la partida. Son cada vez más los que piensan que el tándem Alba-Bazán ha sido de lo mejor en la Historia Militar.

Las tropas españolas fueron avanzando hacia Lisboa con firme determinación y venciendo todos los obstáculos. Pero también asegurando en todo momento los territorios por los que iban avanzando, así como las comunicaciones con España y la logística. Asegurar la retaguardia y asegurar los pasos dados y la llegada segura de suministros, se convirtió en una tarea fundamental.

Elvas, Olivenza, Portalegre, fueron tomadas y aseguradas por las tropas españolas. A finales de Julio, poco más de mes y medio después de la entrada de las tropas españolas en Portugal, alcanzaron Setúbal. En esos momentos el Ejército del Duque de Alba contaba con 18.000 efectivos y 1.800 tropas de Caballería, además de la veintena de piezas de Artillería. Las tropas restantes se habían ido quedando por el camino asegurando la Retaguardia y las comunicaciones. Estamos a 16 de Julio de 1580.

En Setúbal se encontró tropas veteranas bajo el mando de un experimentado Diogo Botelho, 24 Compañías Portuguesas y un contingente expedicionario francés de 3.700 hombres. El Duque, fiel a su estilo, y con la fama lograda en los Países Bajos, prometió cortar el cuello a cuanto defensor se encontrase en su entrada en Setúbal. Se dice que en cuanto vieron los defensores que el Duque estaba ya emplazando la Artillería y ser muy conscientes todos ellos de cómo el Duque entraba y se las gastaba en las plazas holandesas que se les resistían, huyeron al más puro estilo de "el último que apague la luz", sin presentar combate alguno.

Tras tomar y asegurar Setúbal, allí se quedó el Duque a la espera de Don Álvaro, en virtud del plan que ambos habían elaborado conjuntamente en su reunión de Llerena meses antes. Pero también envió una columna bajo el mando de Próspero Colonna para tomar la fortaleza de Outao, que protegía la entrada al estuario de Setúbal e iría a dificultar el paso de la flota de Don Álvaro. Además, la guarnición portuguesa estaba apoyada por 8 poderosos buques (galeones y naos) de la Armada Portuguesa, entre los que destacaba el Galeón *San Martín* y el *San Antonio*, oponiendo todos ellos una fuerte y tenaz defensa.



Fig. 8. La Fortaleza de Nuestra Señora de la Luz. Era un componente fundamental del sistema defensivo de Cascais.

FASE 1. DON ÁLVARO DE BAZÁN ENTRA EN ESCENA. FORZAR LA ENTRADA EN SETÚBAL Y EMBARCAR LAS TROPAS DEL DUQUE DE ALBA

El 31 de Enero de 1580, Álvaro de Bazán había sido llamado para dirigirse con su escuadra a la Bahía de Cádiz. Al llegar se encontró con una carta de Felipe II en la que se ordenaba dirigirse a la Corte. Allí, en reunión con Felipe II, éste le puso al corriente de la situación de Portugal y le puso al día de la cuestión sucesoria. Felipe II empezaba a no tenerlas toda consigo y, como Rey prudente que era, deseaba tener dispuestos diferentes planes para los a su vez diferentes escenarios que podrían darse.

Para completar debidamente las cosas y tenerlo todo a punto, saliera el Sol por donde fuera, Felipe II ordenó a Álvaro de Bazán que acudiera a reunirse con el Duque de Alba y juntos preparasen los planes y disposiciones correspondientes para enfrentar la situación que finalmente se diera.

Ambos mandos se reunieron en la localidad de Llerena, al Norte de Sierra Morena y Noreste de la Sierra de Aracena, cerca de Zafra. Había sido la residencia oficial de los Maestres de la Orden de Santiago, sobre todo en la época en la que Fernando III les encargó la reconquista de Sierra Morena. Fue también sede de la Santa Inquisición, llegando a ser el tercer tribunal en España por extensión de su jurisdicción. En esta época de 1580 era el segundo mayor núcleo de población de toda Extremadura.

En la reunión, ambos mandos españoles acordaron el plan a seguir en caso de tener que dar batalla y tomar Lisboa para el aseguramiento del Trono para

Felipe II, tal como finalmente ocurrió. Y en virtud de dicho plan, Don Álvaro se dirigió a la Bahía de Cádiz para tomar las disposiciones necesarias con su Flota y con sus hombres. Y de donde parte hacia Lisboa el 8 de Julio de 1580, al mando de una flota de 56 Galeras con Artillería Ligera y Fusilería de costa, varios Galeones con Artillería Pesada y 48 Cabelas y Chalupas para transporte de tropas.

Tiene un destino anterior a Lisboa. Irá a Setúbal a recoger al Duque de Alba y sus tropas. Pero antes, y para asegurar asimismo la Retaguardia y las comunicaciones, decide asegurar todo el Algarve. Tomó sucesivamente Tavira, Faro, Portimao, Lagos y Sagres, todo ello sin dar batalla alguna. Fue dejando algunas naves y tropas de guarnición en toda la ruta seguida, en puertos y en fortalezas.

Al llegar a Setúbal, donde estaba el Duque de Alba con sus tropas, Don Álvaro fue consciente de la situación en Outao y su resistencia a las tropas de Colonna. Era necesario forzar el paso y Álvaro de Bazán no lo dudó. La verdad es que este hombre no dudaba nunca. Ordenó a sus barcos ir al ataque directo hacia la fortaleza y la flota de 8 grandes navíos que la apoyaban, entre los que se encontraban dos de los más poderosos barcos del momento, los Galeones *San Martín* y *San Antonio*. Ordenó disparar a toda la Artillería con fuego a discreción hasta lograr la rendición de la fortaleza y toda la flota. Tras ello se dispuso a recoger a las tropas del Duque de Alba en Setúbal.

El Duque tenía tres caminos para seguir. Cruzar el Tajo directamente para atacar y tomar Lisboa. Volver hacia el Nordeste, unos 100 km, a lo largo de la ribera Sur del Tajo para llegar a Santarem y cruzar allí el río para dirigirse a Lisboa. O bien la más audaz de las opciones que no era otra que el plan trazado con Álvaro de Bazán de embarcar las tropas en Setúbal y desembarcarlas en Cascais, al Oeste de Lisboa, para atacarla desde allí y no desde el Este o el Sur, que es donde se esperaba.

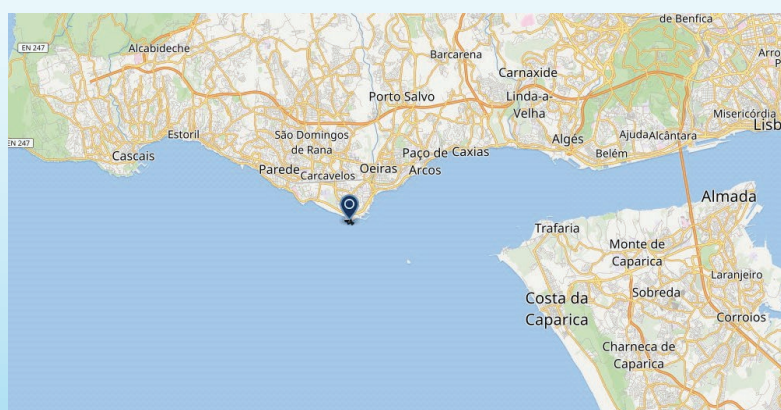


Fig. 9. La Fortaleza de San Julián de Barra es un completo complejo de defensa que servía para controlar la entrada y salida de naves en el Estuario del Tajo y por tanto el acceso a Lisboa por mar.

FASE 2. EL DESEMBARCO EN CASCAIS. DON ÁLVARO INNOVANDO Y CAMBIANDO EL ARTE DE LA GUERRA

Tras tener ya asegurado Sétubal, las tropas de tierra del Duque de Alba tenían perfectamente controladas y aseguradas la retaguardia, las comunicaciones por tierra con España y la llegada de suministros, y las naves de Álvaro de Bazán tenían controlado por su parte la retaguardia, toda la costa hasta España y todos los puertos, las comunicaciones y toda la logística, se decidió por parte de los dos mandos continuar con su plan. El Ejército del Duque de Alba embarcaría en las naves de Don Álvaro e irían a desembarcar en Cascais, al Oeste de Lisboa, por donde no se les esperaba. Ambos magníficos militares, de lo mejor que ha tenido España en toda su Historia, desde la época de los neandertales, se llamase antes este país como se llamase, estaban innovando en el Arte Militar. Estaban creando una nueva forma de hacer la guerra. Inglaterra y Francia, partidarios del Prior de Crato, por razones tan obvias como no desear una España tan fuerte, asistían perplejos a lo que estaban asistiendo. No podían creer tanta excelencia en la forma de dirigir esta guerra por parte española. Y así, siguiendo su plan, las tropas del Duque de Alba embarcaban en las naves de Don Álvaro.

El Ejército del Duque de Alba había sido perfectamente elegido. Era éste uno de los trucos del Duque, saber elegir a sus hombres para cada ocasión. Para ésta disponía de:

- ▶ La Infantería Española del Maestre de Campo Sancho Dávila, que sumaban 6 Tercios (entre los que se encontraban los Viejos de Nápoles, con 12 Banderas, y de Lombardía, con 7 Banderas, y respectivamente bajo el mando de dos extraordinarios Pedro González de Mendoza y Pedro Sotomayor) con un total de alrededor de 13.000 hombres.

- ▶ La Infantería de Naciones de Piero de Médici, con un total de alrededor de 7.700 efectivos, y que contaba con el Tercio Toscano de Próspero Colonna, dos Tercios Napolitanos de Carlo Spinello y Carlo Carrafa, y el Regimiento Alemán del Conde de Lodron.

- ▶ La Infantería Embarcada con dos Tercios.

- ▶ La Caballería de Fernando de Toledo, con 22 Compañías y un total de más de 1.700 efectivos.

- ▶ La Artillería de Francés de Álava, con 25 piezas y 1.300 Gastadores.

Las tropas del Duque de Alba son trasladadas por mar para su desembarco en Cascais en un brillantísima e innovadora operación, y así atacar Lisboa desde el Oeste. España estaba cambiando la forma de hacer la guerra y desarrollas las operaciones militares.



Fig. 10. La Fortaleza de San Julián de Barra era considerada la mayor fortificación marítima de Portugal. Por algo se la conocía con el nombre de "El Escudo del Reino".



Fig. 11. La Torre de Belem.

El 28 de Julio de 1580 parten desde el Estuario de Setúbal las naves con las tropas embarcadas. El 29 de Julio desembarcan en Cascais las tropas de Sancho Dávila bajo sus órdenes directas. Son 1.500 Piqueros alemanes y 3 Compañías de Arcabuceros italianos y españoles, estableciendo la cabeza de playa.

Al poco llegó la segunda oleada de desembarco, una vez asegurada la playa por las tropas de Sancho Dávila. Ahí estaban, entre otros, los Tercios de Nápoles y de Lombardía, y junto a ellos un escuadrón de 20 jinetes con el encargo de ir en descubierta y explorar el terreno.

A continuación, vino la tercera oleada con el resto de las tropas y con los víveres y avituallamiento, armamento y repuestos. La operación había sido un completo éxito y tomó a los seguidores del Prior de Crato por completo desprevenidos, pudiendo tan sólo reunir un contingente de 3.000 efectivos de Infantería y 300 de Caballería, junto a dos piezas de Artillería, bajo el mando del considerado muy capaz Diego de Meneses. Pero al poco, al ver lo que tenían enfrente y se les venía encima, abandonaron la Artillería, armamento y suministros de todo tipo, corriendo al más puro estilo de "sálvese quien pueda" a esconderse tras las murallas de la Ciudadela de Cascais, una serie de fortificaciones preparadas para defender la costa y la entrada al Estuario del Tajo, y para proteger a Lisboa de ataques.

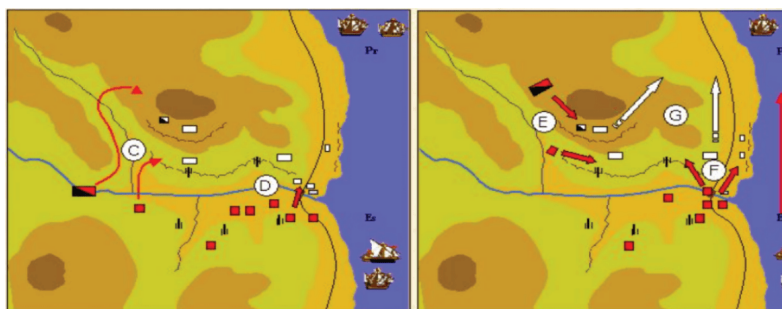


Fig. 12. Las tropas del Duque de Alba atraviesan el Río Alcántara por el puente cerca de su desembocadura y también aguas arriba para así atrapar en un movimiento de pinza a las tropas del Prior de Crato.

En la fortaleza lusa, bajo control de las tropas del Prior de Crato, se encontraba un contingente que sumaba ya 9.000 soldados y 400 jinetes. Las tropas del Duque de Alba iniciaron el ataque de Artillería y se dispusieron para el asalto. Al ver esto, fue la propia población portuguesa quien exigió a las tropas del Prior que levantasen las defensas y abrieran las puertas a las tropas españolas para rendirse a éstas. Las gentes de Portugal estaban ya tomando partido y viendo de qué iba de verdad la cosa.

Las tropas del Duque entraron y tomaron Cascais. Al poco comenzaron los desmanes contra la población, pero fueron pronto parados por Álvaro de Bazán y el Duque de Alba, que insistieron bajo pena de muerte en que había que respetar por encima de todo a la población ya que, no en vano, iban a convertirse en súbditos de Felipe II en breve y compatriotas, por tanto. La excepción fue el propio Comandante Portugués, Diego de Meneses, que fue prendido (se dice que escondido en un armario) y es ajusticiado de inmediato, el 2 de Agosto de 1580. El mensaje de los españoles era claro. Por un lado, no se molestaría a la población. Por otro lado, las tropas serían hechas prisioneras y sus Comandantes serían ejecutados.

En lo que esto ocurría, la flota de Álvaro de Bazán, que ya había partido de inmediato de Cascais nada más desembarcar tropas y suministros, se internaba en el Estuario del Tajo para buscar la flota afín al Prior de Crato y hacerse con ella. También tenía como cometido bombardear la costa, a las concentraciones de tropas del Prior que pudiera encontrarse. Y, por último, su tercer objetivo era llegar a Lisboa y atacar allí mientras que por tierra lo hicieran las tropas del Duque.

FASE 3. LA TOMA DE LISBOA. LA CONTRIBUCIÓN DECISIVA DE DON ÁLVARO PARA EL TRIUNFO FINAL

Por un lado, el Ejército del Duque, tras asegurar Cascais y la Retaguardia, se encaminó hacia Lisboa, en busca del Ejército del Prior de Crato. El de Alba contaba en aquellos momentos con 18.000 tropas y 1.800 efectivos de Caballería. Sancho Dávila toma la, tal vez, más poderosa Fortaleza Portuguesa, la de San Julián de la Barra, en Oeiras, defendida por un extraordinario contingente de duros veteranos, bajo el mando de Tristán Vaz de Veiga. La toma por las tropas del Duque se logra tras recibir un magnífico apoyo artillero de las naves de Don Álvaro. Asimismo, se dispuso una batería de 12 cañones en un monte cercano, ba-

jo la supervisión de Antonelli, Jefe de los Ingenieros Miliars. El fuego artillero naval y de dicha batería duró 5 duros y largos días, tras los que se logró la rendición de la Fortaleza. El camino hacia Lisboa quedaba expedito para los españoles por mar y por tierra. Era el 12 de Agosto de 1580.

Días después la acción se repite con la toma de la Torre de Belem. Era el último baluarte defensivo de Lisboa. La Artillería Naval fue precisa y decisiva. Las tropas de Sancho Dávila la tomaron al poco. La flota portuguesa se encontraba así bloqueada por la de Álvaro de Bazán en el Tajo, y por tierra las tropas del Duque estaban a 10 km de Lisboa.

Por tierra, las tropas del Duque se encuentran a la altura de Alcántara con el Ejército del Prior de Crato. Son 25.000 tropas de Infantería y 2.500 de Caballería. El General era Francisco de Portugal, Conde de Vimioso, nombrado como sucesor de Diego de Meneses para liderar el Ejército.

Los dos ejércitos se encontraron a ambos lados del Río Alcántara. Las tropas del Duque de Alba logran atravesar el puente cerca de la desembocadura, así como otros destacamentos más río arriba, cogiendo en pinza y derrotando a las tropas del Prior de Crato, obligándolas a retirarse hacia Lisboa. Era el 25 de Agosto de 1580.



Fig. 13. En la Batalla Naval del Tajo se mostró la tremenda superioridad estratégica, táctica e innovadora de un inigualable e invicto Álvaro de Bazán. Logró hacerse con las 70 naves portuguesas (Galeones, Galeras, Naos, Carabelas, Urcas, etc., la totalidad de la flota enemiga).



Fig. 14. El 12 de Septiembre de 1580, Felipe II se hace con el Trono Portugués. El 25 de Marzo de 1581 es coronado en las Cortes de Tomar como Felipe I de Portugal.

Mientras, Don Álvaro de Bazán seguía ejerciendo una triple labor. Con las galeras, dotadas de Artillería Ligera y de Fusilería, atacaba a costa y diezmaba contingentes de tropas del Prior, provocando gran mortandad y número de heridos, diezmándolos y desordenándolos, y abriendo grandes brechas en sus despliegues que eran aprovechados por las tropas del Duque.

Con las carabelas, chalupas y otros barcos menores procedía al transporte de tropas del Duque para ir posicionándolas de mejor manera posible

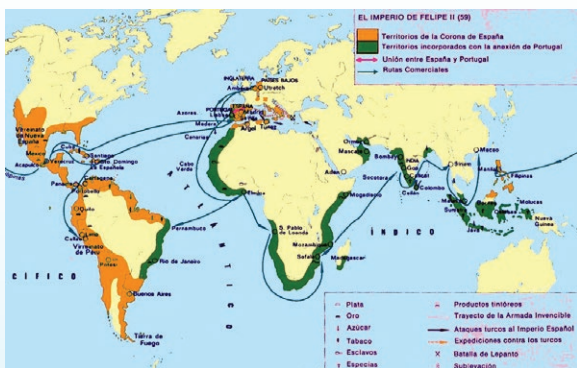


Fig. 15. Como Felipe II de España y Felipe I de Portugal, el Rey Felipe fue el poseedor del mayor Imperio de la Historia.

en su avance hacia Lisboa. La última acción de este tipo fue recoger el grueso de la Caballería, que estaba en Setúbal, y dejarla cerca ya de Lisboa, en un movimiento táctico de enorme brillantez que sorprendió por completo y cogió desprevenidas a las tropas del Prior.

Y, por otro lado, los Galeones bien pertrechados de Artillería Pesada habían procedido a bombardear duramente las posiciones fortificadas del Prior (Fortaleza de Outao en la entrada del Estuario de Sétubal, la toma de 8 galeones en sus inmediaciones, el complejo fortificado de Cascais, la Fortaleza de San Julián de la Barra, la Torre de Belem), y dejar bloqueada en el Tajo a la Flota del Prior, había llegado el momento de ir por ella y por Lisboa.

Y así, el 28 de Agosto de 1580, Don Álvaro ataca a la flota portuguesa, 70 buques de guerra (Galeras, Galeones, Naos, Urcas, Carracas y Carabelas), estando la Galeras bajo el mando de Diego López de Sequeira, y los Galeones y Naos bajo el mando de Gaspar Brito. Pero Don Álvaro ataca también Lisboa.

La disposición española fue simple, pero de una eficacia terrible. Las Galeras atacaron Lisboa. Los Galeones atacaron la flota portuguesa. Todo ello muy del estilo de Don Álvaro. Directamente, sin concesiones, con firme determinación y con absoluta fe en la victoria. Así era Álvaro de Bazán. Así eran los hombres bajo su mando.

La flota española tomó presa a la totalidad de la flota del Prior de Crato. Los 70 buques portugueses se rindieron y se entregaron a la flota de Don Álvaro. Y a la vez, Lisboa se rendía ante el doble ataque, por mar de Don Álvaro, y por tierra del Duque. El 12 de Septiembre de 1580 Felipe II accedió por fin al Trono Portugués y el 25 de Marzo de 1581, era coronado Rey de Portugal como Felipe I, por las Cortes de Tomar.



Juan Ignacio Pinedo
 Doctor en Medicina
 Vocal de la Junta de Gobierno de la RLNE
 Capitán de Yate.

LA CAMPAÑA DE LA ISLA TERCEIRA

INTRODUCCIÓN

Todo comenzó con la muerte en 1578, en la batalla de Alcazarquivir, del Rey Sebastian I de Portugal, hijo del Rey Juan III, con tan sólo 24 años de edad y sin sucesión a la Corona, a quien sucede su tío Enrique I, quien también era Cardenal, pero fallece dos años después, en 1580, sin sucesión, lo que desencadena una crisis sucesoria en Portugal, haciéndose con la Corona, Felipe II, por su condición de hijo de Isabel de Portugal, hermana del Rey Manuel I, abuelo de Sebastián. Y dado que no había descendencia alguna por esta rama, Felipe II, entendió que la candidatura de Felipe II era legítima, y a él le correspondía la Corona. Recibió fuerte apoyo de gran parte de la clase dirigente.

Quienes no reconocieron a Felipe II, una gran parte del pueblo llano, se unieron en torno al Prior de Crato, Antonio, hijo natural de Luis de Portugal, y por tanto también nieto de Manuel I, al igual de Sebastián, y sobrino de Juan III, padre de Sebastián, y de Enrique I. Ante esto, Felipe II ordenó la invasión de Portugal, y las tropas españolas, bajo del mando del Duque de Alba, Don Fernando Álvarez de Toledo y Pimentel, derrotaron por completo a las tropas del Prior en la Batalla de Alcántara.

Aquí arranca la historia de la Campaña de la Isla Tercera.



Fig. 1. El Rey Sebastián I de Portugal.



Fig. 2. Don Antonio, Prior de Crato.

EL CONTEXTO

A la muerte sin descendientes con sólo 24 años del rey Sebastián I de Portugal, nieto de Carlos V y sobrino de Felipe II, en la batalla de Ksar el Kabir (o Alcazarquivir), donde había acudido en una cruzada para la liberar Fez y detener la expansión turca en el Norte de África, se abrió en Portugal una crisis sucesoria ya que se trataba de un verdadero imperio que controlaba y explotaba el muy rentable comercio y las riquezas de una gran parte de las Indias Orientales, y de una armada, la portuguesa, que en aquellos momentos era la más afamada del mundo, tanto constructora como marinera, navegante y exploradora.

Además, el rey Felipe tenía claro que unir Portugal a España tenía otros interesantes beneficios, no sólo la constitución del mayor imperio que habían conocido los siglos, sino también el acceso a una fuente inagotable e inmensa de riquezas, las más potentes flotas comercial y bélica nunca jamás vistas, y el aseguramiento y propiedad de las rutas del comercio y tráfico con las Indias, tanto las Orientales como las Occidentales. Felipe II se creía llamado por el destino para regir tan vasta empresa.

Por ello, el rey de España había hecho valer sus derechos sucesorios a la corona portuguesa, no en vano era nieto del rey Don Manuel I, en cuyo reinado se descubrió la ruta atlántica hacia las Indias por el Cabo de Buena Esperanza, se descubrió y empezó a colonizar Brasil, se instauró el primer virreinato en la India, se exploró a fondo el Golfo Pérsico y el Océano Índico, y fue el artífice de los grandes acuerdos monopolísticos portugueses. Felipe se creía por tanto digno sucesor de su abuelo y por ello con todo el derecho a reclamar su herencia portuguesa.

Como también esto lo pensaba buena parte de la población vecina, sobre todo la nobleza y el alto clero, y con el fin de asegurar sus derechos al trono, sobre todo siendo consciente del apoyo que el bajo clero y parte del pueblo daban a Don Antonio, nieto asimismo de Don Manuel, y sobrino de Juan III y Enrique I, Felipe envió por tierra al Duque de Alba con sus tropas con el fin de ocupar Lisboa, y por mar a la flota de Don Álvaro, para tomar la desembocadura del Tajo y el puerto de Lisboa.

Las tropas españolas lograron un brillante y aplastante triunfo en Alcántara, en las cercanías de Lisboa, tras lo que a Don Antonio no le quedó otra que huir a las islas Azores, último enclave enfrentado a las pretensiones del rey Felipe, desde donde organizó acuerdos con las coronas francesa e inglesa contrarios a los intereses españoles. Desde allí intrigó con el rey francés Enrique III, logrando su ayuda a cambio de la cesión de Brasil, Madeira y Guinea. Asimismo, logró el apoyo de la Inglaterra de Isabel I. Ambas coronas se mostraron del todo proclives a los acuerdos dado que era la forma de poder detener el afán expansionista, desmesurado a su entender y muy amenazante, del rey español. Además, ingleses y franceses deseaban el control de las islas Azores ya que desde allí podrían lanzar mucho mejor sus ataques a las flotas españolas que volvían de América bien cargadas de riquezas para financiar la ambición de Felipe.



Fig. 3. Las Islas Azores están situadas en medio del Atlántico. Tras la Batalla de Alcántara, Antonio Prior de Crato buscó refugio allí. Era el último baluarte de la oposición contra Felipe II, para que éste no se hiciera con la Corona Portuguesa. Se hizo necesario tomar las islas. En 1582, tuvo lugar la primera parte, la fase naval, con la primera batalla naval oceánica de la Historia, enfrentó a España contra Francia e Inglaterra. En 1583, tuvo lugar la segunda parte, el desembarco de tropas de Felipe II, y la conquista de las islas por parte de España.



Fig. 4. El Almirante y Mariscal de Francia, Philippe Strozzi.

Francia había enviado a las Azores una poderosa flota de 64 naves de guerra, bajo el mando del Almirante y Mariscal de Francia, Philippe Strozzi, con los mejores marinos franceses de aquel entonces y 6.000 soldados de infantería embarcados, dirigidos por más de un centenar de nobles deseosos de encontrarse con la gloria y la riqueza. Sus objetivos eran ocupar las Azores, apoyar las pretensiones de Don Antonio al trono portugués, establecer una base estable para lanzar ataques corsarios a las flotas españolas de Indias, y dañar en lo más profundo al tesoro español. En esta empresa, la marina francesa estaba apoyada por otras 7 naves de guerra inglesas.

Las pretensiones de Francia estaban claras. Perseguía además de todo lo anterior, incrustar en medio del Atlántico una base naval que no sólo atacase el comercio español con América, sino que amenazase seriamente la retaguardia española, humillar a la corona española al evitar que Felipe II se hiciese con el trono portugués apoyando las pretensiones de Don Antonio, y ganarse a cambio Brasil, Madeira y Guinea. Con Brasil establecía además otra amenaza, esta vez ya en tierra, contra los intereses españoles en ultramar. Con Madeira lograba otra base naval en medio del Atlántico, comprometiendo muy seriamente la posición española.

Con Brasil y Guinea lograba además de lo saqueado al comercio español, dos fuentes magníficas de riqueza y de provechoso comercio. La situación de sus bases en Azores y Madeira, más las que pudiera establecer en Brasil y Guinea, le aseguraban quizás hasta el control de todo el Atlántico. De ahí que la corte francesa viera con muy buenos ojos la empresa de ir a tomar las Azores en apoyo de Don Antonio.

Estaba dando comienzo la primera de las dos batallas de esta campaña, la naval, que asimismo fue la primera batalla naval oceánica de la Historia, y que enfrentó a la flota española contra la francesa y la inglesa, a quienes derrotó por completo; tuvo lugar el 26 de Julio de 1582. Fue el prelude de la segunda batalla, el desembarco de tropas españolas para hacerse con la isla Tercera, el principal bastión contra Felipe II y de apoyo al Prior de Crato, logrando España un éxito completo; tuvo lugar el 24 de Julio de 1583.

Empecemos por la batalla naval.

LA FASE NAVAL. LA BATALLA DE LA ISLA TERCERA, PRIMERA BATALLA NAVAL OCEÁNICA DE LA HISTORIA. 26 DE JULIO DE 1582.

La noche era de perros. Llovía con verdadera ansia, y de tan mala gana y con tanta fuerza, que la humedad calaba de verdad los huesos, y se incrustaba en el interior de uno, aguando incluso el cerebro. Las salpicaduras de las gotas desde el suelo de los muelles llegaban hasta no se sabe dónde. Era imposible ver más allá de unos brazos, tal era la densa cortina de lluvia, la cantidad de nubes que descargaban su contenido con rabia, y la negrura de una noche tan oscura como la muerte solitaria en el último recodo de una mala mina de carbón.

Parecía mentira que se estuviera a principios de Julio en Lisboa, pensaba cada uno de los convocados a la reunión que Don Álvaro de Bazán había fijado a bordo del San Martín para llevar a cabo las órdenes recibidas de Su Majestad, el rey Felipe, de navegar hacia el interior del océano, localizar a la flota enemiga y destruirla, tomar las islas Azores y asegurar que no quedase nadie contrario a la anexión de Portugal a la corona española.



Fig. 5. Don Álvaro de Bazán y Guzmán, Marqués de Santa Cruz, uno de los mejores marinos de la Historia, y no sólo de España.



Fig. 6. El galeón San Martín, buque insignia de la flota española en la batalla.

Don Álvaro estaba repasando sus notas poco antes de la reunión, mientras sus convocados estaban siendo debidamente atendidos por sus ayudantes, haciéndoles recuperar el calor de su cuerpo y la fortaleza de su ánimo. El gran general sabía de la importancia del encargo de Su Majestad. No en vano había participado intensamente en el conflicto desde el principio.

Don Álvaro se preguntaba cómo era posible que el rey de España mantuviera una red de espionaje tan eficaz que le permitía estar informado al punto de todo cuánto acontecía en Europa. También sabía Don Álvaro por su rey que esta flota iba a ser prontamente reforzada por otras 40 naves de guerra inglesas, al mando de Frobisher, lo que significaba una flota combinada enemiga de más de 110 naves de guerra en medio del Atlántico.

Todo ello lo expuso Don Álvaro a sus hombres de confianza en la reunión que tuvo lugar en este día de perros, en sus camarotes del *San Martín*, un magnífico galeón portugués de 1.200 toneladas. Unos hombres con los que, mirándoles fijamente, se dio cuenta el viejo marino que pudiera ir con ellos hasta el mismísimo infierno, saquearlo, y volverse después a su adorada España, bien cargado con el tesoro del mismísimo Satanás, tras haberle cortado la cabeza.

Tales hombres, forjados en el imperio español, no eran otros que Don Cristóbal de Eraso, Capitán General de la Armada de Indias y fiel lugarteniente; el Maestre de Campo Don Lope de Figueroa, al mando de 6.000 hombres de las compañías del Tercio Viejo de Granada embarcado; y el Capitán General de la Armada de Guipúzcoa Don Miguel de Oquendo

Todos eran conscientes de que se iba a entablar una batalla entre dos flotas en medio del Atlántico, y que ellos llevaban la peor parte, ya que no sólo la proporción era en su contra de 1,5 a 4, sino que iban a operar en medio del océano, muy alejados de bases amigas, a 1.500 kilómetros de Lisboa, mar adentro, en contra de una flota enemiga muy superior y que contaba con las bases de las islas a su favor. Sabían que nunca se había intentado nada parecido, y ello les motivaba todavía más. ¡Estaban felices, motivados y ansiosos!

Don Álvaro dio la orden de partir a sus 27 naves, sin esperar a que se les uniese la otra mitad de la flota, que se encontraba en Cádiz y constaba de 20 naos gruesas, bajo el mando de Juan Martínez de Recalde, y 12 galeras de Don Francisco de Benavides. Pronto tiene que volver una nao a Lisboa, la que llevaba todo el personal médico, el material sanitario y los medicamentos, otro contratiempo más que no arredra a la flota española.

El 21 de Julio de 1582, la flota española llega a aguas de las Azores. Pronto ambas flotas conocen el potencial de la otra. Strozzi sabe que tiene todo a su favor. Cuenta con lo mejor de la marina de guerra francesa, con un temible contingente de infantería a bordo, con 71 poderosas naves para hacer frente



Fig. 7. Las flotas francesa e inglesa en sus bases de las Azores, preparando el combate. Poco después daría comienzo la batalla.

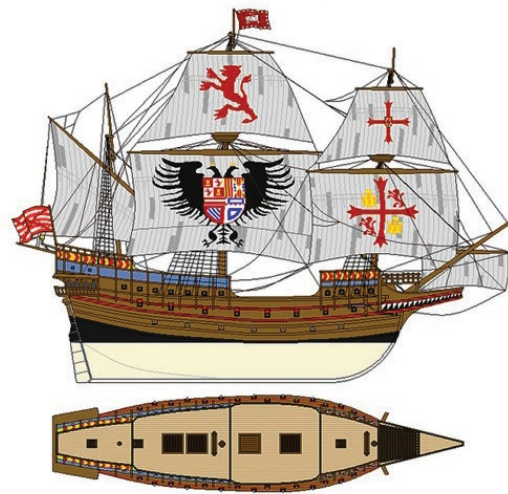


Fig. 8. El galeón San Martín. España realmente construía navíos magníficos, extraordinarios para la navegación, extraordinarios para el combate.

a las 26 de los españoles, con bases amigas para reparaciones y avituallamientos, con el favor de su rey y la promesa de riqueza y poder, dejando en sus manos la labor de corsario de las flotas españolas cargadas de oro y ricas mercancías de las Indias.

Sabe que los españoles están en franca inferioridad numérica, lejos de sus bases de aprovisionamiento, en medio del Océano, sin poderse abastecer de provisiones ni poder realizar gran parte de las reparaciones, y sabe que no van a recibir apoyos. Sabe que al mando está el de Bazán. Ese hombre le inquieta y le hace adoptar una estrategia que le llevará a la victoria segura y con pocos daños para sus propias tropas: dejará que vaya pasando el tiempo, evitará una confrontación directa, navegará al acecho de los españoles, y cuando algún navío enemigo se retrase o averíe, le atacará como una verdadera manada de lobos. Su idea era batir a los navíos españoles uno a uno, y descansar en sus bases y reponerse mientras los españoles siguen sufriendo en alta mar.

Piensa que así irá gastando el ánimo de los españoles, por un lado, y por otro, al ir perdiendo uno a uno los navíos de su flota y al agotar sus provisiones y sin posibilidades de reparar sus barcos maltratados por los embates del océano en aguas profundas, se verán obligados a volver a España con el rabo entre las piernas, dejándole el campo libre para llevar adelante el mandato de su rey. ¡No ve llegado el momento de empezar a atacar las riquezas provenientes de las Indias!

Da comienzo entonces un juego del gato y del ratón, en el que la flota francesa maniobra con el viento para sorprender al enemigo, que dura todo el día 22 y el 23, buscando posiciones ventajosas a barlovento, y así poder ganar la iniciativa. Cada vez que un navío español se retrasa, varios franceses van a por él, evitándose su caza gracias a la extraordinaria pericia marinera de los españoles y a su sentido de la solidaridad, no dejando abandonado a ninguno de los suyos.



Fig. 9. El San Mateo se queda retrasado. Lo hace adrede. Está preparando el cebo.

El 24 la flota francesa aprovecha un golpe de fortuna favorable del viento a su favor, intenta aislar la retaguardia española, formada por la escuadra guipuzcoana de cinco navíos al mando de Miguel de Oquendo, quien con determinación resiste el ataque. Además, las capacidades tácticas y maniobreras de los marinos españoles conjuran la amenaza, y el resto de la flota intenta rodear la escuadra francesa enganchada en combate con la retaguardia española, salvándose los franceses por los pelos, huyendo rápidamente de la refriega con serios daños, aunque conservando el barlovento.

Don Álvaro da la orden que esa misma noche, al ponerse la luna, ni un momento antes ni después, toda la flota virase sin nueva orden y sin luces, y que todos ganasen barlovento con el fin de encontrarse en posición ventajosa al amanecer, lo

que efectivamente así ocurrió en la madrugada del 25, apareciendo la flota española a barlovento de la francesa, que además se encontraba desorganizada, ocupada en reparaciones como consecuencia del encuentro del día anterior.

Justo cuando la flota española inicia el ataque, un nuevo percance abate las líneas españolas. Una de las más poderosas naves de nuestra flota, la de Don Cristóbal de Eraso, parte su palo mayor. Al quedar desarbolada, el ataque es abortado, procediendo el *San Martín* a remolcarla, limitándose el encuentro a un intercambio de fuego artillero entre las vanguardias. Son las nueve de la mañana, y la flota pone rumbo al norte seguida por la francesa a corta distancia. Y es que, aún así, y a pesar de su gran superioridad numérica y el viento a su favor, los franceses no tienen claro atacar, tal era el respeto que les infundía la flota española, prefiriendo seguir con su táctica anterior.



Fig. 10. El galeón San Mateo. España, verdaderamente, construía verdaderos barcos magníficos; sin duda, los mejores del Mundo.

El resto del día 25 es un día para reparar averías y reponerse, y también para pensar. Don Álvaro, viejo marino, se da pronto cuenta de las intenciones de su rival, lo que le hace reflexionar profundamente. Pronto se da cuenta que no le sirven las estrategias y tácticas convencionales. Además, el tiempo se le echa encima, y es consciente de que no puede retrasarse más. Piensa adoptar una formación desconocida hasta la fecha, sabedor de que nunca antes habían luchado en mar abierto dos flotas tan numerosas de barcos de gran tamaño y muy fuertemente armados. Debía idear una formación que sorprendiese a sus enemigos y que rompiera sus previsiones.

Además, confiaba plenamente en la mortífera eficacia, resolución y fiereza de los Tercios embarcados, así como en la pericia marinera y la mucha mar trabajada de sus marinos. Por tanto, olvidándose de la formación clásica cerrada de las galeras en línea

de frente, la clásica media luna, ideó dividir su flota en una estructura no vista hasta la fecha, rompiendo con todas las normas tácticas válidas hasta entonces, algo casi imposible de ser concebido por novedoso e innovador: dividió su flota en tres escuadras, la central, integrada por los navíos menos poderosos y marineros de su flota, pero que sirviera de eje a las otras dos, la vanguardia y la retaguardia, formadas por las naves más rápidas, mejor armadas y más maniobreras, contando cada una con siete unidades.

Decidió que el *San Martín* ocupase el centro de la vanguardia y la liderase, y el *San Mateo* hiciese lo mismo con la retaguardia. Además, lo ocurrido el día anterior le había dado una idea al experimentado marino, una idea que podía hacerse realidad, ¿por qué no? De ahí que sus órdenes eran que se navegase seguido por los franceses, sabedor de que con el paso de las horas, y la avaricia de sus enemigos por seguir y atacar la retaguardia española, con sólo siete unidades, las naves enemigas se fueran dispersando ante sus distintas velocidades y maniobrabilidad.

En un momento determinado, cuando las naves francesas más lentas hubieran quedado muy rezagadas, las unidades de la retaguardia española trabarían combate con los navíos franceses más adelantados, bloqueando su paso. El centro español acudiría inmediatamente en su ayuda, y la vanguardia, daría un gran rodeo para atacar por detrás a las unidades francesas bloqueadas por la retaguardia española, justo los navíos enemigos más potentes y capaces.

Pero esa noche, un nuevo contratiempo asola el campo español. Chocan y se hunden con 400 hombres de guerra a bordo y toda la tripulación dos naves de nuestra flota. Este hecho no merma para nada la determinación de Don Álvaro, sino que, al revés, le hace ser más consciente de poner en marcha cuanto antes su novedoso plan.

Al poco de amanecer, y con la noticia fresca de esta desgracia, ambas flotas se avistan de nuevo separadas tan sólo por tres millas, pero con la flota francesa navegando a barlovento, y la española de bolina. Comienza entonces el juego ideado por el viejo marino español, con la flota española navegando seguida de sus enemigos. Sin embargo, los franceses no se deciden a atacar la retaguardia española, a pesar de contar ésta con siete unidades.

Es entonces, a mediodía, cuando ocurre un hecho que fue decisivo para la suerte de la batalla y de toda la campaña. El *San Mateo*, el otro gran galeón español, de 600 toneladas, y donde va embarcado Don Lope de Figueroa con su tercio más fiero de 250 arcabuceros y mosqueteros, y eje de la retaguardia, se va retrasando, colocándose por detrás de la línea

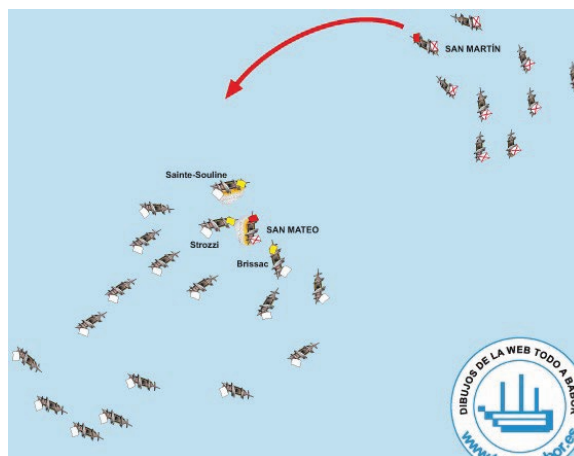


Fig. 11. El cebo está puesto. Un inconmensurable Lope de Figueroa, se queda él solo con sus hombres, impertérrito, a esperar, con todo el cuajo, a toda la flota enemiga. Con hombres como éstos, España era la dueña del Mundo.

de retaguardia española. Parece presa fácil para los franceses, y Strozzi no duda en atacarle con las tres escuadras más en avanzada, la suya, la del Teniente General y Mariscal de Francia Charles de Brissac, y la del Maestre de Campo Saint Soutine, en total 18 navíos, seguidos del resto de la flota combinada anglo – francesa, ya a bastante distancia.

Y es que Don Lope, ante el cariz de la situación, había tomado el mando del navío y dado la orden de esperar la llegada de los franceses. Ordena no disparar. Mientras Don Álvaro maldice a su subordinado, larga el remolque, y da la orden a toda la vanguardia y centro de seguirle para rodear la flota enemiga, y a la retaguardia de acudir directamente en auxilio del *San Mateo*. Por otro lado, el viejo marino sonríe y comprende que se acaba de poner el cebo, aunque no de la forma que él esperaba; no es la retaguardia, como había ideado, con la que no se atreve la flota enemiga, sino sólo un barco. Don Lope se había dado cuenta de esta circunstancia, y Don Álvaro estaba siendo consciente de ello, como también lo es de que todo depende del temple y coraje de la gente allí embarcada, y del mando que pueda ejercer Figueroa, aunque esto era lo que menos le preocupaba.



Fig. 12. El *San Mateo* en la batalla de la Isla Tercera, aguantando él solo a toda una flota enemiga, esperando impertérrito la llegada del resto de la flota española. España, en esa época, paría los mejores soldados y marinos del mundo.



Fig. 13. El San Mateo en medio de todo el fregado. Van llegando refuerzos españoles, apareciendo la nave de Oquendo, en ayuda del San Mateo.

En efecto, Don Lope siente llegado el momento de la verdad. Sabe que tiene lo mejor de lo mejor junto a él. Y no duda. Distribuye a sus hombres por todo el barco, y les apresta al combate. Sabe que ellos solos tendrán que detener a lo mejor de la flota francesa, entretenerles el tiempo suficiente para que Don Álvaro, percatándose de sus intenciones, logre envolver a los franceses. Don Lope mira los movimientos de los barcos españoles y una sonrisa aparece en su rostro. ¡El viejo se ha dado cuenta! Sabe que ahora todo depende de lo que él y sus hombres sean capaces de resistir el brutal ataque inminente. Pero esto es lo que menos le preocupa, tal era la confianza en sí mismo y en los hombres a su mando.

Al poco la nave almiranta francesa, al mando de Strozzi, le lanza los garfios a estribor, y la capitana, al mando de Brissac, lo hace a babor. A la vez, dos poderosos barcos enemigos se enganchan a su popa, y un quinto enorme lo hace a proa. No hay escapatoria posible, ya que además ve que otros cuatro barcos franceses se han interpuesto entre él y el *San Pedro*, barco más próximo de la retaguardia española. ¡Es la hora de la verdad, y Don Lope se muestra impávido!

Justo antes de que los barcos queden enganchados, Don Lope ordena el disparo a bocajarro de toda la artillería de estribor. El momento es atroz, horrible, parecía que el tiempo más que haberse detenido, se había congelado. La nave de Strozzi es cruelmente balanceada, con trozos de madera y de cuerpos humanos desparramados por sus cubiertas. A continuación, y sin perder un momento, se ordena lo mismo con la artillería de babor, que hace la misma carnicería en la nave capitana de Brissac.



Fig. 14. Los mosqueteros y arcabuceros del Tercio embarcado, empezaron a hacer su trabajo. Era gente bragada como ninguna. Lo sentimos por el Capitán Alatríste; nunca hubiera logrado plaza entre semejante gente, por no tener el cuajo suficiente.

Dos naves de la retaguardia española fueron directas a por Strozzi, que no se esperaba ese ataque, concentrado como estaba en sus intentos de abordaje. Mientras, Don Miguel de Oquendo fue a por la capitana de Brissac, un espléndido navío de 500 toneladas y muy fuertemente armado, al que lanzó una andanada tan brutal y certera que le dismanteló y masacró su tripulación, matando de inmediato a 50 hombres, y logrando su rendición inmediata, a la vez que el propio Brissac se trasladaba a otro navío, pero no para ponerse nuevamente al frente de sus tropas, sino para huir a Francia, quedándosele pequeño el Atlántico, tal era, según cuentan, la velocidad de su huida, abandonando a sus hombres, a su jefe y a su bandera.

A continuación, el de Oquendo no se entretuvo y lanzó su nave entre la almiranta francesa y el *San Mateo*, cortando los cables de abordaje franceses y lanzándole a su vez los propios, con el fin de abordarle. Él mismo, en persona, condujo el asalto al buque francés, llegando al castillo de popa, capturando la bandera enemiga y dejando malherido al Almirante francés. En esos momentos, el buque de Strozzi comenzó a hundirse, por lo que Don Miguel dio orden de abandonarlo a su suerte, regresar al suyo y continuar matando franceses.

Mientras, parte del resto de la flota francesa rezagada, más de veinte navíos, ya estaba llegando al lugar del combate. Ante esto, Don Álvaro dispuso que la vanguardia, dotada de excelentes artilleros, hiciera buena escabechina en las naves enemigas conforme fueran poniéndose a su alcance, orden que cumplieron con temible y mortal eficacia, frenando en seco la llegada de refuerzos enemigos, muchos de los cuales quedaron bastante destrozados por los efectos y la puntería española sin haberse podido acercar siquiera al lugar de la contienda. Mientras, él mismo se dirigió en el *San Martín* a meterse en medio de lucha buscando la nave de Strozzi, a la que encontró a la deriva, haciendo agua y hundiéndose.

Sin embargo, Don Álvaro ordenó abordarla, acabar con ella y traer a su presencia a Strozzi, a quien el contingente de asalto español le encontró ya próximo a la muerte en medio de 400 cadáveres de franceses, la mitad de su tripulación. Aquello no frenó a Don Álvaro, sino todo lo contrario, ya que deseaba que compareciese ante él, aunque fuese con su último aliento. No pudo ser, y el Almirante francés moría momentos antes de estar en presencia de su ganador. Al poco, su nave buscaba el fondo del Océano.

En esos momentos, hubo desbandada general francesa e inglesa. Presas del pánico, aterrorizados por la mortífera eficacia española, y sus deseos determinantes de triunfo, abandonaron como pudieron el escenario del combate, en

todas direcciones, con un completo desorden, abordándose incluso unos a otros, cortándose el paso, cerrándose el camino de huida, no recogiendo a ningún compatriota, deseando no haber vivido ese día.

El combate había durado más de cuatro horas en total, y por parte española hubo 224 muertos y 553 heridos, no habiéndose perdido ningún barco, aunque todos resultaron dañados, en mayor o menor medida. La peor parte se la llevó el *San Mateo*, con 40 muertos y 74 heridos. Por parte francesa, se perdieron 10 navíos de gran porte (4 hundidos, 2 incendiados, y 4 tomados y capturados), entre ellos la nave almiranta y la capitana, y sufrieron alrededor de 3.000 bajas, entre las que se contaban unos 2.000 muertos.

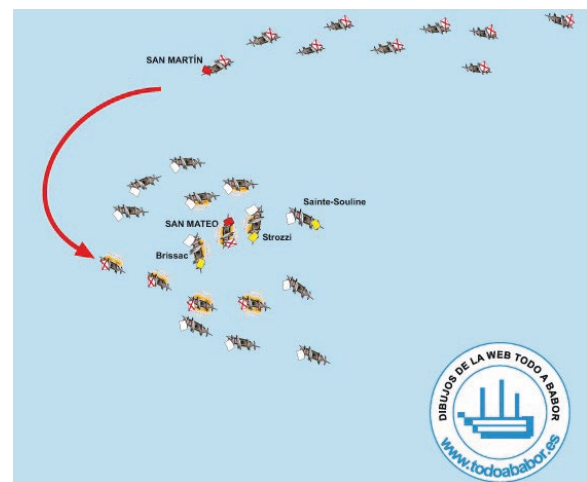


Fig. 15. El resto de la flota española va llegando escalonada, en perfecta formación. Su victoria fue apabullante y definitiva para el curso de la campaña. La mar tan sólo tenía una dueña, España.

Pero aquí no terminó la cosa. A continuación, Don Álvaro en persona juzgó a todos los hombres, acusándoles de piratería, ya que el rey francés Enrique III, no deseando enemistarse con Felipe II, y romper la paz que entre ambos existía, había afirmado a éste por conducto oficial que los franceses que acudieron a las Azores lo hicieron en calidad de mercenarios, y que por ello "*si caen en vuestras manos los tratéis como a piratas*". Don Álvaro tomó la decisión personal de condenarles a muerte por piratería y perturbadores de la paz pública. De ahí que el 1 de Agosto, fueron degollados 80 nobles franceses, y ahorcados todos los soldados y marineros franceses de más de 18 años de edad, en total cerca de 400 enemigos. Mientras, Don Antonio huía de Azores en busca del anonimato de la historia, olvidando sus sueños de ser rey de Portugal, y Felipe acariciaba los suyos de regir el más grande imperio de nunca vieron los siglos.

A la muerte años después, en 1588, del que fue su gran almirante y amigo, con quien sirvió en varias campañas a las órdenes de Don Lope de Figueroa, tal como años antes lo había hecho Miguel de Cervantes, Lope de Vega dedicó estos versos al Marqués de Santa Cruz:

*El fiero Turco en Lepanto,
En la Tercera el Francés,
Y en todo mar el Inglés
Tuvieron de verme espanto.
Rey servido y patria honrada
Dirán mejor quién he sido,
Por la cruz de mi apellido
Y con la cruz de mi espada.*

¡Así eran los hombres que paría España en aquellos tiempos!!

LA FASE TERRESTRE. EL DESEMBARCO EN LA ISLA TERCERA. EJEMPLO Y MODELO PARA EL FUTURO. 26 DE JULIO – 2 AGOSTO DE 1583.

Tras la fase naval, Álvaro de Bazán creyó llegado el momento de poner en marcha, unos meses después, la fase terrestre, el desembarco y conquista de las Azores, y terminar ya por todas, del movimiento que se oponía a Felipe II. Tenía ya preparados y listos, una fuerza de 15.372, 96 buques, de ellos 31 grandes barcos mercantes reconvertidos en transportes de tropas, además de 12 galeras, 2 imponentes y nuevas galeazas, y numerosos pequeños navíos y lanchas y barcas de desembarco, 7 en total; se incluían tres Tercios, un regimiento alemán de 4 compañías de verdaderos veteranos, y tres compañías italianas y una portuguesa, que no iban a la zaga. También iba bien provisto de artillería pesada, caballería y contaba con plena superioridad naval, una vez lograda con la fase naval, y la batalla naval del año anterior. El núcleo de la flota lo componían 5 galeones (3 del Rey y 2 de Don Álvaro).

Se enviaron 14 carabelas en descubierta, adelantadas para detectar cualquier presencia enemiga, y poder

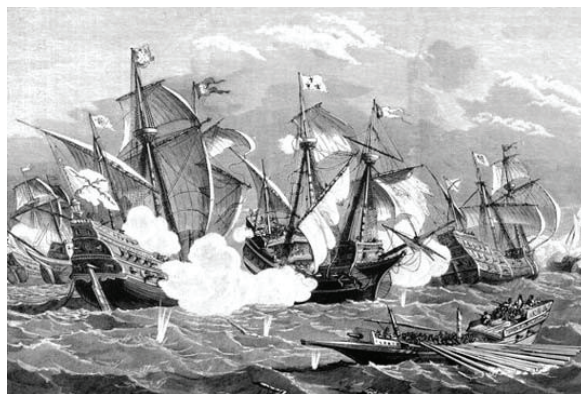


Fig. 16. Momento cumbre de la batalla.

avisar con tiempo a la flota. Las 12 galeras iban con un cometido preciso y necesario: batir con su poderosa y magníficamente dirigida artillería embarcada, las defensas costeras enemigas, así como remolcar a las 7 barcasas de desembarco hasta la playa. La flota sumaba más 20.000 toneladas, y llevaba más de 3.800 marineros y más de 2.000 remeros, y un total de 684 cañones; si contamos los pequeños y los que se emplearían en tierra, cerca de 1.000 piezas de artillería. Transportaba una fuerza de desembarco de más de 8.800 hombres, a los que se sumarán los 2.300-2.600 que estaban ya previamente en la Isla de San Miguel, por orden del propio Don Álvaro, más los más de 400 caballeros, capitanes y soldados entretenidos. En total, una fuerza de alrededor de 11.500 efectivos.

La fuerza de desembarco contaría además con un hospital de campaña, medicamentos, personal médico y sanitario, y abundante cantidad de instrumentos y aparatos de cirugía, así como camas hospitalarias. Se llevaban suministros, repuestos, municiones, para una campaña de cuatro meses, en medio del Océano. No se dejó nada al azar.

Don Álvaro no olvidada los objetivos de la Campaña, y así se lo recordó a sus colaboradores:

- ▶ Eliminar el último foco de resistencia del Prior de Crato contra Felipe II.
- ▶ Tomando las Azores, se tendría controlado el territorio portugués al completo.
- ▶ Se cortaría toda ayuda extranjera, sobre todo francesa e inglesa, que buscase dañar a España a Felipe II.
- ▶ Se consolidaría a Felipe II como candidato a la Corona Portuguesa; y
- ▶ Se aseguraría el paso de la Flota de Indias, evitando que Francia e Inglaterra dispusieran de bases en medio del Atlántico.

Don Álvaro expuso a sus principales Comandantes, las fases de la acción:

a) Preparación del desembarco, trasladando las tropas desde su concentración en Lisboa, hasta la costa de la Isla Tercera, con una imbatible flota, y con escalas en Madeira y otras islas, como la de San Miguel, en un movimiento lento pero inexorable, imparable, mortalmente eficaz; la supremacía naval ya la tenían por la batalla naval del año anterior, frente a las costas de la Isla Tercera, en la fase naval, primera parte de la campaña.

b) Desembarco, hacia del 26 de Julio, aniversario de la gran victoria en la batalla naval de la Isla Tercera, y debiéndose elegir la zona de desembarco. Finalmente saldrá elegida la Bahía o Caleta des Mos.

c) Batalla terrestre, suponiendo una feroz resistencia de portugueses, pero principalmente de franceses e ingleses, quienes literalmente lucharían por su vida, dada la orden taxativa de Felipe II de ajusticiar a cuanto francés e inglés hicieran prisionero, y que se hubiesen enfrentado y combatido.

No les dijo nada acerca del impresionante, magnífico, sistema de información del que disponía Felipe II, que le hizo conocer de primera mano datos fundamentales, críticos para la marcha de la batalla, acerca de cantidad y calidad de las tropas, su distribución, armamento y municiones, calidad de los mandos, localización de fuertes y posiciones y lugares bien defendidos, lugares favorables para el desembarco, distribución de las baterías de costa y de la artillería de interior, calibres y alcance de los cañones, ubicación y dimensiones de las trincheras.

Partirían de Lisboa el 23 de Junio, para ir llegando a la Isla de San Miguel entre el 3 y el 13 de Julio, y recoger una fuerza allí previamente desembarcada de 2.300-2.600 hombres, y llegar a la isla Tercera para proceder al desembarco el mismo día 26, justo al año de la extraordinaria victoria de Don Álvaro en la batalla naval frente a las costas de la Tercera. ¡Qué mejor día! Y se haría en la Caleta das Mos, de difícil acceso, pero por ello menos defendido, al Norte de la isla, cerca de Angra.

En la Isla Tercera les estaban esperando tropas locales, militarizadas y adiestradas por los seguidores del Prior de Crato, así como profesionales veteranos de Francia e Inglaterra, llegados en apoyo a las tropas de Prior. En total, sumaban una fuerza potente de 9.200 efectivos, junto a una flota estacionada de más de 30 buques de guerra.

La Isla Tercera forma parte de las Azores, tiene una superficie de casi 400 km², una longitud de 29 km, una anchura de 17,5 km, y un perímetro de 90 km². Es bastante llana, y su punto más alto es la Sierra de Santa Bárbara, con su pico a 1.022 sobre el nivel del mar.

Al llegar la flota española, conocedores los franceses que quien ostenta el mando es Don Álvaro de Bazán, decide no salir. Es más, algunas unidades se hacen a la mar para desertar. No desean enfrentarse a Don Álvaro, vencedor de Strozzi, y quien destrozó toda una magnífica flota francesa.

Don Álvaro envía un mensajero de paz, prometiendo la salida de los extranjeros, siempre que no hubiesen entablado combate alguno, con armas, banderas y pertrechos. Pero debían hacerlo en ese preciso instante. Pero el mensajero, el portugués Manuel González Rabuelo, es salvajemente atacado y salva la vida de casualidad.

Sin pérdida de tiempo, Don Álvaro, con su plana mayor, su segundo Oquendo, el capitán del *San Martín*, Marolín de Juan, el Maestre de Campo de los Tercios Lope de Figueroa, y algunos ingenieros, a bordo de una galera, recorre la costa, confirmando el sitio elegido de desembarco, la Caleta des Mos.

Para confirmar la elección, nuevamente es inspeccionada por Pedro de Padilla y Cristóbal de Eraso, por un lado, y por otro lado por Francisco de Bobadilla y Lope de Figueroa, que es quien dirigirá las fuerzas de desembarco. Confirman la elección, la Caleta des Mos.

Queipo de Sotomayor define claramente los motivos: *Lo uno por la comodidad del desembarcadero y ser capaz de todas las barcas en que esta van los cuatro mil soldados que avían de arremeter; lo otro porque estaba esta caleta en medio de los dos lugares de donde podía venir socorro a los que la defendían; de cualquier destas partes llegara tarde; lo otro porque no avía mas de un fuerte a la mano izquierda de la trincheras, y una plataforma donde no avía mas de una pieza (...) y aprobado este parecer por el consejo se tomó la determinación zierta en que fuere este el lugar; y que asimismo les pareció estar el armada mas zerca para la commodidad de desembarco de la demás gente y municiones.*

En la madrugada del 26 de Julio de 1583, las tropas españolas desembarcan en la pequeña Bahía o Caleta des Mos, lugar poco defendido por considerarse no apto para un desembarco. A las 3:00 de la mañana, las galeras reciben la orden de marcha hacia la costa, para efectuar el desembarco, 10 de ellas remolcando las 7 barcasas de desembarco, las chalupas, otras barcas, portando en total una fuerza estimada en torno a los 4.500 efectivos de esta primera ola de desembarco. Las dos restantes galeras parten para atacar las posiciones fortificadas que defendían la zona.



Fig. 17. Las Islas Azores. En esos momentos, desde el punto de vista geopolítico, la verdaderamente importante es la Isla Tercera. Allí estaba el Prior de Crato y la principal fuerza opositora a Felipe II. Era el último bastión, el último foco de resistencia contra el Rey Español. Su toma se hizo necesaria del todo.



Fig. 18. Bahía o Caleta das Mos.

Las barcasas llevan planchas de madera con un doble cometido: brindar protección en la aproximación a la costa, y al llegar a ésta, abatirlas para permitir la salida de las tropas embarcadas, que llevaban pertrechos, municiones, alimentos, para tres días, además de ir provistos de botas de agua. Don Álvaro no dejaba nada al azar.

Las defensas eran fundamentalmente una trinchera de piedra de 80 metros de longitud, 2,5 m de anchura y 3,0 m de altura, con un fuerte próximo con dos cañones a la izquierda, y una plataforma con otro cañón a la derecha, con otra trinchera en forma de arco más a retaguardia, de 16 metros, 2 m de altura y 1,8 m de anchura.

La caleta esta defendida por el fuerte de Santa Catarina, con tropas francesas y portuguesas, que abrieron fuego de artillería nada más descubrir al contingente español. Pero el nutrido y tremendamente acertado fuego de las galeras logra silenciar el fuerte. Tras una defensa potente de la infantería del fuerte, éste fue tomado por tropas españolas insuperables en motivación, disciplina, profesionalidad y ardor, abatiendo a casi todas las tropas defensoras. Éste no era precisamente un día para hacer prisioneros, sino para atacar por sorpresa y acabar, de una vez, con tanto enemigo de España.

Lope de Figueroa demostró ser la elección perfecta. Organizó a los Tercios para las distintas oleadas de desembarco, evitando así el caos bajo la



Fig. 19. Desembarco de las tropas españolas en la Isla Tercera, después de haber tomado la zona y despejarla de enemigos, mediante una intensa fase artillera naval precisa, y una primera ola de desembarco motivada, entrenada, dispuesta y devastadora, y no dejar resistencia alguna. .

presión del momento; su experiencia permitió la rápida consolidación de una cabeza de playa, lideró personalmente las tropas para neutralizar cualquier defensa enemiga, mantuvo el orden en todo momento, y la disciplina, y dio el visto bueno para poder lanzar las siguientes oleadas, tras el éxito de la primera.

La toma del fuerte permite la realización, ya con calma, del resto de olas de desembarco, con el grueso de la infantería, los pertrechos, y todo tipo de suministros, los cañones, el Estado Mayor. Una vez desembarcado todo, y formados, se da la orden de avance por tierra para enfrentarse al ejército enemigo, pero no sin antes haber consolidado y asegurado las posiciones, y ocupado posiciones para frenar la llegada de refuerzos enemigos. El objetivo es la capital, Angra.

Las tropas españolas, una formación de 4.000 hombres, se dirigen con el objetivo de enfrentarse al ejército enemigo, bajo el mando de Aymar de Chaste, y que contaba además con artillería de campaña, 8 magníficos cañones, haciéndose fuertes en una colina cercana a la ciudad de San Sebastián. Don Álvaro dispuso sus tropas en tres líneas, con una vanguardia de arcabuceros, apoyados por piqueros alemanes, los mejores de aquél entonces. Tuvo lugar una cruenta batalla de 16 horas, con cifras de bajas similares a ambos contendientes, pero dejando en peor situación a los defensores, teniendo en cuenta el ataque español a una colina defendida. La batalla dejó en el bando español 70 muertos y 300 heridos, por 70 muertos y 400 heridos en el bando franco-portugués.

Esa misma madrugada, los portugueses, viendo el panorama y cómo estaban las cosas, huyen, y las tropas francesas, que no pueden permitirse el lujo de capitular, porque el ajusticiamiento era el destino que les esperaba, se retiran a la montaña de Guadalupe, fuertemente defendida, pero dejando indefensa la capital, Angra, que tomaron los españoles, entrando los primeros 500 arcabuceros dirigidos por Lope de Figueroa. No encontraron resistencia.

La flota enemiga, lo que quedaba tras varias deserciones, no hizo defensa alguna, ni planteó ningún tipo de resistencia; allí se rindieron 13 barcos franceses, 2 ingleses y 16 portugueses. La capital quedaba, así, tomada por los hombres de Don Álvaro, quienes también liberaron a portugueses presos, seguidores y leales a Felipe II. Don Lope de Figueroa cuidó personalmente del mantenimiento del orden en la ciudad. Quienes le conocían, y la verdad es que le conocían todos, sabían de lo que estaba dispuesto a hacer con quien fuera para mantener el orden. Y el orden se mantuvo absolutamente. Y se mantuvo de tal forma que Don Lope era aclamado por la población portuguesa.

Las tropas españolas fueron tomando posiciones en la isla y llevando a cabo tácticas envolventes, apoyados por nutrida artillería, naval y en tierra. Las tropas españolas fueron marcando significativamente diferencias por su mejor entrenamiento, por estar mejor y más armadas, la calidad de sus mandos, un meticuloso adiestramiento, gran experiencia en combate, una enorme motivación y alta moral de combate. Y así fueron tomando 44 fuertes y 300 piezas de artillería.

Las tropas francesas, a pesar de haberse fortificado en la montaña de Guadalupe, se rindieron tras la promesa de salvar la vida, pérdida de armas y banderas, y dejar tan sólo armados a los jefes y oficiales. Sirvió mucho para ello la amistad y la camaradería entre Chaste y los Maestros de Campo, Pedro de Padilla e Íñiguez de Zárate, compañeros de armas en la Campaña de Malta. Se dio el mismo trato a los ingleses.

Mientras, tan sólo quedaban algunas tropas portuguesas bajo el mando del Gobernador Manuel Da Silva, escondidas en las montañas del interior de la isla, tras haberse rendido la mayoría de las fuerzas a los españoles. El Gobernador fue finalmente detenido, tras haberle ido abandonando sus hombres, y fue juzgado, condenado a muerte y ejecutado el 8 de Agosto, bajo los cargos de *“tirano, matador, alterador de las islas y recogedor de berejes”*; fue decapitado en Angra por el verdugo del regimiento alemán.

La Isla Tercera estaba ya tomada; como quedaba alguna isla más sin tomar, Don Álvaro envió un destacamento bajo el mando de Pedro de Toledo, con una flota de varias embarcaciones, entre las que estaban las 12 galeras y varias barcasas de desembarco, con 2.500 hombres como fuerza de desembarco bajo el mando del Maestre de Campo, Íñiguez de Zárate.

Era el 30 de Julio, y toman fácilmente las islas de San Jorge y Pico; quedaba tan sólo la Isla de Fayal, donde se encontraba una fuerza de seis compañías de franceses e ingleses, en total unos 700 hombres. Tras enviar a un emisario, Gonzalo Pereira, y tras ser ejecutado éste por orden de Antonio Guedes de Sousa, Gobernador en funciones nombrado por el Prior de Crato, Pedro Toledo da la orden de ataque sin misericordia.

El 1 de Agosto se hace una revisión de la isla para buscar el mejor sitio para el desembarco, que se efectúa el día 2. Tras un desembarco sin oposición, Pedro Toledo ordena un ataque general contra las

posiciones enemigas que, tras romperse su resistencia, y perder el fuerte de Santa Cruz a manos españolas, al poco, se rinden. Los españoles toman 4 navíos, 54 cañones, de ellos 17 de grueso calibre, y munición en abundancia. Todos reciben el mismo trato que el recibido en la Isla Tercera. Y el Gobernador Guedes Sosa sufre la amputación de las manos, antes de su ejecución en la horca.

Quedaban las islas Graciosa y Cuervo, que se rinden sin oposición alguna. Con ello, las Islas Azores, y con ello todo el territorio portugués, estaba bajo Felipe II.



Fig. 20. Los galeones y naos a vela proporcionaron apoyo artillero a las galeras en sus movimientos de aproximación a tierra por su menor calado.

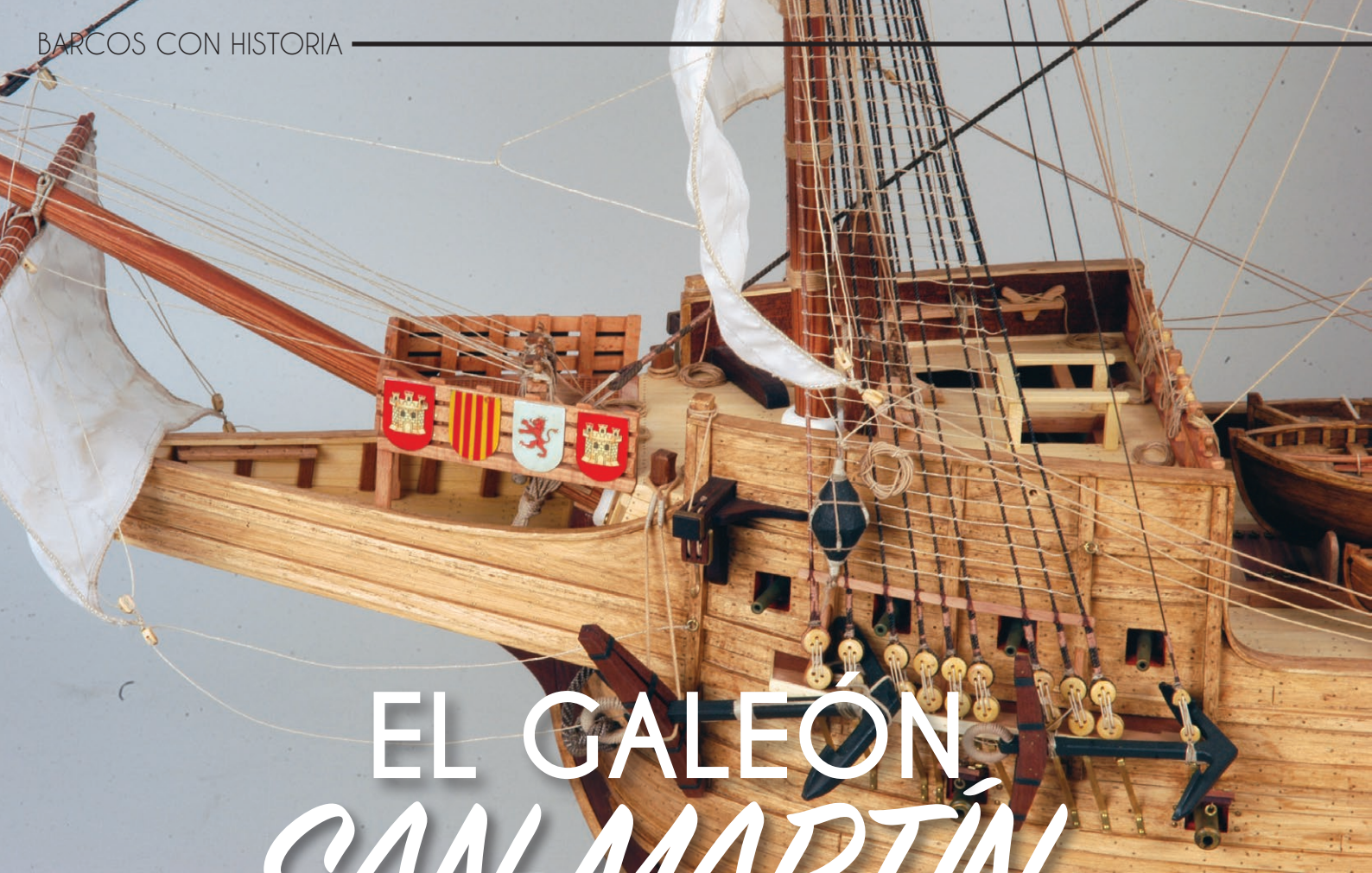


Juan Ignacio Pinedo

Doctor en Medicina

Vocal de la Junta de Gobierno de la RLNE

Capitán de Yate.



EL GALEÓN SAN MARTÍN

Fig. 1. Modelo Proa.

El *San Martín* fue un galeón de gran porte del siglo XVI que, construido en Portugal antes del 1574, pasó a manos de la Armada española con la unión dinástica de España y Portugal en 1580, siendo rey Felipe II. Su nombre en portugués era *São Martinho*.

Sus dimensiones aproximadas eran: 35,3 m de eslora, 10,5 m de manga y 5,6 m de puntal. Su desplazamiento debía rondar las 1.000 toneladas. Era un barco muy fuerte, de construcción recia, bordas altas, grandes castillos, dos cubiertas y casco con 7 forros en algunas zonas. Su armamento, que varió con el tiempo, rondó los 50 cañones en dos baterías, alcázar y castillo (en abril de 1588 era de 32 cañones para balas de hierro y 18 pedreros, todos de bronce). Su aparejo seguramente constaba de bauprés con cebadera y 4 mástiles verticales: trinquete, mayor, mesana y contramesana, con dos velas de cruz en trinquete y mayor, y una vela latina en mesana y contramesana. Su dotación rondaba los 500 hombres.

En la disputa por el trono de Marruecos entre portugueses y marroquíes, con el rey portugués Sebastián I a bordo, formó parte de la escuadra que en 1574 atacó al país africano. En 1578 regresó a Marruecos donde, el 4 de agosto, tuvo lugar la batalla de Alcazarquivir en la que murieron el rey portugués y los dos sultanes que aspiraban al trono. El *San Martín* regresó a Lisboa en 1579.

Al morir Sebastián sin dejar descendencia, Felipe II reclamó el trono de Portugal por ser nieto de Manuel I de Portugal, e hijo de Carlos I e Isabel, hija del rey Manuel. Con tal motivo invadió el país vecino a mediados de 1580. El *San Martín*, que se encontraba en Lisboa, no se opuso a la armada de Álvaro de Bazán, pero participó en la defensa de Lisboa hasta que cayó en poder de Felipe II. Se integró en la Armada, y en 1581 pasó por varias reformas y obras.



Fig. 2. Sebastián I Rey de Portugal.



Fig. 3. Álvaro de Bazán.

Felipe II tuvo que hacer frente a otro candidato al trono de Portugal: Antonio, prior de Crato, lo que llevó al enfrentamiento armado. El 26 de julio de 1582 tuvo lugar el combate naval de la isla Tercera o de San Miguel de las Azores, en el que la armada de Bazán, formada por 25 barcos con la insignia en el galeón *San Martín*, se enfrentó y venció a la francesa de Strozzi de 60 barcos. La conquista de la isla Tercera tuvo lugar al año siguiente. En la madrugada del 26 de julio de 1583 se inició el asalto a la isla Tercera. En los días siguientes fueron asaltadas otras islas. Y el

1 de agosto tuvo lugar el asalto final, seguido de la rendición de los franceses y la toma de la isla el día 2. El *San Martín* entró de regreso en Cádiz el 13 de septiembre.

Salió a la mar el 16 de julio de 1587 para hacer frente al corsario británico Drake, que estaba haciendo de las suyas, y hasta el 28 de septiembre operó por la zona de las Azores persiguiéndolo y prestando protección a las flotas de la Carrera de Indias.

Posteriormente se integró en la Gran Armada contra Inglaterra, con la insignia del duque de Medina Sidonia. Intervino en diversas acciones en el Canal de la Mancha. Encajó varios impactos. El 21 de septiembre de 1588 fondeó de regreso en Santander, y al día siguiente lo hizo en Laredo. En la campaña tuvo unos 151 muertos.

Pasó por nuevas acciones contra los ingleses, y sufrió diversas obras. Más adelante regresó a Lisboa, donde en marzo de 1593 se vio que, por su vejez, no valía la pena mantenerlo y se ordenó su desguace. Sus materiales fueron utilizados en el alistamiento de otros barcos.



Fig. 4. Modelo Popa.



Fig. 5. Modelo Botes.



Fig. 6. Medina Sidonia.

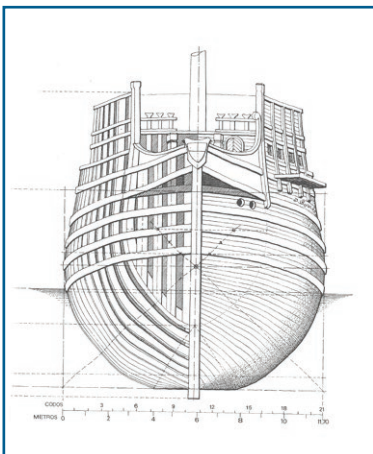


Fig. 7. Formas de Proa.

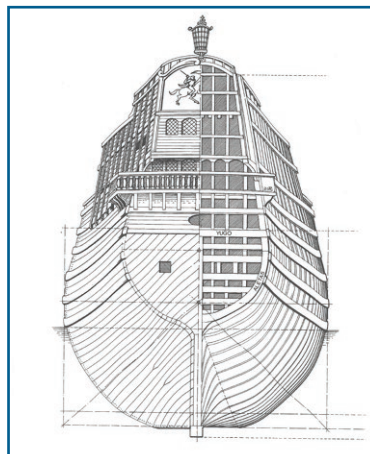


Fig. 8. Formas de Popa.

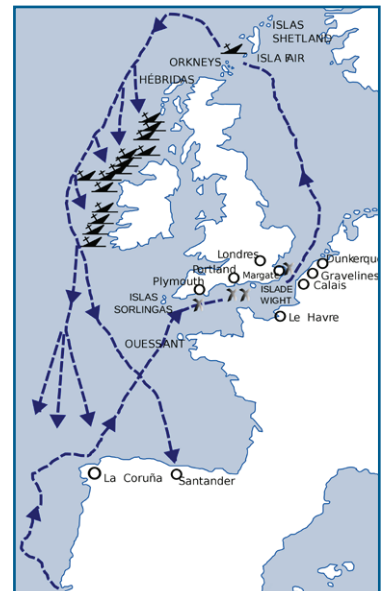


Fig. 9. Ruta de la Gran Armada.



Marcelino González Fernández
Vicepresidente Real Liga Naval Española.

LA LEY DEL MAR EN LA ÉPOCA DE DON ÁLVARO DE BAZÁN



Las leyes, en la mayoría de los casos, se dictan en función de las necesidades que la sociedad demanda, leyes que, además, se deben adecuar a la situación nacional e internacional del momento, máxime en la época que nos ha tocado vivir tan globalizada. Son precisamente esas necesidades sociales y sociológicas junto con el propio devenir del tiempo y la evolución de la sociedad, las que provocan que en la actualidad determinadas situaciones de hecho o de derecho del pasado nos extrañan, aunque en aquel tiempo fuera lo normal. Lo mismo ocurre con la época de Felipe II, el Prudente.

Durante su reinado de 42 años tuvo que tomar muchas decisiones encaminadas principalmente a mantener el Imperio español heredado de su padre Carlos I de España, las cuales se adoptaron en función de las leyes de la época. Leyes que en la actualidad no podrían subsistir de ninguna manera porque no se acomodan a la realidad actual, pero que, en cambio, si lo hacían a la realidad del siglo XVI.

Por lo que a las normas marítimas se refiere, en la época de Felipe II no estaban unificadas, sino que formaban un conjunto de normas

marítimas medievales (Roles de Olerón), tratados bilaterales entre coronas europeas y leyes nacionales, prácticas consuetudinarias sobre naufragios, botín y prisioneros y la doctrina de juristas que legitimaban determinadas actuaciones o intervenciones que en su momento eran las correctas porque eran las debidas, si bien, ahora, serían objeto de crítica y de enjuiciamiento.

Uno de los ejemplos más claros de lo anterior tiene como protagonista a la figura de Don Álvaro de Bazán y su valerosa intervención en la batalla de la Isla Terceira el 26 de julio de 1582, en la que de forma injusta se dice que ajustició a piratas, cuando en realidad aplicó estrictamente las normas nacionales para ordenar la ejecución de prisioneros enemigos del Reino de España.

Como breve introducción para centrar el tema del artículo, basta decir que la disyuntiva o la discusión es doble. Por un lado, la postura de *Mare Clausum*, defendida por España y Portugal, o *Mare Liberum*, opinión de Francia e Inglaterra. La primera, defiende el hecho de que el mar es susceptible de ser poseído como ocurre con la tierra, y en consecuencia, se puede prohibir el paso a naves extranjeras en determinadas zonas y rutas



Fig. 1. Retrato de Felipe II por Alonso Sánchez Coello. (Pollok House – Glasgow).

comerciales, mantener cada Estado el control del comercio atlántico y ejercer la soberanía sobre mares y archipiélagos enteros. En la segunda, el mar es de dominio público y su uso es libre, por lo que no se puede prohibir la navegación mediante normas nacionales.

La otra disyuntiva era cómo se calificaba al enemigo, si como de corsario o de pirata. En el primer caso, enemigo legítimo al ser portador de una patente de corso; en el segundo, enemigo ilegítimo al no tener una licencia estatal y, por tanto, considerado como *hostis humani generis* (enemigo del género humano) expresión acuñada en la época en base a los textos del Derecho Romano (Digesto).



Fig. 2. Retrato de Felipe II por Sofonisba Anguissola. (Museo del Prado).

Los instrumentos jurídico-legales vigentes en la época de Don Álvaro de Bazán eran las Ordenanzas de la Armada, que incluía, por un lado, las Ordenanzas de 1552 de Carlos I, que establecían que los delitos cometidos en la mar eran competencia de justicia militar naval, y el comandante de una escuadra podía formar Consejo de Guerra sin formalidades civiles, pudiendo enjuiciar de forma sumaria en casos de piratería, rebelión y sedición; y, por otro, las Pragmáticas Reales contra la piratería (Carlos I y Felipe II) según las cuales la piratería era un crimen excepcional, y autorizaban a los almirantes y capitanes generales a apresar, juzgar y ejecutar en el acto a piratas extranjeros capturados en aguas del imperio.

A lo que hay que añadir que las Leyes de la Guerra (Ordenanzas de la Armada) consideraban pirata al enemigo sin bandera reconocida. De lo dicho se deduce que **Don Álvaro de Bazán, como Capitán General del Mar Océano, estaba facultado para “Conocer, sentenciar y ejecutar las causas criminales sucedidas en la mar”, es decir, podía convocar Consejo de Guerra, actuar como juez sentenciador y ordenar ejecuciones inmediatas.**

El otro personaje de la historia, por ser el de más renombre, fue Don Filippo di Piero Strozzi, italiano de nacimiento, pero



Fig. 3. Retrato de Álvaro de Bazán por Rafael Tegeo. (Museo Naval de Madrid).

noble francés que combatió como Comandante del ejército francés. Su presencia en las islas Azores y participación en la batalla de la Isla Terceira fue muy particular, ya que **al no haber hecho Francia declaración formal de guerra las naves francesas no acudieron por orden de su corona para una operación militar, sino que estaban ahí a su riesgo y ventura.** De ahí que acabara sus días como lo hizo, ajusticiado por orden de Don Álvaro de Bazán.

Para entender la razón de las críticas a la actuación de Don Álvaro de Bazán, es de sumo interés hacer una comparativa entre España y Francia sobre la consideración y trato de los enemigos en la mar.

Según Francia un noble al servicio del rey podía intervenir en una campaña militar con patente expresa o implícita, incluso verbal; y además sin necesidad de mediar entre los países una declaración formal de guerra. Por tanto, como Don Filippo di Piero Strozzi era un oficial legítimo actuando al servicio de la corona francesa, desde la perspectiva francesa, su ejecución fue ilegal y una ofensa.

Para España, **todo combatiente para ser considerado como tal y por tanto como enemigo legítimo, requería ser poseedor de una patente explícita y que entre**

los reinos hubiera declarada una guerra. Por ello, según la posición española, **ese ilustre personaje fue considerado, lisa y llanamente, como pirata y su ejecución una consecuencia jurídica y legal.**

Las normas concretas que amparaban la actuación de nuestro Almirante fueron las siguientes:

► (1) Pragmática de Carlos I contra la piratería de 1537, la cual establecía que **cualquier persona que navegara armada sin licencia del rey o que atacara barcos del rey era un pirata, y facultaba a capitanes y gobernadores para castigar en el acto, sin necesidad de juicio civil;**

► (2) Pragmática de Felipe II contra la piratería de 1558, que, completando la anterior, decía que **cualquier extranjero que atacara barcos de súbditos del rey, o navegara armado sin licencia legítima, sería considerado pirata y podía ser castigado con pena de muerte por los capitanes generales;**

► (3) las normas del Consolat de Mar, que **consideraban pirata a cualquier enemigo armado sin bandera legítima, y permitía al capitán ejecutar en flagrancia o tras un breve examen;**

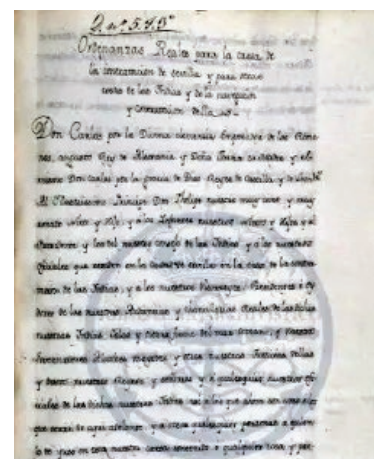


Fig. 4. Ordenanzas Reales para la Casa de Contratación de Sevilla y para otras cosas de las Indias y de la navegación y contratación de ellas. (1552).

► (4) Derecho castellano del mar, que recogía la máxima del Derecho Romano el pirata es *hostis humani generis*, es decir, no se le considera prisionero regular y debe ser juzgado por justicia militar;

► (5) Derecho de guerra castellano, según el cual el que lucha sin bandera de Estado es considerado como enemigo ilegítimo y puede ser ejecutado sumariamente.

Teniendo en consideración todo lo anterior, **Don Álvaro de Bazán ordenó la ejecución de Don Filippo di Piero Strozzi, sobre la base de los siguientes argumentos: el reo navegaba sin patente y sin que Francia hubiera declarado formalmente la guerra a España, por lo que su presencia e intervención fue en calidad de pirata y, por tanto, enemigo universal al que se le podía someter a un Consejo de Guerra y, como consecuencia del mismo, condenarlo a la pena de muerte.**

La conclusión es clara, desde la óptica de la legislación española el juicio sumario y la ejecución de Don Filippo di Piero Strozzi fue legal. Sin embargo, la opinión de Francia fue diferente ya que al ser el ajusticiado un oficial militar y un noble, debería haber sido tratado como un enemigo legítimo y haber tenido un juicio normal.

El ajusticiamiento del condotiero Strozzi no fue el único, junto con él otros implicados en la batalla sufrieron similar suerte, entre los cuales destacan los siguientes. De la parte francesa o bretona: Capitán De Brissac, Cabo De Sourdis, Capitán Jean de Kermarec y Capitán Mirandolle. De la parte portuguesa, que apoyaba al pretendiente portugués António, Prior de Crato: Manuel da Silva, Simão da Silva, João da Costa y Diogo Botelho. Finalmente, ingleses al servicio del prior sin patente de corso válida, por tanto, piratas, Captain Wilson y Richard Lewis. Aproximadamente 800 enemigos murieron en combate o se ahogaron, entre los capturados los franceses principalmente fueron ejecutados por piratería y los portugueses hechos prisioneros y enviados a galeras, y algunos fueron indultados por colaborar y aportar información útil.

Los procesos de ajusticiamiento, teniendo en cuenta las condiciones y circunstancias propias de una guerra, y salvando las distancias temporales, se asemejaban a lo que en la actualidad denominamos juicios rápidos, es decir, delitos que son enjuiciados con más rapidez y de manera más sencilla, si bien los delitos y las penas de esa época y la actualidad no guardan similitud alguna. No obstante, entre ambos existe un elemento común que es **la comisión de un delito flagrante, en el caso de la isla Terceira no ser corsario legítimo sino pirata.**

Estos procesos se desarrollaron de la siguiente manera. Los que sobrevivieron tras la batalla fueron clasificados a fin de diferenciarlos y aplicarles la pena correspondiente: portugueses partidarios del Prior de Crato, franceses o bretones al servicio del prior y mercenarios, directamente considerados piratas.

Los prisioneros fueron sometidos a juicio sumario (no exigía una investigación larga, no requería presencia de abogados y la sentencia podía dictarse el mismo día o en pocos días) mediante un consejo de guerra exento de formalidades, dirigido por oficiales a bordo de las galeras o galeones, o en la isla. Las pruebas de las que se valían eran los testimonios de capitanes españoles, documentos de navegación encontrados, armas y botín encontrados a bordo del barco apresado y declaraciones de los propios prisioneros, incluso enarbolar pabellón negro u otro signo de piratería, es decir, pruebas indiciarias que, naturalmente, permitían inferir la veracidad de un hecho no probado



Fig. 5. Retrato de Felipe Pedro Strozzi por la Ecole française du XVIe siècle. (Biblioteca Nacional de Francia).



Fig. 6. Retrato de Felipe Pedro Strozzi por autor desconocido. (Kunsthistorisches Museum).

directamente.

Y para acreditar los actos de saqueo contra Felipe II era suficiente el hecho de navegar armados sin autoridad legítima, esto es, sin patente de corso y sin mediar una declaración formal guerra contra España. El interrogatorio del acusado se limitaba a su nombre y nacionalidad y navío al que pertenecía, autoridad bajo la que navegaba, motivo por el que navegaba armado y su participación en combates o saqueos, y la tenencia o no de patente de corso válida.

El interrogado tenía derecho a justificar su actuación, pero no contaba con defensa legal. Tras la instrucción se dictaba, en pocos días tras la batalla o en ocasiones el mismo día, la correspondiente sentencia que bien era de ejecución para los franceses y bretones al no estar Francia oficialmente enfrentada con



Fig. 7. Ley Pragmática del Emperador Carlos V contra la piratería (1537).



Fig. 8. Ley Pragmática del Emperador Felipe II contra la piratería (1558).

España; de pena de muerte, galeras o prisión, dependiendo del caso para los portugueses partidarios del Prior de Crato; de ejecución para los ingleses o mercenarios. Las ejecuciones más comunes fueron el ahorcamiento, despeñamiento y pena de galeras.

Siendo nuestros personajes Don Álvaro de Bazán, Presidente del Consejo de Guerra, y Don Filippo di Piero Strozzi, ajusticiado, el proceso de su declaración de enemigo ilegítimo y ejecución fue el siguiente.

Fue capturado y hecho prisionero tras el naufragio de

su barco denominado “Le Prince”. Tras recibir atención médica, fue identificado como comandante francés y quedó bajo custodia directa de oficiales del Almirante. Para determinar su consideración de corsario o pirata Don Álvaro de Bazán ordenó un examen preliminar en base al cual los capitanes españoles confirmaron que la flota del comandante francés no portaba patente de corso y apoyaba al Prior de Crato. Se encontraron documentos del Prior de Crato, pero ninguno que reconociera autoridad estatal francesa. **La conclusión preliminar de Don Álvaro de Bazán fue que el prisionero no era un general francés con rango regular, sino un jefe militar que actuaba sin cobertura legal, esto es, pirata según la Pragmática de 1558.**

Acto seguido se convocó un Consejo de Guerra presidido por nuestro Capitán General, acompañado de un Maestre de campo de la infantería embarcada, dos o tres Capitanes de galeones, un Sargento mayor y un Escribano militar, encargado del acta. El interrogatorio fue dirigido personalmente por Don Álvaro de Bazán u oficiales y el objetivo del mismo fue acreditar la legitimidad militar del reo. Para ello se le preguntó a las órdenes de qué rey o autoridad navegaba a lo que respondió que bajo el Prior de Crato; si tenía patente de corso del rey de Francia, y no la aportó; si reconocía a Felipe II como rey de Portugal, a lo que respondió en sentido negativo toda vez que actuaba en apoyo del Prior. Todo lo cual confirmaba la acusación de auxilio armado a un rebelde.

Las deliberaciones del Consejo se basaron en:

- ▶ La Pragmática de 1558 (Felipe II): Cualquier extranjero armado que atacara dominios del rey sin licencia ni guerra declarada era pirata;
- ▶ Derecho de guerra castellano: El que combate sin bandera de Estado reconocido carece de estatus de soldado y puede ser ajusticiado sin más trámite.
- ▶ El argumento político: España insistía en que Francia no estaba en guerra.

Por lo tanto, **el fallo (decisión) del Consejo fue que el acusado no era combatiente regular, sino pirata, por lo que debía ser ejecutado como tal:** Que se le dé muerte conforme a su calidad de enemigo sin bandera ni licencia. Por su rango nobiliario fue ejecutado por arcabuceamiento y el mismo día de la sentencia en la cubierta de un galeón, por un pelotón de arcabuceros y después su cuerpo fue arrojado al mar, siguiendo la costumbre de negar sepultura a quienes morían bajo acusación de piratería.

El Reino de Francia protestó por la ejecución, alegando que Don Filippo di Piero Strozzi era “gentilhombre del rey”. España se opuso a la protesta alegando que carecía de comisión real francesa, que actuaba como auxiliar de un rebelde, y que fue castigado conforme al derecho marítimo común europeo contra piratas. **Históricamente, la protesta francesa no prosperó.**

La conclusión es que los franceses, bretones, portugueses e ingleses que intervinieron en nombre del Prior de Crato no actuaron como corsarios con patente válida, sino que eran piratas actuando al margen de una guerra declarada, por tanto, Don Álvaro de Bazán juzgó y castigó a los apresados con autorización y de forma legal. Es decir, no ajustició a piratas sino que ordenó la ejecución de prisioneros considerados enemigos ilegítimos del Reino de España.



León von Ondarza Fuster
Abogado
Máster en Derecho Marítimo por el I.E.E.M.
Socio de la RLNE.

TERCIO LOPE DE FIGUEROA O TERCIO DE GRANADA.

EL MEJOR EMBARCADO. ARTÍFICE DE LA
PRIMERA INFANTERÍA DE MARINA.

No insistas más Alatríste. No
sentarás plaza aquí. Eres
demasiado flojo para nosotros y
poco bragado.

Don Lope es un líder nato, un hombre que ha nacido para el mando en las cosas de la guerra, valiente y osado como ninguno, con un carácter fuerte y muy emotivo, con episodios de humor melancólico. Un hombre para el que sus soldados y su patria son lo más importante y que hace de su honor el bien máspreciado.

Alférez Pedro Alfonso Pimentel
("Guerras civiles de Flandes")

Invencible Marte, don Lope de Figueroa, famoso del Tajo al Ganges.

Lope de Vega
(sirvió a sus órdenes)

INTRODUCCIÓN

Dicen las malas lenguas, ésas que tanto gusta escuchar y tanto creemos, que Satanás tiene miedo a dos cosas, a Dios Todopoderoso y al Tercio Lope de Figueroa o Tercio de Granada. Dicen que a Dios le teme mucho, pero con los de Figueroa no puede aguantar sus diarreas. Aunque según dicen sus acólitos condenados junto a él en las cuevas de Pedro Botero, el olor a azufre por lo menos logra cubrir el penetrante olor de sus deposiciones prácticamente del todo líquidas que le producen esta infantería española embarcada. Y esto le pasa siempre que este Tercio entra en combate. Tiene verdadero pavor a que hombres del Tercio aparezcan por allí.



Fig. 1. Don Lope de Figueroa.

En las largas noches del infierno, donde también se reúnen y cuentan sus historias (¿qué os creáis, que aquí no lo hacen?) hay una ocasión que el propio Satanás ha prohibido volver a relatar. Es el peor día que recuerdan, cuando el Tercio de Granada, los de Figueroa, libraron la batalla de la Primera de la Isla Terceira. Tan sólo su recuerdo hace que el Diablo tenga que correr hacia el rincón donde hace “sus cosas”, y algunos malnacidos (en el infierno abundan), verdaderos demonios como ellos solos, tal cual, hacen memes con Satanás enloquecido y berreando no llegando a tiempo de dejar su “impronta” en el sitio debido.

Y como pasa siempre con esta España cainita, mientras que en toda Europa se conoce, respeta y teme a Don Lope, aquí se le desconoce casi por completo. Uno de los soldados que en toda Europa hubieran alabado y engrandecido, guardado y respetado su memoria, reconocido y recordado sus hechos, y agradecido y recompensado su actitud y comportamiento para con este país. Pero estamos en España... claro.

Esa España que decapitó a Núñez de Balboa (bajo la falsa acusación de traición), que mal arrojó en una fosa común a Blas de Lezo (tras haber derrotado a la mayor flota inglesa y salvado la perla de Cartagena de Indias), que tuvo amenazado de muerte a Hernán Cortés por mucho tiempo (y le hizo andar con sumo cuidado temiendo por su vida), que trató tan espantosamente mal a Bernardo de Gálvez (todo un héroe para países como EEUU y México, y las Naciones Indias, e incluso tan respetado por su archienemigo Inglaterra), y un tremendamente largo etcétera.

DON LOPE DE FIGUEROA. UNO DE LOS MEJORES SOLDADOS ESPAÑOLES EN TODA SU HISTORIA.

Don Álvaro de Bazán llamó a su presencia inmediatamente a Lope de Figueroa. La batalla había terminado y en breve Don Álvaro deseaba empezar los juicios sumarísimos contra esos franceses que habían intentado ayudar al Prior de Crato en su lucha contra Felipe II para hacerse cargo del entonces desocupado Trono Portugués. Esos franceses que no habían querido combatir con su bandera para no entrometer de manera oficial a la propia Francia contra España. Pero al entrar en batalla, y hacerlo sin bandera, se habían convertido en piratas, y como tales quería tratarles Don Álvaro según las leyes del mar.



Fig. 2. Guadix.

Al poco, Don Lope arribó presto a bordo del *San Martín*, el magnífico galeón, buque insignia de Don Álvaro. El buque impresionaba a todos. Incluso el propio Don Lope se sintió realmente maravillado nada más pisar la cubierta y encaminarse, con su cojera, producto de un arcabuzazo morisco en la Campaña de las Alpujarras, hacia el camarote de Don Álvaro.

Como siempre, el de Bazán mostró de inmediato su alegría ante la presencia de su subordinado cuando éste entró en su camarote. Valoraba en mucho disponer de hombres así, al igual que quienes ya le acompañaban, el ecijano Cristóbal de Eraso y el donostiarra Miguel de Oquendo, sus muy queridos Lugartenientes. Don Álvaro había reunido en esos momentos a sus mayores hombres de confianza. Tan sólo le quedaba el que estaba al llegar en los próximos días, el bilbaino Juan Martínez de Recalde,

Dirigiéndose a Eraso y Oquendo, momentos antes de la llegada de Don Lope, y aún sabedor de que éstos le conocían, deseó relatarles brevemente quién era Figueroa y por qué le había dejado maniobrar como lo había hecho en la batalla.



Fig. 3. Rebelión de Las Alpujarras (1568-1571). Una auténtica guerra de religión y aniquilación de los moriscos contra todo cristiano. Mujeres y niños, ancianos y bebés, incluso recién nacidos, desconocidos o amigos de toda la vida, vecinos o viajeros de paso. Les daba igual. Asesinaban a todo aquel que no fuera musulmán.

Señores, Don Lope de Figueroa, a quien he llamado a presencia, goza de toda mi confianza. Ya en Lepanto, combatiendo bajo mi mando, dio muestras de una extraordinaria bravura y comportamiento. Por ello fue a quien dejé al mando de las tropas que trasladé de mi galera a la Real de Don Juan de Austria cuando ésta estaba enganchada con la Sultana y estaba pasando por muy malos momentos y casi al punto de la derrota. Don Lope, al mando de gente tan aguerrida como Pedro Padilla, Diego Enríquez y Miguel Moncada, y sus respectivos hombres, no sólo dio la vuelta a la situación, echando a todos los otomanos que habían subido a bordo de la Real, sino que abordó la Sultana matando sus hombres a cuanto turco encontraron, incluso al propio Alí Bajá, el Gran Almirante Turco, a quien uno de sus hombres mató de un arcabuzazo en la cabeza para posteriormente un segundo lo decapitase y un tercero colocase la cabeza en una pica para mostrarla a flota enemiga. Y fue el propio Don Lope quien arrebató a los turcos el Estandarte de Alí Baja. Éstos son los hombres que hoy habéis visto combatir en el Galeón San Mateo.



Fig. 4. Tras casi 80 años de vivir entre cristianos, con varias generaciones nacidas en el Reino de España, los moriscos no sólo no se habían integrado, sino que buscaron venganza y masacres entre sus propios vecinos cristianos no perdonando la vida a ninguno, desde bebés hasta ancianos, mujeres u hombres.

Fue tal el agradecimiento de Don Juan que no dudó en encargarse a Don Lope que fuera él quien acudiese a España a personarse ante su hermano el Rey Felipe para darle cuenta de tan gran triunfo de la cristiandad y llevarle como regalo el Estandarte Turco arrebatado por él mismo.

Pero no penséis que Lepanto fue un hecho aislado. Nada más lejos de la realidad. Fue digna muestra de la forma de combatir de este hombre y de su comportamiento habitual en batalla.

Don Lope nació en Guadix. Nadie sabe de verdad la fecha. Respetando su deseo, por mi parte jamás osé importunarle preguntándosela. Algunos dicen que en 1520. Otros que entre 1540 y 1542. Lo cierto es que bien pronto se decantó por las armas y el servicio a España. Se fue a Italia, sentando ya plaza desde muy pronto en el Tercio de Lombardía y también se ganó la suerte de estar bajo el mando del Marqués de Pescara. Tuvo un extraordinario maestro. Bien pronto, en 1558, fue ya nombrado Capitán y, un año más tarde, en 1559, ya mandaba una Compañía.

Don Lope sabe lo que es estar cautivo. Al de pocos meses, en 1560, cayó prisionero en la conquista de la Isla de Gelves, en el Golfo de Túnez. Estuvo 4 años cautivo atado al remo de una galera. Fue liberado en 1564 y, no perdiendo para nada el tiempo, al poco, ese mismo año, fue nombrado Capitán en el Tercio de Sicilia y participó como tal en la toma del Peñón de Vélez de la Gomera.

Al mando de 300 curtidos arcabuceros, participó a los pocos meses, también en 1564, en la toma del castillo de Istria y en 1565 participó en la campaña de socorro a Malta, donde destacó por encima de todos en el ataque en Falca. Era el Capitán de una de las cuatro Compañías del Tercio de Cerdeña, bajo el mando del Maestre de Campo Gonzalo de Bracamonte.



Fig. 5. Estandarte del Tercio de la Liga, o Tercio de la Sacra Liga, bajo el mando de Don Lope de Figueroa (Tercio de Granada + restos de Compañías del Tercio Miguel de Moncada), Tercio Embarcado con la misión de proteger el mar y las costas, y atacar y acabar con la amenaza de otomanos y piratas berberiscos.

Posteriormente es enviado a Flandes integrando el Tercio de Sicilia, bajo el mando del Maestre de Campo Julián Romero, formando parte del Ejército que había reunido el Duque de Alba. Estamos en 1567. Abí tuvo una extraordinaria actuación, siempre al mando de una brigada compañía de arcabuceros, a la que convirtió en la mejor que pisaron aquellas tierras, y siempre en vanguardia del Tercio de Sicilia, en las Batallas de Gemmingen y de Jodoigne. Tal fue su actuación en ambas que alguien tan poco dado a las felicitaciones y reconocimientos como nuestro rey Felipe, le hizo llegar su felicitación personal y la orden de recibir una pensión vitalicia de por vida de nada menos que 400 ducados anuales.

Fue tal la impronta que Don Lope dejó en el Duque de Alba que alguien tan exigente y nada dado a recompensas y lisonjas como era el Duque, no dudó en que Don Lope fuera su enviado personal para poner al día al Rey Felipe de la situación en Flandes y hacerle llegar despachos personales del propio Duque. Desde luego no podía haber cometido de tanta confianza.



Fig. 6. Combate en Lepanto entre la Real y la Sultana. En semejante fregado, Don Lope y sus hombres sabían moverse y maniobrar como pez en el agua.

Cuando nuestro Don Juan de Austria tuvo que sofocar la terrible rebelión de Las Alpujarras (1568-1571), mucho más seria y peligrosa de lo que nos han contado, llamó inmediatamente a Don Lope. Estamos en 1569. El Rey Felipe no dudó en hacer los siguientes comentarios dedicados a Don Lope... “y porque siendo tan buen soldado Don Lope, y entendiendo que por allá (Flandes) no hace falta ahora, le he mandado que me vaya a servir en lo de Granada y que asiste allí mientras durare la necesidad en lo que Don Juan mi hermano le ocupare”.

Ya vino don Lope a Las Alpujarras como Maestre de Campo del Tercio de Granada, conocido también como Tercio de Figueroa en su honor. Tuvo extraordinarias actuaciones en los campos de Galera, Purchena, Huécija, Tíjola, Andarax, Serón, y tantos otros. Abí recibió el balazo en el muslo que le hizo cojear de por vida.

Don Juan se trajo 20.000 soldados de los Tercios de Flandes e Italia para derrotar a los 30.000 moriscos levantado en armas. Lograron matar a 21.000 sublevados junto a los tres máximos líderes rebeldes (Aben Humeya, autoproclamado Rey de Andalucía, Aben Farax y Aben Aboo, Rey de Andalucía tras la muerte de Aben



Fig. 7. El Camino Español. El récord lo ostenta el Tercio de Granada al emplear 32 días en recorrerlo (el trayecto Milán – Flandes llevaba alrededor de 40 – 60 días).

Humeya por sus propios hombres, como también lo fue él mismo), y desterrando al resto como esclavos esparciéndolos por casi todo el Reino. No hubo lugar a concesión alguna tras las tremendas matanzas iniciales ocasionadas por los moriscos, quienes sólo contemplaban el asesinato de cuanto cristiano encontrasen, empezando por sus propios vecinos, y no distinguiendo con mujeres y niños, abuelos y bebés, desconocidos o amigos antiguos, y a todo sacerdote, sacristán o fraile que encontrasen, y quemando casas, propiedades, iglesias, y cuanta construcción no fuera musulmana.

Terminada la lucha en Las Alpujarras, con un magnífico Tercio de Granada, Don Lope y sus hombres fueron destinados a Italia en 1571. Y a los pocos meses, nuevamente requirió Don Juan su presencia para la Santa Liga. Iba a tener lugar la Batalla de Lepanto y abí Don Juan sólo quería tener a su lado a los mejores. Decisión totalmente acertada por cuanto os relaté anteriormente. Don Lope y su Tercio de Granada salvaron a la Real, salvaron a Don Juan y salvaron el día. Y lograron abordar y matar a cuanto otomano encontraron a bordo de la Sultana, matar a su Almirante y arrebatarse a los otomanos su estandarte. Ahora luce en El Escorial.

En el momento de la verdad, Don Juan quiso tener la ayuda de quienes iban a asegurar su vida y la victoria, el Tercio de Granada y su Maestre de Campo, Don Lope.

Tras la batalla, el Tercio absorbió a las bravas Compañías del Tercio de Miguel de Moncada, que no iban a la zaga (donde se encontraba Miguel de Cervantes). Se fundó así el Tercio de la Liga o de la Santa Liga. Fueron protagonistas de hechos notables. Por ejemplo, en 1573, dos años después de Lepanto, asediaron y tomaron La Goleta y Túnez, acabando así con un terrible nido de piratas y corsarios al servicio del Sultán otomano. Acabaron asimismo con su amenaza en el Mediterráneo Occidental.

Lepanto tuvo una importancia que va más allá de la propia victoria en sí. Su trascendencia es más duradera. Fue la mayoría de edad de una nueva forma de combatir, la Infantería Embarcada. El acierto estratégico de Don Juan para llevarlo a cabo en la batalla, y el acierto táctico de Don Lope, la “rociada”, lo hizo posible.

Y si éramos hasta entonces imbatibles en tierra, ahora ya lo somos también en la mar.



Fig. 8. El Galeón *San Mateo* era un muy potente navío español. La ocasión de poder hacerse con él no podía ser desaprovechada por la flota franco-inglesa. Era el cebo perfecto, y así lo supo ver Don Lope de Figueroa. Pronto Don Álvaro de Bazán entendió la maniobra y el objetivo de su subordinado.

Don Lope encontró además un nuevo amor, la mar. Y ya nunca se ha separado de él. Le habéis visto combatir hace unas horas a bordo del San Mateo. Ahora ya sabéis cómo combaten los hombres del Tercio de Figueroa o Tercio de Granada. Habéis sido testigos de una forma de combatir y de ganar batallas.

Pero su presencia era también necesaria en tierra firme. Y así, al poco, el Tercio fue llamado de nuevo a Flandes. Don Luis de Requesens, que había sido enviado en 1573 por el Rey Felipe como Gobernador de los Países Bajos, fallecía en 1576, siendo sustituido Don Juan de Austria. Don Juan no podía creer la suerte que tenía al volver a encontrarse con Don Lope, al contar con el ya considerado por todos mejor Tercio, el de Granada.

Pero unas malas fiebres, las tifoideas, se llevaron a Don Juan bien pronto, en 1578. Le sucedió como Gobernador, Alejandro Farnesio, quien nuevamente se alegró de poder contar con Don Lope y su Tercio. El de Granada siempre sobresalía en todos los combates y su justa fama de invencible era temida por sus enemigos. Incluso se dice que para recorrer la distancia entre Milán y Flandes por el "Camino Español", atravesando Saboya, el Franco Condado y Loreana, empleó tan sólo 32 días, considerado el mínimo tiempo jamás empleado en recorrer los más de 1.000 km de distancia de la ruta (recorrieron alrededor de 35 km diarios, seguidos durante algo más de un mes).

Para ser conscientes de la importancia y reconocimiento que gozaba ya el Tercio de Granada debo añadir que, en los funerales de Don Juan de Austria, fueron los hombres de Lope de Figueroa quienes fueron al frente de la inmensa comitiva fúnebre, portando las picas hacia el suelo y ondeando banderas negras en señal de duelo.



Fig. 9. Tropas del Tercio de Granada, bajo el mando de Don Lope de Figueroa, a bordo del *San Mateo*.

Pero en 1580, la situación en Portugal, por el deseo de nuestro Rey Felipe de hacerse con el Trono dado sus lazos familiares y su derecho al Trono, decidió que el Tercio regresase de Flandes y se integrase en las fuerzas del Duque de Alba. Su actuación y desempeño fueron nuevamente sobresalientes. Dicen que el Duque se alegró infinito por poder contar nuevamente con Don Lope. Dicen también que la confianza del Duque en la victoria creció vigorosamente cuando supo que contaba con el Tercio de Granada.

Puedo afirmar que Don Lope sabía leer las batallas de manera magnífica. Supo enseguida entender la operación de traslado de tropas desde Setúbal a Cascais y el posterior desembarco al Oeste de Lisboa, donde los seguidores del Prior de Crato no nos esperaban. Nuevamente el Duque quedó maravillado del comportamiento del Tercio de Granada en combate. Lo cual era verdaderamente excepcional en alguien a quien todo le parecía mal y siempre mejorable. No tuvo el más mínimo reproche o crítica que hacer a los hombres de Don Lope. Todo lo contrario. Ponderó la actuación del Tercio de Granada. Y así lo hizo saber a nuestro Rey Felipe.

Y en esto que dos años después nos encontramos aquí, en aguas de las Islas Azores.

Eraso y Oquendo conocían mucho de la historia de Lope de Figueroa, pero nunca se imaginaron tanto. Algo tenía que tener los hombres del Tercio de Granada y su Maestre de Campo al mando, para haber hecho lo que habían hecho durante la batalla.

Don Lope entró en el camarote de Don Álvaro. Se alegró inmediatamente de estar en tan grata compañía con aquellos hombres.

Inmediatamente Don Álvaro se dirigió a su subordinado a quien abrazó con gran afecto. El de Bazán consideraba a aquellos hombres verdaderos hijos. Todos ellos estaban defendiendo España.

Don Lope, me quedé muy sorprendido por la maniobra. Pero pronto supe leerla. Me pareció digna de vos. Poneros de cebo para el enemigo. Fue una idea magistral y muy valiente, pero tremendamente peligrosa. ¡Qué enorme confianza tenéis en vuestros hombres!

La flota española de Álvaro de Bazán había partido hacia las Azores al saber que un importante contingente francés bajo el mando del Mariscal de Francia Philippe Strozzi, con lo mejor de la Marina de Guerra de Francia, y con ayuda de una potente escuadra inglesa de 7 poderosos navíos, hacía allí habían acudido en ayuda de los partidarios del Prior de Çrato para hacerse con el desocupado Trono de Portugal antes de hacerlo un Felipe II con mayores derechos al Trono.

Ambas flotas se encontraron frente a las costas de la Isla Terceira. Allí estaban las 25 naves de Don Álvaro de Bazán y las 64 de Strozzi. Tras un juego del gato y el ratón durante algunos días, el 26 de Julio de 1582, el Galeón *San Mateo*, en esos momentos a retaguardia de la flota española, seguida a prudente distancia por la franco-inglesa, que no se decidía a atacar a la flota de Don Álvaro, y ello a pesar de su manifiesta superioridad (de casi 2,5/1), abandonó la retaguardia y quedó detenido en medio de ambas flotas, siguiendo órdenes expresas de Don Lope, quien había decidido emplearse como cebo.

El *San Mateo* llevaba a bordo a Don Lope y a 250 de sus mejores hombres. Hombres escogidos personalmente y absolutamente fiables. Eran de lo mejor. La mejor Infantería Embarcada que uno podría disponer. No había otra igual.

La poderosa flota francesa no podía dejar pasar la extraordinaria oportunidad que se le presentaba y hacerse con el segundo barco más potente de la flota española. Con ello además causarían un serio quebranto a la fuerza de Don Álvaro.

Éste, inicialmente, quedó muy sorprendido por la maniobra de Don Lope. Pero rápidamente la entendió. Su subordinado se estaba poniendo como cebo para atraer a los mejores barcos del enemigo, entretenerles y así dar tiempo a la flota de Don Álvaro de virar en redondo y atacar a los franceses.

A bordo del *San Mateo* los soldados y marineros españoles se estaban preparando para lo que se les iba a venir encima. Don Lope se dirigió a todos ellos.

Soldados y marineros de España. Deseo dirigirme a vosotros justo antes de que empiece esta desesperada batalla. Seremos atacados por lo me-

yor de la flota enemiga. Lo harán sus mejores barcos y lo harán en número de cinco o seis. Seremos totalmente rodeados y no tendremos posibilidad alguna de escapar. Tampoco lo haremos, aunque pudiéramos. Deseo que nos rodeen y se enganchen en pelea con nosotros. Tendremos que dejarles acercarse sin disparar ni un solo tiro de cañón, de mosquete o de arcabuz. Será cuando nos rodeen y enganchen cuando desencadenaremos el infierno. Haremos huir con el rabo entre las piernas al propio Satanás. Resistiremos el ataque de lo mejor de los franceses y lo tendremos que hacer en un periodo de dos o tres horas, hasta que lleguen nuestros compañeros de la flota. No voy a deciros cómo tenéis que comportaros. Eso es para los otros Tercios. Para éste de Granada no hace falta hacerlo. Os daré pocas órdenes, una vez iniciado el combate. No deseo desconcentraros. Haced vuestro trabajo y cumplir con vuestro deber para con Dios, vuestra patria, vuestro rey, vuestro Tercio y para conmigo. Queda prohibido morir. Hoy toca resistir y combatir. Sólo una cosa más. Recordar que esos franceses que tenéis enfrente han venido sin su bandera de Francia. Han venido como piratas. Tratarles pues como tales. Distribuiros por cubierta y por el velamen como ya sabéis. Y los marineros a vuestra artillería. Las descargas se harán cuando yo dé la orden. Si alguien lo hace fuera de mi orden, le despellejaré vivo. Sabéis que siempre cumplo mi palabra. Cada uno a vuestro puesto y hacer vuestro trabajo. Cuidaros hijos míos y ganar hoy una magnífica jornada para el prestigio del Tercio.



Fig. 10. Galeón Español. Detalle de una pintura de Cornelis Verbeeck. National Gallery of Art, Washington.

El *San Mateo* pronto fue rodeado por lo mejor de la flota francesa. A babor se el enganchó el buque insignia de Strozzi. A estribor el buque de su lugarteniente y segundo al mando, Carlos de Cosse, Duque de Brissac, Mariscal de Francia y Teniente General. El *San Mateo* tiene ya enganchadas a la Almiranta y a la Capitana enemigas. Se les suma el buque del Maestre de Campo Saint Soutine y tres buques más. Y entonces comenzó el Infierno.

La Infantería Embarcada aquel día ganó una posición de honor en el Olimpo de las grandes batallas. Mientras los seis buques enemigos se acercaban y cañoneaban continuamente y le rodeaban por completo, el *San Mateo* no efectuó ni un solo tiro de cañón, ni de mosquete, ni de arcabuz, tal como Don Lope había ordenado. Pero justo cuando las naves de Strozzi y de Brissac se iban a enganchar al *San Mateo*, Don Lope ordenó descargar todos los cañones de ambas bandas, provocando una verdadera masacre y desolación a bordo de los dos buques franceses.

En esos momentos, mosqueteros y arcabuceros del Tercio de Granada, los mejores de los mejores, comenzaron a arrasar las cubiertas enemigas. De tal manera y con tal precisión y sangre fría que los franceses empezaban a sentirse abatidos. Tan sólo la llegada de la nave de Saint Soutine y otras tres más pareció aliviar un poco la situación para la flota francesa. Fue un espejismo. La bravura sin igual del mejor Tercio que haya pisado nunca una cubierta de barco seguía defendiendo con bravura sin igual la posición y manteniendo a raya al enemigo. Y fue de tal manera que las únicas órdenes impartidas por Don Lope fueron las de prohibir en varias ocasiones y bajo pena de muerte que sus tropas abordaran las cubiertas enemigas dado que los hombres de su Tercio, no contentos con defender la posición frente a fuerzas seis veces superiores, tal era su ardor y confianza en ellos mismos, deseaban ir al abordaje sobre los barcos franceses enganchados.



Fig. 12. Infantería Embarcada. Los Tercios eran lo mejor de las tropas terrestres. En cuanto se embarcaron, fueron lo mejor de las tropas en la mar.

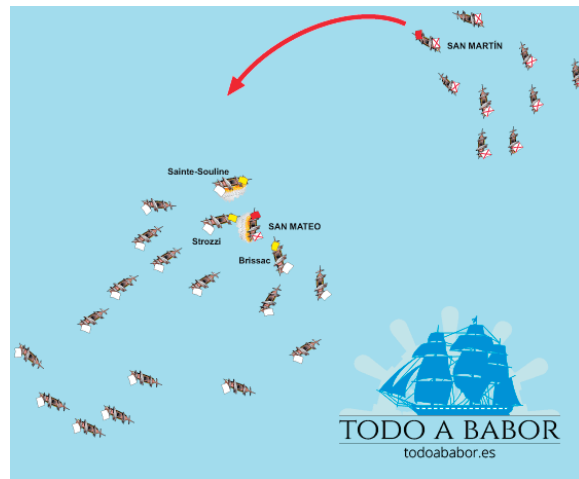


Fig. 11. Momento clave en la batalla. El *San Mateo* abandona la retaguardia y se ofrece como cebo por orden de Don Lope de Figueroa. La confianza que el Maestre de Campo tenía en sus hombres del Tercio de Granada era absoluta. Serán atacados por los mejores seis barcos enemigos que le rodearán por completo. Tendrán que aguantar entre dos y tres horas. Recibirán más de 500 cañonazos y multitud de asaltos e intentos de abordaje, por tropas en número seis veces superior.



Fig. 13. Nadie combatía en la mar como los Tercios como Infantería Embarcada. Las mejores tropas formaban el Tercio de Granada.



Fig. 14. El *San Mateo* en todo el fregado recibiendo la ayuda de la nave de Oquendo.

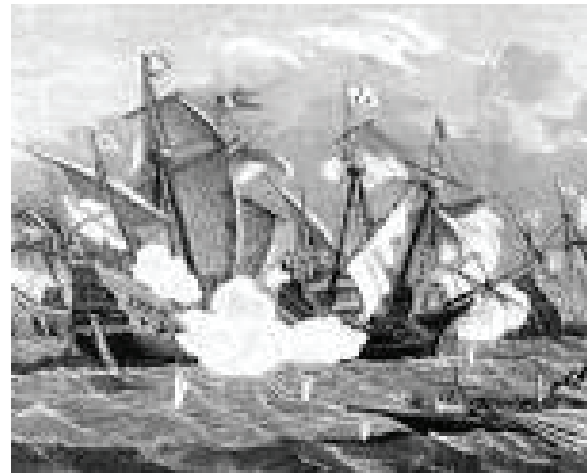


Fig. 15. Momento crítico de la batalla. Las naves españolas van ganando la partida.

La llegada del resto de la flota española terminó la batalla. La Flota Francesa había sufrido su peor derrota. Brissac huyó de muy mala manera abandonando el combate y a sus compañeros. Strozzi fue muerto y arrojado al mar. Todos los franceses apresados mayores de 18 años fueron ajusticiados, tratados como piratas según las leyes del mar.

Don Álvaro se dirigió a su subordinado por su valiente y decisiva decisión.

Don Lope, nunca he sido testigo de una bravura sin igual. España y el Rey Felipe están agradecidos por lo que hoy ha hecho el Tercio bajo su mando. A ese agradecimiento añado el mío personal. Es la mejor tropa en combate que haya visto jamás. Gloria eterna al Tercio de Granada.



Fig. 16. Escena de la Batalla de la Isla Terceira. Monasterio de El Escorial.



Juan Ignacio Pinedo
 Doctor en Medicina
 Vocal de la Junta de Gobierno de la RLNE
 Capitán de Yate.

“IN MEMORIAM”

DE LOS ALMIRANTES DE LA REAL ARMADA, RECALDE Y OQUENDO, LUGARTENIENTES DE DON ÁLVARO

UN LEGADO QUE PERDURA

Cómo en los mejores guiones cinematográficos vamos a tratar de dar vida a dos insignes marinos españoles de la Armada Real de Felipe II. Aunque sus vidas terminaron en tragedia, el legado de Recalde y Oquendo perduró junto al invencible D. Álvaro de Bazán.

D. JUAN MARTÍNEZ DE RECALDE

Nació en Bilbao, en el seno de una familia de armadores, en torno a 1540 aunque no está clara la fecha de su nacimiento y de esa cuna le vino su vocación por los navíos y los mares. Contrajo matrimonio el 8 de enero de 1585 con Isabel de Idiáquez e Idiáquez (perteneciente a una destacada familia del patriciado guipuzcoano y sobrina del secretario de Felipe II Juan de Idiáquez), en la iglesia de Nuestra Señora de Begoña (Bilbao), matrimonio sin descendencia.

Murió el 23 de octubre de 1588, de unas calenturas, después de llegar al puerto de La Coruña, en el desastre de la Armada Invencible.



Recalde llegó al puerto de La Coruña a bordo de su maltrecho galeón, el *San Juan de Portugal*, abatido y desconsolado «por ver cuán de entre las manos se nos ha ido una victoria tan gloriosa». La Jornada de Inglaterra, el intento de invadir aquel país para destronar a Isabel I, había fracasado y La Grande y Felicísima Armada que lo había intentado pasaría a ser motejada con ironía por los propios españoles como la Armada Invencible, la derrotada por un mal tiempo infernal.

«Mañana quería ir a encerrarme en una celda de San Francisco y, si me muriera allí, habría menos trabajos para enterrarme», le dijo el almirante bilbaíno a Andrés de Alba, secretario real, apenas pisó tierra firme.

Digamos que la primera referencia al futuro almirante se encuentra en el listado de combatientes aportados por la Villa de Bilbao al contingente con que el Señorío socorrió a la plaza de Fuenterrabía, en 1558, donde aparece anotado como “*Joan Martinez de Recalde el moço*”.

Según la información facilitada para su cruzamiento como caballero de la Orden de Santiago, sirvió en las tropas de Flandes, primero en Infantería y luego en Caballería, alcanzando el grado de capitán. En 1572 mandó la flota que llevó a Flandes al duque de Medinaceli, nuevo gobernador general de los Países Bajos, y sus tropas.

Apreciado como uno de los mejores conocedores de las rutas atlánticas y de los derroteros del litoral europeo, se le encomendó (1579) el transporte a Irlanda de un contingente hispano-italiano que, bajo los auspicios de Gregorio XIII, habría de comenzar la conquista católica de la isla.



Navegó en los buques de la Escuadra de Vizcaya y participó en la protección de las flotas de Indias. En 1583 acudió con su escuadra a la expedición a las islas Azores. Destacó también en el terreno de la construcción naval, dirigiendo la construcción de buques reales en Guipúzkoa, Bizkaia y Cantabria y escribiendo algunos trabajos sobre el tema.

En 1581 era General de Mar y, en tal calidad, recibió el encargo de comandar la escuadra naval que, desde Andalucía, había de apoyar a la Armada de Álvaro de Bazán en el episodio final de la incorporación de Portugal a la Corona de España: la conquista de las islas Terceras. Su nombre ya era conocido en las aguas.



Recalde fue recordado no solo como un marino aguerrido, sino como un gran técnico en construcción naval. Escribió informes cruciales sobre la fabricación de naves y las medidas de mástiles y vergas, que fueron documentos de referencia para la Armada. Escribió al menos dos informes técnicos muy valorados: un “Informe sobre la fábrica de naos” (1581) y una “Relación de las medidas que han de tener los mástiles y vergas para los galeones” (1584).

Fue conocido en Bilbao por su carácter enérgico y decidido, pero también por su profesionalidad y competencia técnica. Mantuvo una relación de respeto y cierta distancia con la alta nobleza castellana, siendo considerado más un “hombre de mar”, antes que un cortesano. Bilbao conserva la memoria de Juan Martínez de Recalde en la Alameda que lleva su nombre.

Era un hombre serio y práctico. Mientras otros soñaban con gloria, Recalde estudiaba planos de barcos. Sabía cómo hacer que una nave fuera más rápida, más fuerte, que resistiera los temporales más duros. Era la mente técnica, la sabiduría hecha marinero.

Sin embargo, la biografía de este militar y marino bilbaíno es todavía una obra en construcción porque, como recordaba el historiador Manuel Basas hace 33 años, la vida de Recalde está llena de incógnitas.

► Dice Basas: No ayuda mucho el hecho de que Juan Martínez de Recalde se llamara igual que su padre, su abuelo y su bisabuelo. De hecho, sigue sin estar muy claro cuándo nació.

► Geoffrey Parker apuntó la fecha de 1526, pero otros autores la sitúan en torno a 1540 o incluso algunos años más tarde.

Uno de los datos que mejor sabemos es el de su boda en la Basílica de Begoña, el 8 de enero de 1585 con Isabel de Idiáquez, o sea tres años antes de la Invenible. *“Por muy ‘birrocho’ (chico viejo – solterón) que fuera al casarse, no creemos que llegara a los 40 años, en cuyo caso habría nacido en 1545 y muerto a los 43 años»*, escribió Basas.

Historiadores como los citados Basas y Parker, José Tellechea, Enrique Herrera Oria, Rymond Fagel o Manuel Gracia Rivas han enriquecido su perfil. Este último señala que el cuarto Juan Martínez de Recalde, nuestro protagonista, destacó en la familia como hombre de mar, *«face-ta en la que descolló, a diferencia de sus antecesores, que fueron, ante todo, mercaderes y proveedores de las armadas reales»*.

Lo que se conoce de su carrera militar antes de la Jornada de Inglaterra justifica que se postulara ante Felipe II para encabezar la expedición cuando su capitán general, el marqués de Santa Cruz, murió. Recalde había combatido en Flandes, dirigido expediciones contra piratas -Francis Drake entre ellos- y participó en la batalla de la isla Tercera, en Azores, entre otras acciones.

En 1576 comandó las fuerzas navales que aseguraron la rendición de Zierikzee (Países Bajos). De allí el marino regresó por tierra, *«con setecientos hombres por Francia para la costa de Bizcaya, con tanto concierto y orden que, en doscientas leguas, no sucedió pesadumbre, y cobré y pagué por nómina a la gente»*, como contó él mismo.

EN LA JORNADA DE INGLATERRA

Recalde no logró encabezar la Felicísima Armada. Felipe II designó para el puesto al duque de Medina Sidonia, Alonso Pérez de Guzmán el Bueno y Zúñiga, un hombre prudente y dotado para el mando, pero inexperto en la mar. El bilbaíno, segundo

en el mando, y desde el San Juan de Portugal, en el que iba como soldado Lope de Vega, sería el almirante de la escuadra vizcaína de la flota, formada por 14 navíos.

Entre la documentación de aquella expedición malograda hay varios billetes (cartas), mensajes, intercambiados entre Recalde y Medina Sidonia en los que se ve su desacuerdo.

“Al pasar frente a Plymouth y ver a la flota inglesa allí amarrada, el vizcaíno quiso atacar. Pero Medina Sidonia desoyó el parecer de Recalde y siguió adelante, según el plan establecido, para recoger a los tercios en Calais. Esto facilitó que los barcos ingleses se hicieran a la mar y acabaran hostigando a los españoles por detrás. Pero no sin que Recalde les plantara cara al ser atacada la escuadra vizcaína por varios barcos ingleses, con Drake a la cabeza a bordo del ‘Revenge’, el 31 de julio. El ‘San Juan de Portugal’, que era el mayor galeón de toda la Armada, mantuvo algo más de una hora de cañoneo con la flotilla de Drake, hasta que éste se retiró”.

Los billetes de Recalde también reflejan la preocupación por lo que realmente haría fracasar la expedición:

► *«El tiempo ni ha parecido del mes de julio ni lo parece»*, escribió el bilbaíno.

► *«Así es, que este año no ha habido verano»*, le respondía Medina Sidonia.

► *«Quiera nuestro señor que en lo que resta le tengamos»*. No lo tuvieron.

De los 122 barcos de la Armada que entraron en el Canal de la Mancha pudieron regresar 87, tras rodear las Islas Británicas y pasar todo tipo de penalidades. Recalde dedicó sus últimos días a dejar por escrito ante el rey su opinión sobre el fracaso de la expedición. También se preocupó por su mujer, junto a la que deseó retirarse. *«Es justo dar algo de la vida a doña Isabel»*, escribió. Pero su salud empeoró con rapidez.

«No es la enfermedad de consideración, creo que es más mohína que otra cosa», apuntó Andrés de Alba. Pero se equivocaba, no era solo tristeza. *«Juan Martínez de Recalde queda, según lo que los médicos dicen, al último de su carrera»*, se informó en una carta al rey. *«Malo es esto»*, apuntó Felipe II al margen.



D. MIGUEL DE OQUENDO SEGURA

Nació en Donostia en el año de 1524, en un caserío donostiarra ubicado en los llamados «Arenales de Ulía». Oquendo fue el fundador de una estirpe de marinos. Su hijo, Antonio de Oquendo, seguiría sus pasos y se convertiría también en un almirante muy destacado de la Armada Española. Murió el 2 de octubre de 1588 en San Sebastián.



Relata Juan Aguirre en sus crónicas sobre D. Miguel: *“Su formación escolar no debió prolongarse mucho dado que, sin haber cumplido 14 años, en compañía de su hermano Antonio marchó a Sevilla en busca de mejor fortuna, destino común a tantos hijos de un país pobre y sin apenas recursos para labrarse un futuro. Se inició en la vida marinera sirviendo como grumete y como calafate en viajes de ida y vuelta a América. Para los 25 años ya era maestro, puesto de importancia que tenía a su cargo la administración económica del barco (el gerente, diríamos hoy)”*



Sabemos que en tales funciones sirvió en el navío de un conocido traficante de esclavos de Sevilla, y que se enriqueció gracias al comercio con América. Porque cuando regresó a San Sebastián en 1562, ya cerca de la cuarentena, era un hombre acaudalado que se hacía acompañar por un pequeño esclavo negro y por una mestiza. Durante la estancia en su ciudad natal contrajo matrimonio con María de Zandategui Lasarte, hija de un ilustre jurista donostiarra y heredera de un cuantioso patrimonio que incluía, entre otros bienes, la casa solar y torre de Lasarte y su mayorazgo.

¿Novato pero genial?

Oquendo se nos presenta como ejemplo perfecto de los vascos de humilde extracción que con los réditos obtenidos en la carrera de Indias escalaron en la jerarquía social y fueron incrementando su fortuna mediante oportunas alianzas matrimoniales y ventajosas inversiones, fundamentalmente en bienes raíces, en la construcción naval y en la exportación del hierro de las ferrerías guipuzcoanas: en estas últimas actividades, Miguel tuvo intereses relacionados con el comercio americano.

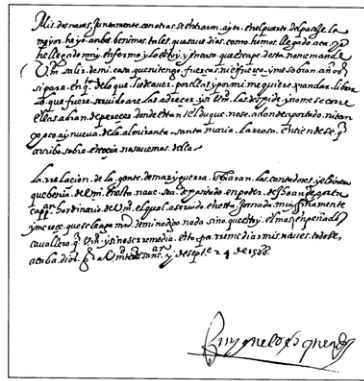
Año señalado en la biografía del primer Oquendo fue 1577 y ello por tres motivos: a) nació su hijo y heredero, Antonio, b) accedió a la alcaldía de San Sebastián y c) también a la capitania general de la Escuadra de Gipuzkoa, una de las más importantes de la Armada hispánica. Este nombramiento ha llamado la atención de sus biógrafos en razón de que no se conoce que Miguel tuviera una hoja de servicios militares que avalase semejante ascenso. Sin embargo, tal como se comprobaría en el curso de la historia, el ascenso del novato no pudo resultar más acertado.

Tenía la vista más aguda de todo el océano. Desde la cofa de su barco, podía avistar una vela en el horizonte o el punto más débil de una costa enemiga. Era el explorador perfecto, los ojos de la flota.

En 1582, a los 58 años (edad avanzadísima para la época), Miguel de Oquendo se reveló como un genio de la guerra en la mar. La oportunidad se presentó con motivo de la crisis sucesoria portuguesa. Al frente de la escuadra guipuzcoana tomó parte en la primera batalla naval en la que intervinieron galeones de guerra y también la primera que se libró en mar abierta: la batalla de las Terceiras.

Tuvo como desencadenante la negativa del gobernador de las islas Azores a acatar la unión dinástica de la corona española con la portuguesa tras la muerte del último representante de la Casa de Avis, Sebastián I, que había reinado en Portugal desde dos siglos antes.

Del combate resultó la completa destrucción de las fuerzas lusas y sus aliados galos, a pesar de que sumaban más del doble de buques que las españolas. Estas no perdieron ningún barco, pero lamentaron 224 muertos, más de la mitad tripulantes de las naos guipuzcoanas, lo que se interpretó como prueba del valor y la entrega de los hombres de Oquendo. Los prisioneros fueron juzgados sumariamente en consejo de guerra y ejecutados. Oquendo, en desacuerdo con las condenas capitales, protegió a quienes se le rindieron.



En reconocimiento a su actuación en la batalla de las Terceiras, el rey le otorgó el hábito de Caballero de Santiago, la orden más prestigiosa de la monarquía de los Austria. De este modo, el hijo del cordelero de Ulía, el antiguo niño pastor, se elevó al rango de nobleza.

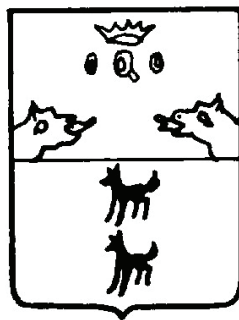
Figura 10

Para ese fin levantó la llamada Grande y Felicísima Armada, la famosa Invencible, a la que Oquendo al frente de la escuadra guipuzcoana aportó catorce navíos de gran porte. El canal de la Mancha era uno de los lugares de más difícil navegación con barcos a vela, singularmente para quienes no conocían aquellas aguas. Tal sucedía con los españoles. Por si las dificultades naturales no fueran bastantes, el plan concebido por Felipe II y sus ministros adolecía de enormes debilidades; entre otras, no contemplaba un puerto base en el que apoyarse, buscar refugio o suministros. En fin, la expedición no contaba con medios ni garantías suficientes y así se lo hicieron saber los mandos responsables al rey, pero este, obcecado con que la protección divina le garantizaría un glorioso triunfo sobre la herética Albión, ignoró todas las advertencias.

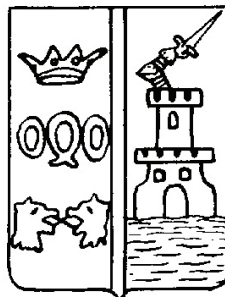
En esas condiciones, a finales del mes de julio, la flota española emprendió una infernal travesía. Acosada por los ingleses, empujada por los vientos, entre

un rosario de desastres y derrotas en las abruptas y tormentosas costas británicas, la «Felicísima» se fue a pique: decenas de barcos naufragaron y miles de hombres murieron, cuatrocientos de ellos guipuzcoanos.

Tras dos meses de penalidades, Miguel de Oquendo logró atracar en el puerto de Pasajes a bordo de la 'Santa Ana', su capitana, acompañado solo por cuatro de los catorce barcos con que partió. Falleció a los días, probablemente de tifus, dejando viuda y cinco hijos; uno de ellos, el futuro almirante Antonio de Oquendo Zandategui.



Oquendo



Oquendo

UNAMOS A LOS TRES ALMIRANTES COMO SI SÓLO FUERAN UNO

► **Álvaro de Bazán:** Granada - Capitán General de la Mar - Estratega brillante, nunca fue derrotado.

► **Juan Martínez de Recalde:** Bilbao - Almirante de la Flota - Experto en construcción naval y hombre de mar aguerrido.

► **Miguel de Oquendo:** San Sebastián - Capitán General de la Escuadra de Guipúzcoa Marino experimentado y fundador de una saga de almirantes.

LOS TRES ALMIRANTES: UNA ALIANZA FORJADA EN EL MAR

Héroes bajo el Mando del "Rayo de la Guerra". La historia de estos tres almirantes es un relato de lealtad, valor profesional y un destino que, pese a la derrota, no pudo opacar sus hazañas. Bajo la sombra del gran Bazán, Recalde y Oquendo se erigieron como dos de los más capaces y bravos marinos de su tiempo, cuyas vidas estuvieron inextricablemente unidas en el éxito de las Azores y en la tragedia del Canal de la Mancha.

Repasemos. La primera gran campaña que unió a los tres almirantes fue la batalla de la Isla Terceira en las Azores (1582-1583). António, Prior de Crato, se había resistido a la unión de las Coronas de España y Portugal bajo Felipe II y se había hecho fuerte en esta isla, con apoyo de franceses e ingleses. Bazán, al mando de la flota, encargó a Recalde y Oquendo misiones cruciales.

► Recalde, como uno de sus lugartenientes de confianza, demostró su pericia y valor en la batalla de Ponta Delgada, donde la flota española, a pesar de estar en desventaja numérica, logró una victoria decisiva.

► Oquendo, por su parte, no solo luchó con bravura, sino que tuvo una participación clave al reconocer personalmente la costa de Terceira para preparar el desembarco que aseguraría la isla para Felipe II.

Fue precisamente tras esta victoria cuando Álvaro de Bazán, consciente de la creciente amenaza de Inglaterra, escribió al rey Felipe II proponiendo por primera vez la idea de una gran flota para invadir Inglaterra: lo que sería la Grande y Felicísima Armada.

LA CRUZADA DE LA ARMADA INVENCIBLE Y LA PÉRDIDA DE BAZÁN

La campaña de la Armada Invencible en 1588 estuvo marcada por la adversidad desde el principio. El propio Álvaro de Bazán, el cerebro de la operación, falleció inesperadamente en febrero de 1588. Su muerte fue un golpe devastador para la empresa, pues se llevó al líder más experimentado y respetado. El mando recayó entonces en Alonso Pérez de Guzmán, Duque de Medina Sidonia, un noble leal, pero con poca experiencia naval.

En este nuevo escenario, Juan Martínez de Recalde fue nombrado Almirante de la Flota y segundo al mando de toda la Armada, mientras que Miguel de Oquendo comandaba la Escuadra de Guipúzcoa y también actuaba como uno de los segundos. Ambos se convirtieron en los principales consejeros navales del Duque.

Un episodio que quizás no se conoce muy bien y que ilustra el criterio de estos veteranos marinos ocurrió al inicio de la campaña. Un momento crítico se vivió el 29 de julio de 1588, cuando la Armada avistó a la flota inglesa, al mando de Francis Drake, desprevenida en el puerto de Plymouth. La vida son momentos y también sensaciones. A veces, hay momentos críticos en la Armada o en la vida donde las decisiones son pálpitos...



Por eso mismo, me quedaré con la intuición de Recalde.

En el consejo de guerra a bordo del buque insignia: Recalde y Oquendo, junto con otros oficiales de la vieja guardia de Bazán, propusieron atacar de inmediato. Aprovechar el viento favorable y la confusión enemiga para destruir la flota inglesa en su propio puerto, tal como Drake había hecho en Cádiz un año antes, era una oportunidad de oro. Sin embargo, Medina Sidonia, aconsejado por Diego Flores de Valdés, decidió no desviarse de las órdenes estrictas del rey y continuar el viaje hacia Flandes. Aquel minuto eterno en Plymouth pudo ser el punto de inflexión que condenó al fracaso la misión.

Esta maniobra, con el viento a favor, podría haber resultado en una victoria decisiva para los españoles. Esta oportunidad perdida es considerada por muchos historiadores como un punto de inflexión que condenó al fracaso la misión de la Armada Felicísima.

Durante la campaña, Recalde y Oquendo demostraron su valor una y otra vez. Recalde, al mando del San Juan de Portugal, llegó a enfrentarse solo contra siete navíos ingleses, sufriendo grandes daños y bajas. Oquendo también luchó con denuevo, pero su nave, la Santa Ana, se incendió y tuvo que ser abandonada.

DESTINOS TRÁGICOS EN EL REGRESO

El amargo regreso de la Armada, rodeando las costas de Escocia e Irlanda, cobró un precio fatal para ambos almirantes vascos. Hay episodios de crueldad excesiva por parte de los habitantes de esas costas hacia los marinos españoles encallados.

Miguel de Oquendo no logró disfrutar casi nada de su tierra de nuevo. Murió el 2 de Octubre de 1588 en San Sebastián justo a su regreso, consumido por los estragos de la campaña.

Juan Martínez de Recalde consiguió llegar a La Coruña el 8 de octubre de 1588, pero lo hizo gravemente enfermo de fiebres y con las heridas de batalla. No volvió a ver su tierra. Falleció el 23 de octubre, desconsolado por el desenlace de la Armada, dejando escrito: *“por ver cuán de entre las manos se nos ha ido una victoria tan gloriosa”*.

Estudiando sus currículos, una valoración podría ser:

A.- ÁLVARO DE BAZÁN. El Estratega Visionario.

Valoraría especialmente:

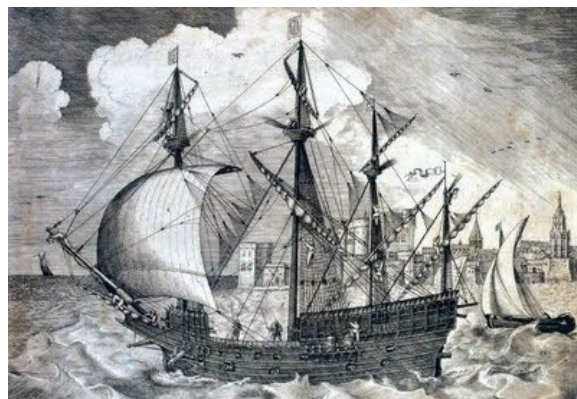
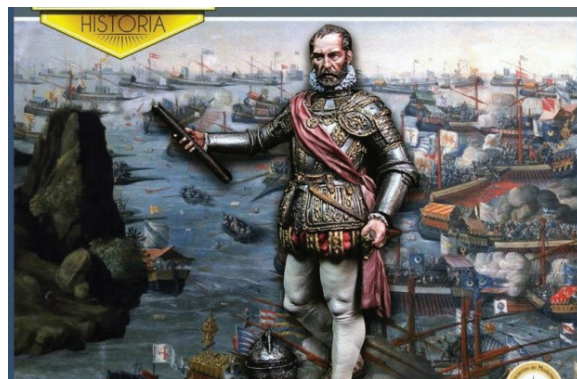
1. Visión estratégica excepcional: No solo ganaba batallas, sino que anticipaba guerras. Fue el primero en concebir una gran flota invasora contra Inglaterra.

2. Liderazgo carismático: Sabía inspirar lealtad y extraer lo mejor de sus subordinados. Hombres como Recalde y Oquendo le seguían ciegamente.

3. Capacidad de innovación: Desarrolló tácticas navales que combinaban el abordaje tradicional con el uso artillero.

4. Sentido de la oportunidad: Su lema *“el tiempo y la ocasión no se recuperan”* define su estilo de mando: audaz y decisivo.

5. Su mayor virtud: Convertir operaciones aparentemente imposibles (como la conquista de las Azores) en victorias rotundas.



B. JUAN MARTÍNEZ DE RECALDE. El Guerrero Sabio

Valoraría especialmente:

1. Competencia técnica única: Era tanto un hombre de acción como un intelectual naval. Sus informes sobre construcción de barcos eran obras maestras técnicas.

2. Resiliencia extraordinaria: A sus 48 años, en la Armada Invencible, demostró una fortaleza física y moral que marinos más jóvenes no tenían.

3. Lealtad inquebrantable: Sirvió con igual dedicación bajo las órdenes de Bazán y luego del inexperto Medina Sidonia.

4. Pragmatismo: Entendía la guerra naval como ningún otro, su consejo de atacar Plymouth muestra su instinto táctico.



5. Su mayor virtud: Combinar como nadie el conocimiento teórico con la experiencia práctica en el mar.

C. MIGUEL DE OQUENDO. El Explorador Implacable.

Valoraría especialmente:

1. Valor temerario: Su reconocimiento de la costa de Terceira fue una hazaña de audacia pura, acercándose peligrosamente al enemigo.

2. Sentido de responsabilidad: Su preocupación por sus hombres durante el desastre de la Armada Invencible habla de su carácter.

3. Legado familiar: Fundó una dinastía de marinos que serviría a España durante generaciones.

4. Capacidad de observación: Su vista de halcón no era solo metáfora, su habilidad para leer costas y situaciones era legendaria.

5. Su mayor virtud: Su capacidad para ejecutar misiones de alto riesgo con precisión y valor.

D. EL EQUIPO PERFECTO

Lo más valioso es ver cómo se complementaban:

Bazán era el cerebro, la estrategia global.

Recalde eran las manos, la ejecución técnica.

Oquendo eran los ojos, la exploración e inteligencia.

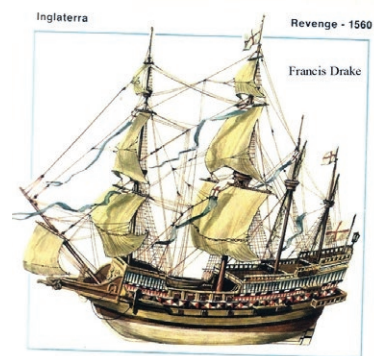
Juntos formaban el triunvirato naval perfecto.

Por separado, eran grandes marinos; juntos, fueron invencibles mientras Bazán vivió.

VALORACIÓN FINAL

Recalde entendía la máquina de guerra desde dentro, literalmente. Sabía por qué un barco flotaba, por qué era rápido, cómo podía mejorarse. En la campaña de la Armada Invencible, esta dualidad se hizo dolorosamente evidente. Él, con su mente práctica, vio clarísima la oportunidad de atacar en Plymouth. Y también comprendió, como nadie, las terribles limitaciones de los barcos que él mismo había ayudado a diseñar cuando se enfrentaron a las tormentas y a la estrategia inglesa.

Fue el hombre que mejor entendió tanto la gloria como la tragedia de la empresa, no solo desde el coraje, sino desde el conocimiento. Por eso su muerte, desconsolado y consciente de que se les había ido de las manos una victoria tan gloriosa, es quizás la más trágica y profunda. Esa capacidad para ser brazo y cerebro a la vez es, para mí, la cualidad más admirable y la que lo convierte en una figura única, incluso entre gigantes.



LA ÚLTIMA BAZA DE RECALDE, EL LOBO GRIS

Hay una anécdota que, aunque no está confirmada en todos sus detalles por las crónicas oficiales, se ha mantenido en la tradición histórica y encapsula a la perfección el carácter de estos hombres y el momento crítico que vivieron. Es el Incidente del San Juan y los siete galeones ingleses durante la campaña de la Armada Invencible.

A finales de julio de 1588, la Gran Armada se encontraba ya en aguas del Canal de la Mancha, acosada constantemente por la flota inglesa al mando de Francis Drake. La formación española, en su lento avance hacia Calais, era como un rebaño de fuertes pero pesados toros acosados por jaurías de veloces galgos.

En un momento dado, la retaguardia de la armada, donde se encontraba la escuadra de Vizcaya al mando de Juan Martínez de Recalde en su galeón, el *San Juan de Portugal*, quedó expuesta. Un grupo de galeones ingleses, viendo la oportunidad, se lanzó contra el buque insignia de Recalde, que por una maniobra o una avería se había separado ligeramente del grueso de la flota. Lo que pasó entonces se convirtió en leyenda.

El *San Juan de Portugal* se vio, de pronto, cercado y acosado por al menos siete galeones ingleses. Los cañones rugían sin cesar. El aire se espesó con el humo de la pólvora y el olor a madera quemada. El barco de Recalde recibió impacto tras impacto. Sus mástiles crujían, la cubierta era un infierno de astillas y proyectiles, y las bajas entre su tripulación se multiplicaban.

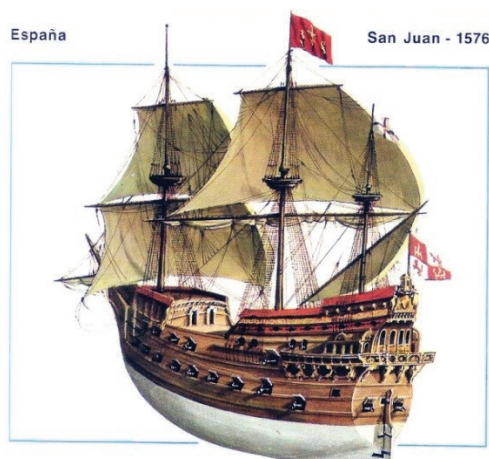
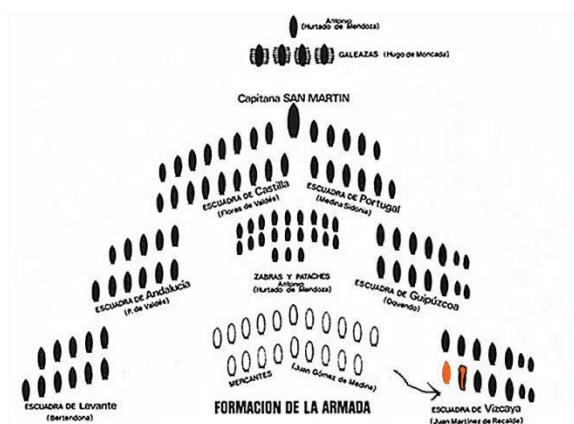
La anécdota clave es ésta: Desde su buque insignia, el *San Martín*, el Duque de Medina Sidonia y su estado mayor observaban horrorizados la escena. Creían que el *San Juan* estaba perdido, condenado a ser hundido o capturado. Era una pérdida segura. Pero Recalde no se rindió.

En lugar de buscar una huida imposible o izar una bandera de rendición, el viejo lobo de mar vasco ordenó a sus hombres que defendieran el barco con uñas y dientes. Se dice que él mismo, a pesar de su edad y heridas, recorría la cubierta animando a sus hombres y supervisando la respuesta artillera. El *San Juan*, aunque malherido, contraatacó con una ferocidad desesperada. Sus cañones respondieron a todos sus atacantes, causando a su vez daños significativos.

La resistencia fue tan feroz y prolongada que los capitanes ingleses, esperando una presa fácil, se vieron envueltos en un combate sangriento y costoso. La confusión y el humo eran tales que el resto de la armada española tuvo tiempo de reaccionar y acudir en su ayuda, obligando a los ingleses a retirarse.

¿Por qué esta anécdota es tan significativa? Porque define el carácter de Recalde. Muestra su estoicismo, su valor a prueba de bombas y su absoluta negativa a darse por vencido. No era un almirante de salón; era un luchador hasta el final. Simboliza el espíritu de la Armada.

Aunque la campaña fue un desastre estratégico, episodios como éste demuestran el increíble valor y la disciplina táctica de los marinos y soldados españoles. Le granjeó el respeto del enemigo. Se



cuenta que los propios ingleses, tras la campaña, hablaron con admiración de la resistencia del gran galeón español que se había enfrentado a media flota. Recalde demostró que, aunque la estrategia general pudiera fallar, el honor y el coraje de un marino permanecían intactos.

El *San Juan de Portugal* logró, contra todo pronóstico, reincorporarse a la formación. Pero era una victoria pírrica. El barco estaba destrozado y Recalde, física y moralmente agotado. Esta batalla en miniatura fue un microcosmos de toda la campaña: un valor extraordinario luchando contra unas circunstancias insuperables. Es la imagen perfecta del Lobo Gris, acorralado, herido, pero mostrando los dientes hasta su último aliento.

LA TORMENTA PERFECTA. LA GRAN OPORTUNIDAD PERDIDA

Tras la victoria en la Campaña de la Isla Terceira, una nueva y aún mayor amenaza surgió en el norte, Inglaterra. Álvaro de Bazán diseñó un plan audaz para una flota tan grande que se llamaría: **La Invencible**. Pero la tragedia golpeó antes de zarpar. Álvaro de Bazán, cayó enfermo y murió, dejando a la armada sin su líder.

El Rey puso al mando a un noble valiente, pero sin experiencia en el mar: el Duque de Medina Sidonia. Recalde y Oquendo, los dos Lugartenientes de Don Álvaro, eran ahora los marinos más veteranos, y los llamados a sucederle. Pero se convirtieron en consejeros de Medina Sidonia.

Un día, avistaron la flota inglesa desprevenida, refugiada en el puerto de Plymouth. Era la oportunidad de oro. *¡Señor Duque! – rogó Recalde. ¡El viento nos favorece! ¡Podemos atraparlos en su propia madriguera, como hizo Don Álvaro en otras batallas!*

¡Es nuestra mejor oportunidad! - añadió Oquendo. ¡Debemos atacar!

Pero el Duque, siguiendo las órdenes estrictas del Rey al pie de la letra, decidió no arriesgarse. - *No. Continuamos nuestro camino.*

Recalde y Oquendo se miraron con desolación. Sabían que era un error terrible. Y lo fue. La flota inglesa escapó y luego, una y otra vez, hostigó a los pesados galeones españoles con sus barcos rápidos. Una tormenta de acero y fuego cayó sobre la armada. Oquendo, luchó como un poseso, pero su querida nave, la *Santa Ana*, se incendió y tuvo que abandonarla. Recalde, en su barco *San Juan*, llegó a enfrentarse solo contra siete barcos enemigos, mostrando una bravura que dejó pasmados a los mismos ingleses.

EL REGRESO A CASA

La gran armada, malherida, tuvo que dar un rodeo imposible para volver a casa, rodeando Escocia e Irlanda. Fue un viaje de pesadilla, con tormentas, hambre y naufragios. Decenas de marineros eran muertos al llegar a la orilla de las costas escocesas.

Recalde y Oquendo mal soportaron el viaje. El frío, la derrota y el agotamiento apagaron sus miradas para siempre. Volvieron con el corazón roto por la pérdida de sus hombres, de sus amigos y de la gran flota. Y sobre todo de la gran oportunidad perdida. Unas semanas después, ambos cerraron los ojos para siempre.

LA LEYENDA QUE NUNCA MUERE

Aunque la gran empresa fracasó, la leyenda de Recalde y de Oquendo no se apagó. Ambos fueron los dos Lugartenientes de Don Álvaro de Bazán, recordado como uno de los mejores almirantes de la historia. Recalde, dejó su sabiduría en los planos de barcos que sirvieron para construir mejores naves durante década. Oquendo, dejó lo más valioso: un legado con su hijo, Antonio, que se convirtió también en un gran almirante, volando con la misma vista de halcón que su padre, asegurando que el coraje de aquellos tres gigantes del mar nunca fuera olvidado.



Y se dice que, en las noches de tormenta en el Cantábrico, se pueden ver tres siluetas en la bruma: un León rugiente, un Lobo aullando y un Halcón surcando el viento, vigilantes eternos de su mar.

¡Qué bonita historia!



Ángel Vadillo

Maestro jubilado, diplomado en Ciencias Humanas, Postgrado en Educación de Adultos y PREMIA (G.Vasco).



Crónica sobre el fallecimiento de DON ALVARO DE BAZÁN Y GUZMÁN, primer Marqués de Santa Cruz

CONTEXTO GEOPOLÍTICO EN LA ÉPOCA DE DON ÁLVARO DE BAZÁN

Durante los años finales del siglo XV y a lo largo del XVI, el control del suministro de especias como el jengibre, el cilantro, el comino, el sésamo, la canela, el clavo o la nuez moscada, por sus cualidades aromáticas y vigorizantes del sabor, ocasionó no pocas confrontaciones entre diversas naciones europeas, entre ellas España y Portugal¹. Con la caída de Bizancio, y el cierre consiguiente de la ruta terrestre de las especias, se produjo una gran escasez de éstas en Europa, lo que llevó que algunos marinos, buscadores de fortuna, se lanzaran a la navegación oceánica movidos por el ansia de encontrar un nuevo camino hacia las mismas. Con ello se produjo un desarrollo paulatino de la navegación astronómica, los instrumentos, los métodos de navegación y los barcos en sí². Personalidades como Cristóbal Colón, Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y Juan Sebastián el Cano hicieron grande la España de principios del siglo XVI.

“Rey servido y Patria honrada...”

Lope de Vega

Cuando **Carlos I** entró en España en septiembre de 1517 trajo consigo a su médico particular, **Andrés Vesalio** (1514-1564), que más tarde también sería el médico de campaña de Felipe II. Vesalio fue pionero en el campo de la anatomía, como lo demostró con la publicación en 1543 de su “*De humani corporis fabrica*”. Destaca además el médico palentino **Juan Valverde de Amusco** (1525-1588) que, bajo el influjo vesaliano, contribuyó con su obra anatómica (*Historia de la composición del cuerpo humano*) a culminar el conocimiento de la estructura del cuerpo humano, siendo el libro de anatomía más leído en el siglo XVI.

1. CONTRERAS, P. *El protagonismo de las especias en el largo camino de la globalización*. Revista General de Marina. 2019. Págs: 253-266.

2. GONZÁLEZ, M. La nao y el nacimiento de la navegación oceánica. En: Marcelino González. *Vida en una nao del siglo XVI*. SND (ed.) Madrid. 2022. ISBN: 978-84-18816-56-7.

Carlos I creó los Tercios de la Casa de Austria, que se mantuvieron activos entre 1534 y 1704, destacando por su resistencia en el campo de batalla. Entre las más importantes aportaciones a la actividad militar se halla su sistema de asistencia sanitaria y su esfuerzo tanto en la recuperación de los heridos como en la prevención de enfermedades. Cada tercio contaba con un médico, un cirujano y un boticario, además de ayudantes, un barbero para primeros auxilios y veterinarios para los caballos. Los mozos o los propios soldados eran quienes trasladaban a los heridos graves al hospital general. La Armada incluso tenía barcos que servían de hospitales de sangre hasta que se pudiera llegar a la costa y trasladar a los heridos a los *hospitales de campaña*³.

Ya en la segunda mitad de dicho siglo, y debido a la pujante amenaza geopolítica que el Imperio Otomano imprimía sobre Europa, la Monarquía Española, representada por Felipe II, junto a las repúblicas de Venecia y Génova y los Estados Pontificios, se aliaron creando “la flota de La Liga⁴”, para tratar de evitar el afán expansionista del Imperio Otomano. La batalla de Lepanto, 7 de octubre de 1571, fue la batalla más decisiva del siglo XVI, y fue el principio del fin de la pujanza otomana.

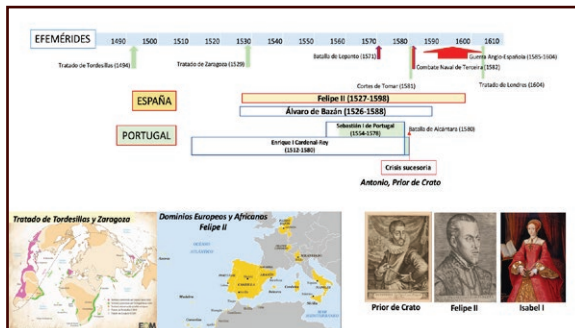


Gráfico 1. Principales efemérides de España y Portugal a lo largo del siglo XVI.

Más tarde, hacia finales del siglo XVI, el reino de Portugal, que también poseía un enorme imperio ultramarino y una potencia naval de primer orden⁵, se vio sin un sucesor establecido tras la muerte del cardenal-rey Enrique, lo que ocasionó que se postularan varios candidatos con derechos dinásticos a la corona lusa. Los principales fueron el rey **Felipe II** y don Antonio, prior de Crato. En

la *batalla de Alcántara* se decidió el destino de la corona portuguesa gracias a una aplastante victoria de los tercios del duque de Alba. Al mismo tiempo que la acción terrestre, Álvaro de Bazán se dirigía a Lisboa por mar con una flota de 59 galeras y dos tercios embarcados, lo que le permitió capturar nueve galeones intactos en el *mar de Paja*, multiplicando así la potencia de combate naval de España. Por su parte, don Antonio se hizo fuerte en las Azores, donde las islas principales le juraron fidelidad. Islas de gran valor estratégico por su privilegiada ubicación -permitía la protección a las embarcaciones que venían de las Indias-, posibilidad de avituallamiento en las navegaciones transatlánticas y por el régimen de vientos en el Atlántico. Quien poseyera el Archipiélago tendría en su mano el dominio del océano. En 1583 la isla Tercera, último bastión del Archipiélago, sucumbió al poder de Don Álvaro de Bazán.



Fig. 1. Detalle de Don Álvaro de Bazán, de Rafael Tegea. Museo Naval de Madrid.



Fig. 2. Desembarco en Terceira, de Niccolo Granello.

3. GUIOTE LINARES, M.J. 500 años de sanidad militar española. En: Clío: Revista de historia 2015; 163: 70-77.

4. La flota cristiana contaba con más de 200 **galeras**, 6 **galeazas** (fortalezas flotantes) y 20 **navíos armados**, sumando cerca de 90.000 hombres entre remeros y combatientes.

5. Entre sus naves destacaban los fabulosos **galeones**, barcos sin remos e impulsados exclusivamente por velas, concebidos para la navegación oceánica y la guerra naval, con buena capacidad de maniobra y potente artillería en sus bandas.

CURIOSIDADES SOBRE LA VIDA EN UNA EMBARCACIÓN EN EL SIGLO XVI ^{6,7,8}

De las embarcaciones que dominaron los mares en la época del marqués de Santa Cruz, por su relevancia quiero destacar la Galera y el Galeón. La **Galera** era una embarcación ligera, estrecha y alargada, de poco calado, adaptada fundamentalmente para la guerra naval en mares cerrados (Mediterráneo). Su propulsión era a remos, con velas como apoyo. Era rápido y ágil en aguas tranquilas. Embarcaba, además de los barberos propios de cada unidad, médico, boticario y cirujano.

Por su parte, el **galeón** fue un barco de vela que se creó para satisfacer los nuevos desafíos de la guerra naval en mares abiertos, donde la estrategia del abordaje al barco enemigo fue reemplazada por la de demolerlo usando artillería pesada. En ellas era excepcional la presencia del médico, siendo un puesto que era más propio de la escuadra embarcada que no del buque como unidad.

Por regla general, en aquella época la dotación se realizaba en base al desplazamiento de la embarcación, de forma que a cada 5 ½ toneladas correspondía un hombre de mar. Así una galera solía enrolar unas 50 personas (sin contar a la gente de remo o chusma) y un galeón alrededor de 100. Estas cifras podían variar significativamente según las necesidades y las circunstancias financieras. En caso de guerra, aparte de esta tripulación habría que añadir la fuerza de infantería destinada al combate o al abordaje.

Se ha llegado a comparar el tamaño de una nao del s. XVI con una aldea pequeña muy poblada, en la que tras acopiar vituallas, cabuyería, aparejos, velamen, etc., la tripulación únicamente disponía de 1,5 m² por persona. En dependencia de la singladura, podían llevarse animales vivos para consumo a bordo. Como los alimentos frescos duraban poco, predominaban los alimentos secos o en salazón. Las galletas, el bizcocho y el vino eran básicos.

Dado que el agua dulce se destinaba exclusivamente para beber, es fácil suponer que la higiene era inexistente. Si a esto le añadimos que la indumentaria acababa percutida de hedor y mugre, solo quedaba rezar para que lloviera. Los baños salados solo estaban al alcance de los que supieran nadar. La vida se desarrollaba en cubierta, ya que en las bodegas el ambiente solía estar muy viciado por los

animales vivos, el agua corrompida de las sentinas, los roedores (ratones, ratas, lirones...), etc. Igualmente, había que bregar con multitud de parásitos (pulgas, chinches, cucarachas, piojos, gorgojos...).

La coexistencia de amplios grupos humanos en estos espacios reducidos facilitaba el contagio de enfermedades, siendo una realidad que estas mataban más que las balas de los enemigos. Las calenturas (fiebre de los navíos), las erupciones, las diarreas, etc. eran muy habituales. Asimismo, en grandes singladuras, el hambre y las carencias alimentarias -se llegaba a comer mazamoras, calandracas, cuero- diezmaba la tripulación. Se debe tener en cuenta que, en aquella época, una herida infectada podría ser causa de amputación o incluso de muerte.

En los hospitales de campaña que se montaban en caso de conflicto bélico, las purgaciones era el tratamiento más frecuente, y para poder convalecer en los mismos debían de tener posibles para ello. Dejo, como muestra, la carta que Hurtado de Mendoza envió al rey el 14 de noviembre de 1587, a este respecto⁹:

“En cuanto a los enfermos, digo que hasta aquí se me ha dado mal recaudo en el hospital, porque los primeros que allí envié se murieron y otros que envié después, en purgándoles, les echaron fuera, y como ellos no tenían dinero con que poder convalecer murieron; y por esta causa, y porque no han dejado que los hermanos, primos y amigos entren a visitar al hospital y ver cómo estaban los que allí habían llevado, y no los dejaban entrar para verlos y consolarlos, y después han hallado que se habían muerto y los habían enterrado sin poderlos ver, ha dado la gente en que se quiere más morir enzima del catre, dentro de los navíos, que no ir al hospital. Yo he enviado ahora a Francisco Duarte la carta que Vuestra Majestad me envió, y a pedirle me diese una casa de aquellas que tomaba pegadas al hospital para le añadir, en la cual yo pudiese poner los enfermos de mi cargo; y que yo haría estar cuatro hombres de guardia con ellos para ver lo que el médico mandaba, y se hiciese así. Heme enviado a decir que es muy bien que esto se haga y que me la mandará dar dentro de dos días, y con esto habrá con los enfermos otro recado que ha habido hasta aquí, porque los irán a ver sus parientes y los animarán, y yo haré lo mismo estando bueno.”

6. GONZÁLEZ, M. *Galeras, galeazas y galeotas en el siglo XVI*. Armada. Ministerio de Defensa. 2021.

7. GONZÁLEZ, M. *Vida en una nao del siglo XVI*. SND (ed.) Madrid. 2022. ISBN: 978-84-18816-56-7.

8. CHINCHILLA, PL. *La sanidad en la gran Armada*. <https://www.armadainvencible.org/sanidad-gran-armada/>

9. CALVAR GROSS, J; GONZÁLEZ-ALLER, JI; DE DUEÑAS, M; MÉRIDA, MC. *La batalla del mar océano*. Vol. III. (1 marzo 1587 – 15 febrero 1588). Preparación de la Empresa de Inglaterra de 1588. Tomo III. Ministerio de Defensa. Armada Española. 2017.

SOBRE EL TABARDILLO POSTERIORMENTE LLAMADO TIFUS

En el “*Tratado de las enfermedades de la gente de mar*”¹⁰, puede leerse: “las manchas conocidas con el nombre de petequias son un síntoma muy común de la *fiebre de los navíos*”. Estas manchas se observaron por primera vez en España en el año 1557, según consta de nuestros antiguos médicos¹¹, las cuales se acompañaban de una fiebre epidémica maligna. Por su semejanza con la picadura de una especie de mosca llamada tabardo, se le dio el nombre de **tabardete** (otros consideran que el nombre deriva del casacón de lienzo con pintas moradas -llamado tabardo-, que ponían a los que se ajusticiaban).

Con el uso, “tabardete” se transformó en “**tabardillo**”, de tal forma que con él se hacía referencia a todas las fiebres graves con embargo del cerebro, modorra o delirio, cualquiera que fuese su causa; Y “**tabardillo pintado**” cuando aparecían manchas punteadas en la piel. El diccionario de Covarrubias de 1611 fue el primero en consignar este término, y en el Diccionario de autoridades de 1739 se define como “*enfermedad peligrosa que consiste en una fiebre maligna, que arroja al exterior unas manchas pequeñas como picaduras de pulga, y a veces granillos de diferentes colores: como morados, cetrinos, etcétera*”.

Hasta bien entrado el siglo XVIII no se constata el uso del término “tífus”¹², caracterizado por una cefalea intensa, debilidad, escalofríos, fiebre alta, estupor y exantema. Y ya, la literatura científica del siglo XIX señala con frecuencia que el vocablo *tífus* (al igual que, en otras épocas, la voz peste) designa cualquier tipo de enfermedad epidémica.

Hay que tener en cuenta, que no fue hasta el siglo XX cuando se descubrió el agente causante y cómo se transmitía lo que hoy se denomina “**tífus exantemático**”, investigadores, que tuvieron que pagar un alto precio:

Charles Nicolle en el Instituto Pasteur en Túnez demostró en 1909 que el tífus epidémico se transmite por el piojo del cuerpo humano. Estos resultados fueron verificados el mismo año por Howard Ricketts en México, quien demostró que existe una relación entre

*el agente causal del tífus epidémico y el de la fiebre maculosa de las Montañas Rocosas. S. von Prowazek y H. Rocha-Lima descubrieron más tarde que el tífus se transmite a través de las heces de los piojos en lugar de a través de sus picaduras. Desde ese momento, la búsqueda de una cura contra la enfermedad mortal podía comenzar y en 1930 Rudolph Weigl consiguió desarrollar una vacuna. Sin embargo, varias personas del personal de Weigl desarrollaron tífus y murieron durante estos experimentos, al igual que también lo hicieron Ricketts y von Prowazek. El único sobreviviente de estos primeros pioneros, Charles Nicolle, recibió el Premio Nobel en 1928 por su dedicado trabajo sobre el modo de transmisión del tífus epidémico*¹³.



Fig. 3. *Pediculus humanus corporis*.

Los brotes de tífus aparecen cuando existen condiciones para su desarrollo, como guerras, miserias, hacinamiento o hambrunas. La detección, identificación y caracterización de microorganismos en restos antiguos mediante paleomicrobiología ha permitido el diagnóstico de brotes epidémicos de tífus pasados mediante la detección de R. Prowazekii¹⁴.



Fig. 4. Erupción cutánea abdominal clásica del tífus.

10. GONZÁLEZ, PM. *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas y los medios de precaverlas*. Madrid. 1805. URI: <http://hdl.handle.net/10498/27975>

11. Cabe destacar las siguientes personalidades de la medicina renacentista española del siglo XVI: **Luis de Toro** (1526-?) autor de “*De febris epidemicae et novae quae latine punctularis, vulgo tavadillo et pintas dicitur, natura, cognitione et medela*” -Sobre la naturaleza, conocimiento y tratamiento de las fiebres epidémicas y nuevas, que en latín se llama punctularis, comúnmente llamada tavadillo y pintas-publicado en 1574; **Alfonso López de Corella** (1523-1584), autor de “*De morbo pustulato sive lenticulari, quem nostrates tabardillo apellant*” -De la enfermedad pustulosa o lenticular, que nuestro pueblo llama tabardillo- y, **Luis de Mercado** (1525-1611) autor de “*De communi et peculiari praesidiiorum artis medicae indicatione*” -De las indicaciones comunes y particulares de la protección del arte médico-, donde describe el tabardillo.

12. PASCUAL, J. *Discurso sobre el saludable y seguro método de hacer levantar a los enfermos de la cama*. Memorias Academia Médico-Práctica. 1798; p. 310. Barcelona. MMS ID 992813623406676.

13. ANDERSSON, JO; ANDERSSON, SG. *Res Microbiol*. 2000;151(2):143-50.

14. ANGELAKIS, E; BECHAH, Y; RAOULT, D. *The History of Epidemic Typhus*. *Microbiol Spectr*. 2016; 4(4).

El tifus epidémico es reconocido por su alta tasa de mortalidad a lo largo de la historia de la humanidad, particularmente antes de la llegada de las prácticas sanitarias modernas y la disponibilidad de medicamentos antimicrobianos. El tifus epidémico sigue siendo una amenaza en las zonas rurales montañosas de Sudamérica, África y Asia. Como resultado, podría resurgir como una enfermedad infecciosa grave en zonas del mundo donde persisten conflictos sociales y programas de salud pública deficientes. De hecho, en los últimos 20 años, zonas de Rusia, Burundi, Argelia y la zona andina del Perú han experimentado brotes de tifus.

SOBRE EL FALLECIMIENTO DE DON ÁLVARO DE BAZÁN

Acabada la contienda de las islas Azores, el marqués de Santa Cruz regresa a Lisboa para hacerse cargo de los preparativos de la gran armada para la empresa de Inglaterra. Se encontró con:

1. Un estado lamentable de los diferentes navíos, que precisaban de carenado, arreglo de vías de agua, echar la carga y bastimentos a tierra, aderezado adecuado, etc. La armada no estaba preparada para tamaña empresa.

2. La escasa disponibilidad económica para el gran coste del conflicto.

3. Las diferentes intrigas a las que se enfrentó el marqués por celos o despecho de los miembros del consejo de guerra, o la falta de colaboración portuguesa.

4. La dificultad para cubrir la dotación de los distintos navíos (eran muy frecuentes las deserciones por temas familiares, enfermedades o no cobrar las pagas adeudadas).

5. La gran dificultad para conseguir los víveres necesarios para los 22.500 hombres presupuestados para la armada, durante los ocho meses de campaña.

6. El peligro que representaba la navegación por los mares del norte estando tan adelantada la estación.

7. El estado de salud de la marinería. A finales de octubre de 1587, la división de Miguel Oquendo había llegado a Lisboa con afectados de un mal que llamaban “tabardillo de pintas coloradas”, tan contagioso que al mes se había extendido a toda la flota. La epidemia llegó a ser tan alarmante (hacinamiento y malas condiciones higiénicas de los barcos), que el 2 de diciembre de 1587, de un total de 16.469 marineros y soldados, 1.180 están enfermos. Hubo que evacuar a los enfermos a improvisados hospitales de campaña -en tierra-, y aprovechar para limpiar a fondo los navíos, quemar romero como purificador, cuidar la calidad de los víveres y dotar de personal adecuado los hospitales de la armada. Allí los había visitado el marqués de Santa Cruz, contrayendo, sin lugar a dudas, la enfermedad.

Las dificultades que apreciaba el marqués para llevar a buen puerto la empresa de Inglaterra chocaba con la premura que tenía Felipe II para la partida de la misma, lo que creó un clima de tensión entre

ambos, llegando a acusarle el Rey de desgana o falta de interés, e incluso de relevo en caso de que este pusiera la más nimia objeción a la partida. Para mayor escarnio, el 30 de enero de 1588 llega a Lisboa como inspector, el Conde Fuentes, legado del Rey, quien le debe informar de visu acerca de la realidad. En la primera entrevista de este con el marqués le encuentra postrado en cama, víctima de unas fiebres...

A partir del día 4 de febrero, la salud se va agravando. Una purga parece mejorarle al bajarle la temperatura. Esta mejoría le permite escribir a Su Majestad, en la idea de reforzar la armada incrementando el número de las urcas y de las galeras, atender a la chusma, repartir la infantería en cinco tercios y potenciar el armamento portátil. Pero la mejoría es transitoria y dura solamente hasta el día 6, cuando don Alonso de Bazán comunica al Rey que la enfermedad que padece su hermano es **tabardillo de pintas coloradas**.

El marqués de Santa Cruz fallecía el 9 de febrero de 1588. El Rey recibe en Madrid el 14 de febrero la noticia del fallecimiento del Marqués de Santa Cruz, y se apresura a nombrar un sucesor en la persona de don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, Duque de Medina Sidonia¹⁵.

15. CALVAR GROSS, J; GONZÁLEZ-ALLER, JI; DE DUEÑAS, M; MÉRIDA, MC. *La batalla del mar océano*. Vol. III. (1 marzo 1587 – 15 febrero 1588). Preparación de la Empresa de Inglaterra de 1588. Tomo I. Ministerio de Defensa. Armada Española. 2017.

Evidentemente la armada de Lisboa no estaba lista para emprender la jornada cuando falleció el marqués de Santa Cruz. A partir de ese momento hasta que el duque de Medina Sidonia se incorpora a su nuevo destino de capitán general de la armada del Océano el 14 de marzo, Alonso de Bazán, hermano del marqués fallecido, auxiliado por el conde de Fuentes y el cardenal Alberto van a intentar corregir las muchas deficiencias y faltas de que adolecen los medios navales reunidos en Lisboa, luchando con la escasez de dinero y de recursos materiales, la apatía de no pocas personas, las adversas circunstancias meteorológicas reinantes, y las prisas del rey. Pero esto ya es otra historia... que deberá contarse en otro momento.

En total, las epidemias de Lisboa se llevaron por delante la vida de unos 1.000 soldados y marineros. Para cuando las epidemias remiten, los hospitales de campaña existentes se refundarán formando el definitivo "*Hospital Real del Felicísimo Exercito y Armada de S.M.*" con 93 personas entre médicos, cirujanos, enfermeros, boticarios, barberos, ayudantes, boticarios, etc., para gestionar la salud de la gran armada¹⁶.

Se ha dicho de Bazán que trasladó las leyes de la caballería al ámbito naval. Suerte tuvo la "Pérfida Albión"¹⁷ que un microorganismo apagara la vida de un auténtico paladín de la mar océano.



Dr. José Vicente Martínez Quiñones
 Doctor en Medicina y Cirugía.
 Socio de la RLNE.
 Capitán de Yate.

16. CHINCHILLA, PL. *Op. Cit.*

17. Dejo en manos de la editorial cambiar la expresión "la Pérfida Albión" por "el inglés".



Durante la época de la historia llamada “Siglo de Oro Español”, además de no ponerse el sol en los dominios españoles, fue una época de florecimiento de la cultura, en todas sus facetas, literatura, música, escultura, pintura, también en arquitectura, en la religión y como no en la milicia, entre otros elementos con los famosos Tercios.

Todo ello, con mayor o menor riqueza, con más o menos asiduidad y con más o menos sofisticación tipográfica, ha quedado plasmado en la filatelia española a lo largo de toda su historia, 175 años.

En el mal llamado “Siglo de Oro Español”, pues algunos historiadores consideran que empezó con el Descubrimiento de América y terminó a mediados del siglo XVII, nosotros, en nuestro artículo, nos centraremos en el siglo XVI y sobre todo en el periodo, dentro de este siglo, que comprende la vida de nuestro protagonista, Álvaro de Bazán y Guzmán (1526-1588).

En primer lugar, consideraremos a los dos reyes de España a los que sirvió fielmente durante su vida, Carlos I y Felipe II.

Por orden cronológico, comenzaremos por Carlos I de España y V de Alemania, coetánea que repetíamos hasta la saciedad en el coleccionar durante nuestra niñez. Pasado más de un siglo desde la puesta en circulación del primer sello postal en España, por primera vez en la historia de la filatelia española, Carlos I de España y V de Alemania hace su aparición en el año 1958, en una serie puesta en circulación el día 30 de Julio del año 1958 y cuyo fin fue conmemorar el IV Centenario de su Muerte, acaecida el 21 de septiembre del año 1558 en nuestro querido Yuste.

Para dicha conmemoración se realiza una gran serie, compuesta por 8 valores faciales, desde 15 céntimos hasta 3 pesetas, con cuatro motivos de ilustración, repetidos dos a dos, los cuales son, correlativamente:



Fig. 1. Serie conmemorativa del “IV Centenario de la muerte de Carlos V”, 1958., por primera vez en la filatelia española se utiliza el formato romboidal.

1. Reproducción del retrato de Strigel, Bernhard Strigel (1460-1528) pintor alemán que realizó el cuadro “retrato del Emperador Maximiliano y su familia”, en el año 1515.

2. Un fragmento del cuadro de la “Batalla de Mühlberg” de Tiziano, Vecellio di Gregorio, más conocido como Tiziano quien pintó este cuadro en el año 1548 para conmemorar la victoria del Emperador Carlos en la batalla de Mühlberg, tiene unas dimensiones de 335x283 cm y se encuentra en el museo del Prado

3. Reproducción del busto de la escultura de Leoni, Leone Leoni (1509-1590) denominado “Mejor medallista del Cinquecento”, realizó el busto del Emperador Carlos V que se encuentra en el museo del Prado.

4. Reproducción de la efigie de un cuadro de Tiziano, se atribuye a Tiziano, en colaboración con un ayudante, el cuadro denominado “Carlos V sentado”, que con unas dimensiones de 205x122 cm se encuentra en la Pinacoteca Antigua de la ciudad de Munich.

Sobre esta serie debemos considerar y comentar varios aspectos, podríamos decir que se realizó una impresión de lujo, pues la serie consta de 8 valores faciales dedicados a una única persona, claro que la figura de nuestro personaje bien se lo merece, utilizando como motivo el rostro del personaje en distintas épocas de su vida, y una tercera muy importante, es la primera vez en la filatelia española que

se utiliza el formato de rombo, el cual se ha repetido posteriormente en contadas ocasiones.

Para conmemorar el V Centenario del Nacimiento del Emperador Carlos, en el año 2000 emitieron conjuntamente España y Bélgica, no olvidemos que nació en Gante, una serie especial que constaba de tres elementos, dos sellos y una hojita que contenía un tercer sello.

La importancia que se quiso dar a la conmemoración de este evento queda reflejada por la riqueza de la técnica de impresión empleada, huecogravado policromático, así como los tamaños de los sellos, inusuales y superiores a los normales o corrientes, los sellos tenían unas dimensiones de 33,2x49,9 mm y el de la hojita era de 40,9x49,6 mm, las dimensiones de la hojita 125x90 mm.

También reviste gran importancia el hecho de que se hayan puesto de acuerdo dos países para emitir una serie conmemorativa de la figura más importante del siglo XVI, con grandes vinculaciones en ambos países.



Fig. 2. Serie conmemorativa del “V Centenario del nacimiento de Carlos V”, 2000., editada simultáneamente por Bélgica y España.

Los sellos de la serie reproducen sendos retratos del Emperador, uno de ellos como Gran Maestro de la Orden del Toisón de Oro, Orden creada en 1429 por Felipe III Duque de Borgoña, y el otro un retrato de Carlos a los 40 años, reproduciendo el retrato pintado por Cornielle de la Haye, ambos cuadros procedentes de colecciones privadas belgas.

Para conmemorar el “IV Centenario de la Capitalidad de Madrid”, se puso en circulación el 13 de noviembre de 1961 una serie, bajo esa misma denominación, compuesta por seis valores, impresos en huecograbado y bicolores. Uno de los sellos, el correspondiente al valor de 1 peseta, reproduce la imagen de Felipe II del cuadro de Sofonisba Alguissola (Museo del Prado), pintora italiana considerada como la primera pintora de éxito del Renacimiento y pintora de cámara de Felipe II

Imagen 3

En el año 1962, formando parte de la serie dedicada al pintor Pedro Pablo Rubens, vuelve a aparecer la imagen de Felipe II, en esta ocasión, reproduciendo el retrato del monarca que el pintor había realizado basándose en un tapiz de Jan Cornelisz Vermeyen y en un cuadro de Tiziano. Esta serie estuvo compuesta por cuatro valores, se editó el 28 de mayo y está impresa en huecograbado y bicolor. El cuadro se encuentra en el Museo del Prado.

Imagen 4

Otro aspecto a destacar durante la vida de nuestro protagonista, es la arquitectura, las obras importantes que se levantaron en España durante su vida, y aquí queremos destacar dos grandes obras sobre el resto, ambas vinculadas con los reyes a los que sirvió.

Empezaremos por el Monasterio de El Escorial, para muchos la “octava maravilla del mundo”, el cual ha aparecido en varias ocasiones en la filatelia española, por lo que hemos seleccionado las que creemos más representativas, acorde con la importancia del monumento. En el año 1984, el 2 de noviembre fue declarado “Patrimonio de la Humanidad” por la Unesco, sumándose a la lista mundial de monumentos con dicha calificación.

Reinando Felipe II, se produjo la batalla de San Quintín que enfrentó a las tropas del rey de España con las del rey de Francia. Fue una gran victoria española que se produjo el día 10 de agosto, san Lorenzo, de 1557, y para dejar testimonio perenne de la misma, el rey mandó edificar un monasterio, para ello encargó las primeras trazas a Juan Bautista de Toledo, pero este murió al poco de comenzar



Fig. 3. Sobre primer día de la serie “IV Centenario de la capitalidad de Madrid”, 1961, con doble imagen de Felipe II, en el sello y en el sobre.



Fig. 4. Retrato de Felipe II por Rubens, sobre primer día de la serie “Pedro Pablo Rubens”, 1962.



Fig. 5. Juan de Herrera y el Escorial, sello correspondiente a la serie “Personajes españoles”, 1973.

las obras, que fueron continuadas y terminadas por el cántabro Juan de Herrera, un magnífico arquitecto e ingeniero, geómetra y matemático que dio su nombre a un estilo arquitectónico, el estilo herreiriano. Juan de Herrera es considerado por muchos como el Leonardo español, y, estoy seguro, si no hubiera sido español hoy tendría la misma fama o más que Da Vinci.

En el año 1973, el 29 de enero, con la denominación “Personajes españoles” se puso en circulación una serie compuesta por tres sellos, uno de ellos dedicado a Juan de Herrera y su más conocida obra, el monasterio de San Lorenzo de El Escorial. Los sellos impresos en calcografía y bicolores.

Otro testimonio de esta gran obra levantada en tiempos de Álvaro de Bazán, lo tenemos en la hojita que se puso en circulación en el año 2013 el 21 de marzo, bajo la denominación de “Patrimonio Mundial”, dedicada exclusivamente a esta obra, con una perspectiva general de la misma desde una posición elevada. La hojita incluyó un sello, de formato circular, que reproduce una moneda de 2 que se puso en circulación al mismo tiempo que la hojita y que reproduce, también el monasterio de San Lorenzo de El Escorial. Hemos unido filatelia y numismática. La hojita está impresa en calcografía, offset y multicolor.

En Europa, durante el año 1959, se creó la CEPT, Conferencia Europea de Administración de Correos y Telecomunicaciones, las siglas se corresponden con su nombre en francés. Desde el año 1960 España ha emitido, anualmente, una serie conmemorativa de dicho organismo, CEPT, la serie del año 1978 estaba compuesta por dos sellos y uno de ellos tenía como motivo de su ilustración el palacio de Carlos V en Granada, el de valor facial de 5 pesetas.

Carlos I contrajo matrimonio con Isabel de Portugal en el año 1526 en Sevilla, y después fueron a pasar una temporada a Granada, quedando tan prendado de la ciudad y de la Alhambra que decidió hacerse un palacio allí mismo, para pasar grandes temporadas en esa ciudad.

Las obras del palacio, con su proyecto, se iniciaron en el año 1527, siendo dirigidas por Pedro Machuca hasta 1550, año de su muerte y continuando su labor su hijo Luis Machuca, posteriormente estuvieron suspendidas durante 15 años por la rebelión de los moriscos, continuándose a un ritmo muy lento pues la columnata alta no se terminó hasta 1619. En el año 1637 se abandonaron definitivamente las obras que fueron reiniciadas en el año 1930 a cargo de Francisco Prieto Moreno, terminándose definitivamente en el año 1958. Entre otros elementos arquitectónicos de este palacio renacentista es de destacar la capilla octogonal cuya figura, el octógono, fue traído a Europa desde Tierra Santa por los Caballeros Templarios.

Respecto a la pintura, durante la vida de D. Álvaro, destacan entre todos el Greco, Alonso Sánchez Coello y Juan Pantoja de la Cruz. El primero de ellos Doménikos Theotokopoulos, más conocido como el Greco, nació en la isla de Creta en 1541 y después de residir varios años en Italia, por varias ciudades, en el año 1577 se instaló en Toledo y ya no se movió. Son varias las ocasiones que la filatelia ha recurrido a este pintor, pero consideramos que la más importante serie que ha plasmado su obra ha sido la emitida en 1961, el 24 de marzo bajo la denominación “El Greco”, compuesta por 10 valores que reproducen otras tantas obras, o fragmentos de ellas, del artista. Impresa en huecogravado y bicolor.



Fig. 6. Hojita serie “Patrimonio mundial”, 2013. El sello de esta hojita reproduce la moneda conmemorativa, de 2 euros en cuyo anverso se reproduce la imagen del monasterio.



Fig. 7. Palacio de Carlos V, sobre primer día de la serie “Europa-CEPT”, 1978.



Fig. 8. Sellos de la serie “Doménikos Theotokopoulos El Greco”, 1961.

En cuanto a escritores y literatos, nuestro personaje ha sido coetáneo total o parcialmente con plumas como Cervantes, Lope de Vega, Luis de Góngora, Fernando de Herrera, Fray Luis de León, etc.

Sobre estos escritores, seleccionamos dos, Cervantes y Lope de Vega. Miguel de Cervantes Saavedra (1547-1616), aparece por primera vez en la filatelia, en una serie que se puso en circulación en 1916 bajo la denominación “III Centenario de la muerte de Cervantes”, Esta serie impresa en calcografía y bicolor, está compuesta por 8 valores con cuatro motivos decorativos que se repiten dos a dos. Dedicada exclusivamente a Cervantes, reproduce un supuesto retrato de él, pensándose como posible autor a Juan de Jaúregui, la fachada de la Biblioteca Nacional, un monumento a Cervantes y la fachada del Congreso de los Diputados. Es conocido con el sobrenombre de “Príncipe de los Ingenios”, Ha aparecido en varias ocasiones en la filatelia española. Estos sellos tienen la característica de carecer de valor facial, considerándose como una emisión privada pues no estaban destinados al público en general, estaban destinados al correo del Congreso y del Senado.

Félix Lope de Vega y Carpio (1562-1635) también llamado “Fénix de los Ingenios” es otra figura que ha aparecido en varias ocasiones en los sellos, la primera ocasión fue en 1935, cuando se editó una serie bajo la denominación de “III centenario de la muerte de Lope de Vega”. La serie impresa en calcografía y monocromática estaba compuesta por 4 valores con tres motivos distintos, el exlibris de Lope de Vega, una escena de la obra “Peribáñez y el Comendador de Ocaña”, y una reproducción de su imagen del cuadro que Luis Tristán de Escamilla pintó a Lope de Vega. En el año 1951 volvió a aparecer, en la filatelia española, la imagen de Lope de Vega, sello que reproducimos, en una serie titulada “Literatos, compuesta de cuatro sellos, monocromáticos e impresos en huecograbado, uno de los cuales reproducía una imagen de nuestro personaje.

No podía faltar la música y uno de los más claros exponentes de la época es Tomás Luis de Victoria (1548-1611), este sacerdote y compositor es considerado uno de los más relevantes y avanzados de la época y tomado como ejemplo por los compositores del cecilianismo. El 20 de junio de 1985, para conmemorar el “Año Europeo de la Música” se editó una serie que, impresa en calcografía, offset y multicolor, estaba compuesta por tres sellos, reproduciendo cada uno de ellos un dibujo con el rostro de un músico conocido. El valor de 17 pts. está dedicado a Tomás Luis de Victoria, el cual reproducimos a continuación.

La escultura pasó por momentos brillantes al coincidir artistas tan prestigiosos como Alonso de Berruguete, Juan de Juni, Gregorio Fernández y Gaspar Becerra. Entre ellos hemos elegido a Alonso González de Berruguete, más conocido como Alonso de Berruguete. Nació entre 1486 y 1490, no disponiendo de documentación para determinar la fecha exacta y falleció en 1561. Fue una de las llamadas “Águilas del Renacimiento Español”, junto con Bartolomé Ordóñez, Diego de Siloé y Pedro Machuca. El 9 de julio de 1962 se editó una serie compuesta por 6 valores e impresa en huecograbado y bicolor que estaba dedicada exclusivamente a Alonso de Berruguete, reproduciendo tantas obras del artista como sellos tiene la serie.



Fig. 9. Miguel de Cervantes, sello de la serie “III centenario de la muerte de Cervantes”, 1916, se puede apreciar que estos sellos carecen de valor facial.



Fig. 10. Lope de Vega, sello de la serie “Literatos”, puesta en circulación entre 1950 y 1953.



Fig. 11. Imagen de Tomás Luis de Victoria, sello de la serie “Año Europeo de la Música”, 1985, en bloque de cuatro.



Fig. 12. Obras de Berruguete, sellos de la serie “Alonso de Berruguete”, 1962.

La religión no podía faltar en este recorrido, breve recorrido, por la filatelia buscando lo concerniente a D. Álvaro de Bazán y su época. Dos de las mayores figuras religiosas que ha dado nuestro país están representadas, en varias ocasiones en la filatelia, por lo que hemos seleccionado las que consideramos más representativas. Teresa de Jesús, Doctora de la Iglesia, escritora y mística, nacida en Ávila, aunque existen dudas, en 1515 y fallecida en Alba de Tormes en 1582. La introductora de la gran reforma carmelita y fundadora de las Carmelitas Descalzas apareció en un sello de la serie “Centenario de celebridades” que se puso en circulación en abril de 1971, impreso en huecograbado y multicolor, estaba formada por cuatro sellos, uno de los cuales, el de 2 pts. de valor facial reproduce una imagen de Santa Teresa, quien fue declarada por el papa Pablo VI, en 1970, Doctora de la Iglesia.



Fig. 13. Imagen de Santa Teresa, sello de la serie “Centenario de Celebridades”, 1971.



Fig. 14. Imagen de San Juan de la Cruz, serie completa “IV centenario de San Juan de la Cruz”, 1942.

También ha aparecido en varias ocasiones san Juan de la Cruz, Juan de Yepes Álvarez nació en Fontiveros, Ávila, en 1542 y falleció en Úbeda, Jaén, en 1591. Santo, escritor, poeta y místico. Apareció por primera vez en los sellos, con motivo del cuarto centenario de su nacimiento, en noviembre de 1942, es una serie dedicada a su persona. Impresa en litografía y monocromática, estaba compuesta por tres sellos que comparten motivo y reproducen una imagen del santo. En el año 1952 fue declarado Patrono de los poetas en lengua española.

Muchos son los acontecimientos que tuvieron lugar durante la vida de nuestro protagonista, hemos seleccionado dos de ellos que, de alguna forma han influido en el devenir de la historia, teniendo trascendencia incluso a nivel mundial y han quedado plasmados en la filatelia española.

En primer lugar, la creación, por parte de san Ignacio de Loyola, de la Compañía de Jesús, fundada en el año 1534 y aprobada por el papa Paulo III en 1540. En el año 1955, con un adelanto de un año, el 12 de octubre, se conmemoró el “IV Centenario de la muerte de san Ignacio de Loyola”, dentro de las series periódicas y anuales dedicadas al “Día del sello”. En esta ocasión estaba dedicada exclusivamente a nuestro santo, que nació en Azpeitia, Corona de Castilla, en 1491 y murió en Roma en 1556. La serie impresa en huecograbado y monocolor, estaba formada por tres valores, dos de ellos con la imagen del santo y un tercero incorporando, a la efígie del santo, una imagen de la casa solariega familiar.



Fig. 15. Sobre primer día de la serie “IV centenario de la muerte de san Ignacio de Loyola”, 1955.

El segundo gran acontecimiento es la Batalla de Lepanto, evento en el que participó D. Alvaro de Bazán, con un protagonismo estelar.

El año 1571, el 7 de octubre se desarrolló una de las mayores batallas navales de la historia moderna, fue una lucha entre dos gigantes, europeos contra otomanos o lo que era lo mismo cristianos contra musulmanes. La escuadra europea estaba liderada por el hijo natural de Carlos I, D. Juan de Austria y uno de sus comandantes era D. Álvaro de Bazán. El Senado de España, encargó al pintor filipino Juan Luna y Novicio que plasmara en un lienzo dicho acontecimiento, para colocarlo en el Salón de Conferencias del Palacio del Senado. Este cuadro es el motivo que ha servido para su reproducción en la hojita editada para conmemorar el 450 aniversario de la batalla, impresa en offset, serigrafía y multicolor, se puso en circulación el 7 de octubre de 2021. Una circunstancia de este óleo, es que entre los combatientes de un bote se puede reconocer al soldado más famoso de la batalla, Miguel de Cervantes Saavedra.

Nuestro invicto protagonista, D. Álvaro de Bazán y Guzmán, I Marques de Santa Cruz no podía estar ausente en nuestra filatelia, la cual ha recurrido en dos ocasiones a su figura. En el año 1966, bajo el título de "Personajes españoles", se puso en circulación el 26 de febrero, una serie que, impresa en calcografía y bicolor, estaba compuesta por cuatro sellos, dedicados a otros tantos personajes. El sello de valor facial de 25 cts. está dedicado a D. Álvaro de Bazán y reproduce una imagen del mismo, tomada de un cuadro de autor anónimo. Aparece con coraza y pende de su cuello un medallón con la cruz de Santiago, no olvidemos que fue Caballero de la Orden de Santiago.

Con motivo del nombramiento de la ciudad de Madrid como Capital Europea de la Cultura en el año 1992, un año antes, en 1991, se puso en circulación una serie dedicada a este evento, impresa en huecograbado y multicolor, estaba formada por cuatro sellos, cada uno dedicado a un monumento urbano de la capital. Uno de los sellos reproduce la estatua de D. Álvaro de Bazán existente en la Plaza de la Villa de Madrid, obra del escultor español Mariano Benlliure que se erigió en 1891.

Hasta aquí hemos realizado un breve recorrido por algunos de los acontecimientos y personajes que fueron coetáneos con nuestro protagonista, como hemos dicho en otras ocasiones, no están todos los que son, pero si son todos los que están.



Fig. 16. Hojita sobre el "450 aniversario de la Batalla de Lepanto". 2021.



Fig. 17. Imagen de Álvaro de Bazán, sello de la serie "Personajes españoles", 1966.



Fig. 18. Estatua de Álvaro de Bazán, sello de la serie, "Madrid Capital Europea de la Cultura 1991", 1991, en bloque de cuatro.

Ahora queremos hacer una incursión en la notafilia, pero ¿Qué es la notafilia?, se llama notafilia al estudio de los billetes de banco y otros documentos de valor.

Pues bien, en la notafilia española en el año 1953, el 22 de julio, se puso en circulación un billete de 1 peseta, ilustrado con la efigie de D. Álvaro de Bazán. Este billete es el último que se emite en España por valor facial de 1 peseta, y, además este billete tiene una historia muy particular, relacionada con el personaje que incorpora.

En el año 1949, el marquesado de Santa Cruz, “alquiló” al estado español, en este caso a la Marina Española, el palacio que el marqués construyó en el pueblo de Viso del Puerto, que desde este momento pasó a llamarse Viso del Marqués. El precio, simbólico, era de una peseta al año, prueba de su generosidad, y desde que salió el billete de 1 peseta con la imagen del Marqués de Santa Cruz, dicho pago se tiene que realizar con dicho billete, por lo que la Marina Española, actual Armada, tuvo que recopilar muchos ejemplares de este billete para poder cumplir con su compromiso.

En la población de Viso del Marqués, lugar elegido por el marqués para hacerse un palacio, estaba equidistante de Cartagena y de San Fernando, las dos grandes bases navales de la época, hay un dicho que no me he podido resistir a dejarlo plasmado como colofón y que, de alguna forma, puede indicarnos el carácter y acusada personalidad del protagonista de este artículo, dice “El marqués de Santa Cruz se hizo un palacio en el Viso, porque pudo y porque quiso”.



Fig. 19. Recibo del alquiler del palacio del Viso del Marqués firmado por el marqués de Santa Cruz, correspondiente a la anualidad de 2016, pagándose el “alquiler” al vencimiento de cada periodo anual.

Ramón López-Pintor y Palomeque

Doctor en Arquitectura
por la Columbia S. University.
Experto Universitario en Heráldica,
Nobiliaria y Genealogía.
Comisario de Averías.





LA TRINIDAD VALENZERA: Un naufragio de la Armada Invencible

El pecio de *La Trinidad Valenzera* es famoso por haber sido excavado por arqueólogos usando metodología científica. El conocimiento aportado ha sido importante, no obstante, es preciso rebuscar entre las líneas de los informes para obtener aún más datos, los cuales ponen en duda muchos de los mitos que se han ido repitiendo sin ninguna base.

Lo primero es decir que usaré el término *Armada Invencible* por ser un vocablo español, aparecido en el siglo XIX para referirse a dicho episodio naval, como bien ha demostrado Pedro Luis Chinchilla en su detallada investigación.

La Trinidad Valenzera fue una nave construida en Venecia, con un porte de 1.320 toneladas, unos 34 m de eslora, 12 m de manga y 7 de puntal. Armada con 42 piezas de artillería de diverso tamaño, embarcó a mayores tres cañones de batir con seis encabalgamientos. En ella estaba Don Alonso de Luzón, maestre de campo del tercio de Nápoles. Destinada en la *Escuadra de Levante*, tuvo una destacada actuación en la *Armada Invencible* al estar presente en buen número de combates. El 18 de agosto, a causa de su escasa maniobrabilidad y

averías, se quedó rezagada de la formación principal, formando una escuadrilla con las urcas *El Gran Grifón*, *El Castillo Negro* y *La Barca de Hamburgo*. Ninguna de ellas regresaría a la Península Ibérica.

La situación se hizo crítica a bordo de nuestra protagonista y se procuró buscar refugio en la bahía de Lough Foyle, pero acabó encallando en Kinnagoe Bay (Donegal, Irlanda del Norte) el 14 de septiembre de 1588. Aguantó a flote un tiempo, permitiendo un cierto salvamento de la tripulación, la cual estaba aumentada por haber rescatado a la gente de otros buques naufragados. Por desgracia, pese a haber un acuerdo de rendición, la gran mayoría de los supervivientes fueron masacrados por las tropas anglo-irlandesas, salvándose aquellos de noble cuna por los que se podía pedir un buen rescate, así unos pocos desdichados que lograron huir en medio de la confusión.

Tras la pérdida de la nave, parece ser que entonces se recuperaron gran cantidad de objetos. No hay constancia documental de ello, pero sí que falta armamento y otras piezas que deberían de estar en un naufragio teóricamente intacto.



Fig. 1. Primer tramo de la Armada Invencible. El objetivo era llegar a Calais y subir a bordo a las tropas de Farnesio.

Ya en tiempos recientes, los restos de *La Trinidad Valenzera* fueron descubiertos en 1971 por el City of Derry Sub-Aqua Club. Estuvieran buscando en la zona en la que indicaban los documentos, sin resultado, hasta que haciendo una inmersión en un tranquilo sitio cercano con buceadores noveles a los que entrenar, dieron con los restos el 20 de febrero de 1971. Que conste que el lugar donde creían que reposaba el pecio obliga a una importante caminata campo a través con el pesado equipo de buceo a la espalda, lo que es muestra del interés y esfuerzo puesto en la búsqueda, aunque concluyera de manera casual, como suele ocurrir no pocas veces.

Conscientes de la importancia del descubrimiento y no queriendo que acabase siendo saqueado, procuraron hacer las cosas bien, pidiendo ayuda a varias entidades, incluyendo a la Embajada Española, pero sólo obtuvieron buenas palabras. Registraron el naufragio como de su propiedad y extrajeron cuatro cañones de bronce, pues eran las piezas más valiosas y con mayores posibilidades de ser expoliadas.

Finalmente, en 1973 comenzó la excavación científica del yacimiento bajo la dirección del arqueólogo subacuático Colin Martin, de la universidad de St. Andrews, al cual se le considera uno de los mayores expertos sobre la *Armada Invencible*. Añadir que ello se llevó a cabo en condiciones espartanas, donde el clima es el que es, lo que ha rodeado a los trabajos de un cierto halo de heroísmo, no sin razón.

Pese a todo, el Dr. Martin es el principal responsable de una serie de



Fig. 2. La Ruta definitiva de la Armada Invencible debiendo rodear las Islas Británicas.

falsos mitos sobre dicha escuadra que, debido a su gran valía profesional, se han tomado por ciertos. Más o menos, lo que viene a decir es que los españoles éramos pésimos en el uso de la artillería. Para empezar, critica nuestras cureñas (soporte de madera para la artillería) de dos ruedas y alaba las inglesas de cuatro. Según parece, las de dos ruedas serían inadecuadas para uso naval pues, al tener que meter la pieza dentro para recargar y asomarla para disparar, era cureña resultaría pesada y difícil de manejar.

Uno de los ejemplos y cito textualmente es "*La excavación del Trinidad Valenzera [...] recuperó una enorme cureña naval con una larga cola*". Bueno, hay que decir que en dicha nave se estibaron en las bodegas tres cañones de sitio con seis cureñas. Estaban pensados para uso terrestre destruyendo murallas de fortificaciones enemigas, por lo que la afirmación de que era *naval* puede resultar muy gratuita, máxime teniendo en cuenta que la bodega resultaría inaccesible para la recuperación de materiales tras el naufragio, por lo que sería normal que se conservasen.

De hecho, se han recuperado esos tres cañones, dos en 1971 y el otro en 1987, por lo que es posible que la parte mejor conservada sea la de la bodega. Aun suponiendo que la cureña fuese efectivamente de uso naval, sorprende que no se pregunté el por qué y que no investigue con tanto ahínco las cureñas inglesas de cuatro ruedas:

¿Qué retroceso tenía

la pieza con cuatro ruedas en vez de ir arras-trándose por la cubierta al tener sólo dos?, ¿metía un "tirón" la cureña de cuatro ruedas a la estructura interna de la embarcación a donde estaba amarrada y provocaba daños estructurales?, ¿era resistente ese montaje ligero o acaba rompiendo e inutilizando pieza al tiempo que dañaba a los servidores?. Son preguntas que bien merecen un cierto replanteamiento de la cuestión.



Fig. 3. Uno de los barcos de la Armada Invencible era la *Trinidad Valenzera*, de 42 cañones. Integraba la Escuadra Levantina (o Italiana). Era una nave para el Mediterráneo. No estaba preparada para la navegación oceánica (en el Cantábrico o en el Canal podría costear, pero no navegar por el Mar del Norte o el Atlántico, y menos entre tempestades y mala mar).

Después, no para de ensañarse con los defectos encontrados en las piezas de artillería de bronce recuperadas en diversos naufragios de la *Armada Invencible*, dejando bien claro que no se pueden comparar con los ingleses por no poder afirmarse que alguna de las piezas inglesas conservadas se usara en los combates de 1588, casualidad que le viene al pelo. Eso sí, cuando la artillería es de magnífica factura, se dispersa un poco hablando de los escudos que porta y los fundidores que la hicieron, en vez de reconocer su valía militar.



Fig. 4. Debido a las tempestades y mala mar, y a que muchos barcos españoles no estaban capacitados para la navegación oceánica, hubo varios naufragios.

Lo triste es que desde España no se ha contestado. En 2016 se habló de que nuestro Ministerio de Cultura iba a firmar un acuerdo internacional para participar en la conservación, investigación y posible excavación de los buques de la *Armada Invencible* naufragados en Irlanda, pero no se ha sabido gran cosa desde entonces y da la sensación de que ni se ha formalizado ni se espera hacerlo.

Volviendo al yacimiento protagonista, se ha de decir que la principal intervención duró doce años, desde 1973 hasta 1983. Se excavó usando un aspirador de arena, vulgarmente llamado “chupona”. Actualmente en nuestro país, debido al Real Decreto 550/2020, ya no es posible usar esa sencilla herra-

mienta, pues la legislación obliga a una enorme inversión en material de buceo para poder utilizarla, quedando fuera de alcance la posibilidad de hacer excavaciones arqueológicas subacuáticas.

Hubo alguna recuperación más de materiales en 1987. Ya en el siglo XXI, en 2004 unos movimientos de arena dejaron la zona al descubierto, lo que posibilitó una nueva intervención durante un par de años por parte de la Unidad de Arqueología Subacuática de algo así como el Ministerio de Cultura irlandés. Destacar que se usó tecnología puntera para hacer una geofísica.

Una gran diferencia entre excavaciones científicas y cazatesoros es que las primeras les dan gran importancia a todos los objetos, no sólo a los económicamente rentables. Ello, unido a unos excelentes y laboriosos trabajos de conservación y restauración, han sacado a la luz una gran colección de objetos de aquel entonces, que de otra forma sólo podríamos imaginar. Partes de instrumentos musicales, farolillos, cuencos de madera, tenedores, cuchillos, cerámicas de diversos tipos (incluyendo un bonito cuenco de origen chino), patos de peltre, materiales del carpintero de a bordo, etc.



Fig. 5. La *Trinidad Valenzera*, ante tales condiciones atmosféricas y de navegación, naufragó. Lo hizo en la parte Norte de la actual Irlanda de Norte. Fue el 14 de Septiembre de 1588, en el Arenal de Kinnogbeg Bay. Fue el primer naufragio de la Armada Invencible en esas costas.



Fig. 6. Naufragio de la *Trinidad Valenzera*, según el Tower Museum.

Llama la atención que aparecieran sencillas monedas de cobre castellanas (maravedís), que serían ahorrillos de algún marinero o soldado y que, a diferencia de las de plata u oro, no tienen absolutamente ningún valor fuera de Castilla.

Obviamente, apareció mucha impedimenta militar. Desde armamento, tanto fijo como portátil, a diversos útiles relacionados, como munición o elementos auxiliares para uso y mantenimiento de las armas. Esto sirve para hacernos una idea de lo complejo que era y es el uso de la artillería y que no sólo se trata de cañones, que acaba siendo lo más vistoso.

El material recuperado estaba expuesto en el Tower Museum de Derry (Irlanda del Norte), a unos 40 km de donde naufragó la *Trinidad Valenzera*. Era uno de los platos fuertes de un museo que recibió la friolera de algo más 430.000 visitantes en 2024. Actualmente, gran parte de su contenido, incluyendo lo que allí llaman la *Spanish Armada*, se está trasladando al futuro *Derry on the North Atlantic Museum*, el cual se espera inaugurar en primavera de 2027.

Como se puede ver, no sólo exponen los restos, si no que se ha conseguido crear un turismo cultural que ayuda a la economía local sin causar problemas, muy alejado del modelo de *turismo de borrachera* de algunas localidades españolas.

La cuestión de la *Armada Invencible* tiene su importancia en esa zona de Irlanda del Norte, funcionando como elemento de cohesión social. Todos los años se rinden homenajes a quienes fallecieron en



Fig. 7. A falta de grúa, se adapta un remolque y se sumerge en el mar.

dicha empresa, así como también se realizan diversas actividades culturales tipo conferencias, representaciones teatrales populares, presentaciones de libros relacionados con la cuestión y demás eventos.

La verdad es que son todo un ejemplo a seguir y uno no puede evitar una cierta sana envidia al compararlo con la triste realidad de lo que ocurre en España, donde parece que no tenemos ni mar ni pasado. Menos mal que existen iniciativas como PROA A LA MAR que se encargan de recordarnos que sí tenemos tanto mar como pasado y que debemos de sentirnos orgullosos de ello.





Fig. 8. A veces no queda otra que tirar de ingenio.



Fig. 9. Aquí se aprecia mejor la escala de un cañón de batir.



Fig. 10. Excavación de la *Trinidad Valenzera*.





Fig. 11. Rueda de cureña encontrada en el pecio por Colin Martin.



Fig. 12. Extracción de cañones para ponerlos en cubetas y restaurarlos.



Fig. 13. Cañón de sitio extraído del pecio, con una recreación de su cureña.



Fig. 14. Impresionante vista de los cañones ya expuestos.



Fig. 15. Campana atribuida a la *Trinidad Valenzera*.



Yago Abilleira Crespo
 Microgrado en Historia de España por la UNED.
 Medalla al Mérito Cultural por la RLNE.
 Diploma de Honor de la Armada.

Bibliografía:

- ATHERTON, D. *La Trinidad Valencera*. Reino Unido, editorial Great Sea, 2013.
 CHINCHILLA, PL. *El verdadero origen del nombre "Armada Invencible"*. Web armadainvencible.org
 MARTIN, C; PARKER, G. *La Gran Armada. La mayor flota jamás vista desde la creación del mundo*. Barcelona, Editorial Planeta, 2011.
 VV.AA. *La Batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*. Volumen V, Madrid, Ministerio de Defensa, 2015.



LOS BARCOS DE LA “GRANDE Y FELICÍSIMA ARMADA”

En abril de 1587, los habitantes de Lisboa contemplaban asombrados los barcos que a lo largo de los días iban llegando al puerto. Pasaban dejando a la derecha el fuerte de Cascáis a unos pocos kilómetros de la capital, luego debían atravesar la boca más estrecha de la entrada del estuario, defendida por dos fortalezas: la torre de Belem y Caparica. La torre de Belem, también conocida como: Torre de San Vicente Mártir, Patrón de Lisboa; había sido construida en los años 1516 al 1519 por los arquitectos Francisco de Arruda y Diego Boitaca por orden del rey Manuel de Portugal. Se decía que en el terreno sobre el que había sido edificada, había rezado Vasco de Gama y sus tripulaciones antes de su viaje a la India. Formaba parte de un sistema defensivo basado en las tres fortalezas para la protección del enorme estuario del río Tajo. Estaba construida con roca basáltica con un diseño espectacular al que, a lo largo de los años, se fueron añadiendo murallas y torreones.

La ciudad de Lisboa era en aquellos años una urbe cosmopolita con una población que acogía gentes de varias partes del mundo: comerciantes y banqueros venecianos y genoveses, artesanos flamencos y valones o aventureros de todo tipo; el descubrimiento de la India por Vasco de Gama, la explotación de las riquezas naturales del Brasil, los asentamientos a lo largo de la costa africana y el tráfico de especies en las Molucas y en otras regiones de Oriente, contribuían a dar un aspecto variopinto a las gentes que paseaban por las calles de la ciudad, donde seguramente se podrían encontrar esclavos subsaharianos, indígenas brasileños, hindúes e indonesios y personas de otras razas.



Fig. 1. Lisboa era a finales del siglo XVIII una verdadera capital del Mundo, la verdadera capital y centro de operaciones del Imperio Español y desde luego su principal puerto. Era una de las ciudades más ricas, cosmopolitas y pobladas del Mundo y ostentaba un verdadero monopolio del comercio con África, Asia y Brasil. El Siglo XVI fue un verdadero "Siglo de Oro" para Lisboa.

La imponente fortaleza medieval de San Jorge del siglo XI dominaba desde la altura el inmenso estuario, conocido como el "mar de la paja" por la cantidad de hierbas y maderas que formaban a veces una tupida alfombra flotante, aportada por el río durante sus crecidas. La catedral del siglo XII y el monasterio de San Jerónimo construido por el arquitecto Diego de Boitaca, daban a la ciudad testimonio de la fe católica de los portugueses, alejada de la herejía protestante que en aquellos años dividía Europa.

Lisboa fue escogida como la base ideal por Felipe II para la preparación de la flota que quería utilizar para invadir Londres y destronar a la reina Isabel I. Era un puerto abierto al Atlántico, con buenos astilleros, marinos expertos y con siete fundiciones para la forja de metales. Las Cortes portuguesas de Toma, habían proclamado a Felipe II en 1580 como rey de Portugal después de la derrota y muerte del rey D. Sebastián en Alcazarquivir el 4 de agosto de 1578. La unión de las dos coronas permitía al monarca español disponer del magnífico puerto de la capital de Lisboa. Los tratados de Portugal con Inglaterra de 1373 y de 1386 quedaron abolidos y España había dejado de ser el temido rival, para convertirse en un reino hermano.



Fig. 2. La Torre de Belem, baluarte defensivo de Lisboa y posteriormente centro de referencia y nudo gordiano del que partieron gran parte de los logros navales portugueses.



Fig. 3. El Imperio Español de Felipe II (España + Portugal) fue el primer y único imperio verdaderamente globalista de la Historia. Ni el Imperio Británico antes, ni EEUU y China ahora, han logrado parecerse.

Desde el Monasterio del Escorial, que Felipe II había comenzado a utilizar el año anterior, despachaba los asuntos de estado y daba las instrucciones para el gobierno del Imperio. Su decisión de expulsar por la fuerza de su trono a la reina Isabel I, se vio reforzada por la decapitación, ordenada por ésta, de la reina católica de Escocia María Estuardo. Influyó también la política de hostigamiento de sus corsarios a las líneas de comunicación españolas con los virreinos americanos y su apoyo a los rebeldes de las Provincias Unidas flamencas.

La profundidad del estuario oscilaba entre los 10 m. y los 40 m. Las mareas normales eran de 2 m. y con mareas vivas se llegaba a una altura de 3 m. Los vientos dominantes eran del N. y NO. El puerto estaba bien protegido de los temporales atlánticos y era un refugio seguro para los trabajos de adaptación a su cometido bélico, de los barcos mercantes de "La Grande y Felicísima Armada", como se denominaba oficialmente a la gran flota que se iba formando.

D. Álvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz, vencedor de las dos batallas que decidieron en las Azores en 1582 la unión de las coronas de España y Portugal, recibió la orden de organizar y preparar la flota en Lisboa y tenerla lista lo más pronto posible. Lo que debía parecer fácil desde un gabinete tranquilo del Escorial, era en realidad una operación compleja y complicada. Había que reunir unos 130 barcos, organizar sus mandos, equiparlos y transformar a los mercantes en buques de guerra artillados.



Fig. 4. Desde El Escorial, Felipe II deseó gobernar y controlar este Imperio. Fueron muchas y muy autorizadas las voces que le pidieron que pusiera el trono en Lisboa. Fue en vano. Prevalció El Escorial, en aquel entonces en medio de la nada de la sierra madrileña.

Bazán puso manos a la obra y con el auxilio del Duque de Medina Sidonia en Cádiz, empezó a reunir las embarcaciones. Se requisaron y compraron algunas en puertos españoles del Cantábrico y del Mediterráneo; se alquilaron unas a la Serenísima de Venecia y a otras Repúblicas italianas, y poco a poco se fue reuniendo un conjunto muy heterogéneo de barcos que fueron fondeando en el puerto de Lisboa. Había galeones, galeazas, urcas, carracas, zabras, pinazas y pataches. También había que hacer acopio de provisiones para 19.000 soldados y 8.000 marinos que los tripularían; fundir balas de cañón que por las prisas muchas resultaron “quebradizas”; hacer venir cañones para artillar los mercantes, lo que no fue sencillo y obligó a la búsqueda de esas piezas de artillería por Andalucía y otras partes de España y Portugal; organizar el acantonamiento de los soldados que iban llegando para evitar su hacinaamiento en los buques antes de tiempo; adquirir y almacenar pólvora y armas de repuesto; hacer acopio de toneles, fundamentales para almacenar víveres y carga; almacenar bizcocho, queso, aceite, arroz, lentejas y otros alimentos; instruir a los marineros de los buques de cuál iba a ser su cometido y asignar los mandos de las distintas formaciones que compondrían el conjunto de la flota.

Para esta tarea Bazán contaba con la ayuda de Juan Martínez de Recalde, Miguel de Oquendo, Martín de Bertendona, Hugo Moncada y Alonso de Leyva; todos ellos bien conocidos y compañeros de armas de Bazán.

De los 130 barcos, sólo 20 eran galeones, es decir: buques diseñados y armados para el combate; a los mercantes de más porte, como las urcas o carracas, había que construirles falsos castillos de proa y popa lo que exigía disponer de numerosos carpinteros a los que era necesario reclutar.

Había en la flota muchos barcos de transporte que exigieron mucho trabajo para acondicionarlos al combate. El concepto de guerra naval de la época consistía en entrar en la lucha en formaciones cerradas, utilizar la artillería para desarbolar al enemigo y luego ir al abordaje que decidía la victoria. Para ello, antes de abordar al contrario, era necesario hacer descargas cerradas de arcabucería desde los castillos a la cubierta enemiga para causarles el mayor número de bajas. Los castillos eran esenciales, dominaban la altura y al mismo tiempo suponían reductos de defensa contra el abordaje enemigo.

Los barcos mercantes que se querían acondicionar, eran en general de cubierta rasa y había que erigir en sus proas estructuras de madera que formasen los castillos. Se transformaron de esa manera 67 barcos, entre carracas, urcas, y zabras.

La carraca era el barco mercante más grande de la época, llegaba a desplazar en algunos casos más de 1.500 toneladas y era ideal para el transporte de tropas y caballos, aunque tenía fama de poco estable con mar gruesa.

La urca era un tipo de barco que se usaba en el Mar del Norte: originario de Holanda, era el resultado de la evolución de las embarcaciones norteafricanas y del mar Báltico como la coca de Bremen, utilizadas por la Liga Hanseática en los siglos XII y XIII. Pronto su uso y construcción se generalizó también en el Mediterráneo. Desplazaban unas 600 toneladas, muy anchos de manga y poco ágiles para la navegación a vela, pero de construcción sólida. La Armada organizó urcas en un solo escuadrón al mando de Juan López de Medina que enarboló su insignia en el “Gran Griffon”. El barco estaba construido en Alemania y algunos de sus tripulantes eran alemanes.



Fig. 5. Lisboa era el mejor sitio para reunir una gran flota. La elección fue perfecta para reunir y organizar “La Grande y Felicísima Armada”.

Las zabras, de origen cantábrico, eran barcos más ligeros que las urcas y también se usaban como naves de carga. Tenían su proa muy afinada y la cubierta curvada (arrufo). Sus formas más elegantes que las de las urcas, inspirarían siglos más tarde el diseño, a otra escala, de los pesqueros cántabros, vascos y asturianos.

El resto, pinazas y pataches de menores dimensiones, se emplearían como barcos de exploración avanzada o correos de enlace.

Las nuevas estructuras que se iban a construir en los barcos, implicaban muchos problemas. En primer lugar, añadía un sobrepeso que perjudicaba su estabilidad; para compensarlo era necesario incrementar el lastre lo que hacía al barco más pesado y lento. El aumento de la altura de la obra muerta de la nave hacía que ésta hiciera un efecto “vela” a los vientos de costado, lo que dificultaba su gobierno y ello se hacía notar especialmente cuando había que navegar de bolina.

La construcción de barcos en esos años era empírica, sin una base científica; sus dimensiones aporrajadas y estructuras, se transmitían de generación en generación e iban mejorando por la experiencia y también por la copia de los avances técnicos de otras marinas. Faltarían años para Gaztañeta y Jorge Juan Santacilia empezaran a emplear criterios científicos a la construcción naval.

También formaron parte de la escuadra cuatro galeazas napolitanas: La “Girona”, la “San Lorenzo”, la “Zúñiga” y la “Napolitana”, todas ellas de 50 cañones. Este tipo de embarcación se movía a remo y vela. Los remeros, a diferencia de los galeotes de las galeras tradicionales, no remaban a la intemperie porque iban bajo cubierta. En su proa se erigía un fuerte castillo semicircular, muy artillado, y en sus costados de bordas altas por encima de las bandadas de los remeros, había con troneras para la artillería menor y los arcabuceros. Estaban tripulados por centenares de marineros y soldados. Barcos de ese tipo jugaron un papel muy importante en la batalla de Lepanto y eran muy apreciados por Bazán.

Todos estos trabajos, más la organización del sistema logístico que implicaba la organización de la flota, no eran debidamente evaluados por el Rey Felipe II. Se impacientaba y mandaba continuos correos a D. Álvaro de Bazán urgiéndole a que se apresurara. Le ordenaba, sobre todo, guardase el secreto del objeto de la expedición para no dar tiempo a los ingleses a preparar su defensa. El plan estaba mal concebido desde el principio. Hubo varios proyectos iniciales presentados por Bazán y los consejeros Zúñiga y Escalante que consistían



Fig. 6. El encargo de reunir, organizar y dirigir La Grande y Felicísima fue dado a Don Álvaro de Bazán, el mejor marino español del momento, uno de los más grandes de la Historia y siempre vencedor, invicto y nunca derrotado. Era la mejor elección. Además, contra lo que comúnmente se ha creído, la idea inicial del ataque a Inglaterra no fue de Felipe II sino de esta gran Almirante. Pero el grave desencuentro con Felipe II propició las cosas en contra de España. Su muerte prematura por el tifus y con un estado de ánimo decaído por dicho desencuentro con el Rey, abocó a un casi seguro fracaso de la Armada, confirmado todo ello con la nefasta elección Real de su sustituto, un Duque de Medina Sidonia al que no sólo le venía muy grande dicha responsabilidad, sino que tampoco supo hacerse verdaderamente con el liderazgo de los hombres.

en desembarcar en Irlanda o Escocia para formar cabezas de puente antes pasar el Canal. Felipe II los rechazó y subestimando a la fuerza naval inglesa, optó que la flota entrara directamente en el Canal de la Mancha para establecer contacto con Alejandro Farnesio: no especificaba el lugar exacto, pero se suponía cerca de Dunkerque, desde allí escoltarían a las barcasas en donde irían embarcados miles de soldados de los Tercios de Flandes, reforzadas por soldados de los Tercios de Nápoles y Sicilia que debían acudir a Flandes por “el camino español”. Esas tropas por su veteranía y experiencia eran invencibles pie a tierra, pero a bordo de barcasas y chalanas estaban completamente indefensas. Esa protección debía dársela la “Grande y Felicísima Armada”.



Fig. 7. Alejandro Farnesio, III Duque de Parma. Su propuesta a Felipe II anuló en parte la de Álvaro de Bazán. Y pudo condicionar decisivamente el resultado. Su propuesta de enviar la flota a recoger sus tropas en Flandes para desembarcarlas en Inglaterra fue la elegida frente a la de Álvaro de Bazán de partir de Lisboa la flota con las tropas embarcadas e ir directamente a desembarcarlas. Esto condicionó la marcha de las operaciones y condicionó el resultado final.



Fig. 8. El Duque de Medina Sidonia, Alonso Pérez de Guzmán el Bueno y Sotomayor, Grande de España y una de las más grandes fortunas del Mundo en aquel momento. Fue un gran organizador y un más que pésimo navegante y sobre todo aún peor líder y conductor de hombres. Pero era un gran "bien mandado". Su ineptitud y ausencia de carácter fue causa directa del fracaso de La Grande y Felicísima Armada. No fueron tanto los ingleses ni el mal tiempo como se nos ha hecho tozudamente creer. Y esto lo supieron claramente los ingleses quienes, a diferencia de los españoles, no se engañaban a sí mismos.



Fig. 9. El Duque de Medina Sidonia perdió la gran oportunidad de destruir la flota inglesa que hubiera sido tomada por completa sorpresa en Plymouth y haber ganado la campaña. Pero no lo hizo. Su obediencia absoluta a un Rey que le prohibió combatir a la flota inglesa y que le obligó a ir a Flandes a por las tropas de Farnesio, un Rey con una visión entonces muy sesgada y limitada de las cosas, condicionó todo en contra. Sin un ápice de la iniciativa y olfato que tiene todo gran marino de guerra, dejó pasar la mejor ocasión para las armas españolas contra los ingleses, derrotar y devastar definitivamente su flota e invadir Inglaterra. Pero esto es otra historia. Los propulsores del ataque a la flota inglesa en Plymouth, Recalde y Oquendo, fiel escuela de Don Álvaro de Bazán, supieron entonces que la campaña estaba perdida.

En la práctica implicaba que para que la operación tuviese éxito, había primero que despejar de enemigos las aguas del Canal y también que Alejandro Farnesio, gobernador de los Países Bajos, tuviese tiempo de reunir los centenares de barcasas necesarios y organizar la logística del agrupamiento de los 30.000 soldados en las costas de la zona Calais, Gravelinas y Dunkerque. Para Felipe II, desde El Escorial, era algo factible y cuando alguno de sus consejeros se atrevía a ponerle alguna objeción, le contestaba que, al ser una causa justa, Dios la ampararía.

El objetivo de la expedición enseguida se convirtió en un secreto a voces; era imposible, dada la magnitud de los preparativos, que pasara desapercibida para los espías de la reina Isabel de Inglaterra. A finales de abril, el mes que comenzaron a reunirse los barcos de la Armada en Lisboa, Drake dirigió una expedición contra Cádiz con la intención de hacer el mayor daño posible y retrasar de esa forma los trabajos que se estaban haciendo en la capital de Portugal. Sabía que el Duque de Medina Sidonia desde Cádiz, contribuía de manera esencial a los preparativos enviando provisiones, pólvora y demás elementos, así como toneles vacíos que eran esenciales para el transporte del cargamento.

Drake entró en Cádiz a sangre y fuego y consiguió quemar varios barcos cargados con 1.305 quintales de bizcocho, 16.000 fanegas de trigo y 501 toneles. Sin duda fue un golpe duro porque hubo también muchas bajas, pero no lo fue tanto, como aseguraron algunos historiadores británicos, como para retrasar de una manera significativa los preparativos de Lisboa. Drake como es lógico exageró su triunfo e incluso llevó a cabo una incursión en Setúbal antes de dirigirse a las Azores, donde tuvo la suerte de apresar la carraca "San Felipe" con un cargamento valorado en 172.000 ducados. Recalde salió de Lisboa con algunos galeones para interceptarlo, pero no pudo encontrarlo.

Los preparativos de la organización de la Armada no avanzaban al ritmo deseado por el rey; enviaba continuamente cartas a Bazán para que se apresurase en un tono cada vez más exigente. Preocupaba al rey los elevadísimos

costes que se iban acumulando por los retrasos; en aquellas fechas el tesoro real estaba próximo a la bancarrota y Felipe II deseaba alcanzar su objetivo lo antes posible.

Los problemas se acumulaban. Se decidió ir embarcando las tropas, pero el hacinamiento en los barcos y la falta de higiene hizo que se declarase una epidemia de tifus que costó la vida a cientos de mari-



Fig. 10. El Galeón *San Martín* buque insignia de la Flota. Fue también el buque insignia de la Flota de Álvaro de Bazán en la Campaña de la Isla Terceira, donde tuvo lugar la primera batalla naval oceánica de la Historia (Primera Batalla de la Isla Terceira) y la Primera Operación Anfibia en territorio enemigo en plena batalla y bajo fuego enemigo (Segunda Batalla de la Isla Terceira).



Fig. 11. El Galeón *San Martín*. El Galeón era un barco idóneo para la batalla.

nos y soldados. El propio Bazán estaba enfermo cuando recibió la visita del conde de Fuentes el 30 de mayo de 1.588, enviado por el rey a una visita de inspección. El conde tenía como misión averiguar si los retrasos eran intencionados o se producían por negligencia. Fuentes encontró a Santa Cruz muy enfermo y sin energías para continuar la organización de la Armada, pero informó al rey que el Marqués de Santa Cruz había hecho todo lo humanamente posible para cumplir las órdenes reales.

El 9 de febrero de 1588, falleció D. Álvaro de Bazán víctima del tifus, con la amargura de no haber podido cumplir su misión.

Felipe II nombró para sucederle al Duque de Medina Sidonia, al que consideraba un hombre práctico y con más dotes organizativas que el difunto Bazán. Medina Sidonia al recibir el nombramiento, envió una carta dirigida a Juan de Idiáquez, secretario del rey, en la que le decía que comunicase al monarca, que no se consideraba a la altura de tan enorme responsabilidad, que carecía de experiencia en el mar y que incluso se mareaba. Felipe II fue inexorable, sabía de sus dotes organizativas, había apreciado el importante papel de su colaboración con Álvaro de Bazán y no tuvo en cuenta esas excusas. Medina Sidonia solicitó entonces una audiencia con el rey



Fig. 12. Una Carraca. Era el barco mercante más grande de la época. Podía llegar hasta las 1.500 toneladas. Era idóneo para el transporte de tropas y caballos. Pero era tremendamente inestable en los temporales y mar gruesa. Apto e idóneo para una acción corta de traslado y desembarco (atravesar tropas en el Canal), era todo un peligro en navegación larga en mares con mala climatología.

para explicarle en persona que él no era la persona adecuada, pero éste se negó a recibirle.

Medina Sidonia resignado, nada más llegar a Lisboa, apresuró los preparativos y mandó imprimir cartas de navegación de las costas y mares en los se iba a navegar, ordenando se entregasen a todos los capitanes de los barcos. La moral decaída de los últimos meses entre los que iban a participar en la expedición, sufrió un cambio significativo. Se reanudaron los trabajos, y se organizaron las flotas que iban a componer la “Grande y Felicísima Armada”.

La mayor parte de los galeones eran de construcción portuguesa; barcos robustos, algunos de los cuales llegaban a las 1.000 toneladas de desplazamiento e iban a constituir el nervio de la flota. Uno de ellos, el “San Martín”, sería el buque insignia de la Armada; su cámara que en principio se asignaba a D. Álvaro de Bazán, iba a ser ocupada por el duque de Medina Sidonia.

Se organizaron siete flotas o secciones: la llamada “flota portuguesa” con 12 galeones, entre los que se encontraba el “San Martín” de 48 cañones, buque insignia de la Armada; la “flota castellana” de 16 barcos, capitaneada por Diego Flórez de Tellez, en el “San Cristóbal” de 36 cañones; la “flota de Vizcaya” de 13 barcos, mandada por Juan Martínez de Recalde desde su buque insignia “San Juan” de 30 cañones; la “flota de Guipúzcoa”, mandada por Miguel de Oquendo, con 14 barcos; la “flota Andaluza” de 11, barcos mandada por Pedro Valdés desde el galeón “Nuestra Señora del Rosario” de 47 cañones; la “flota Levantina” o italiana, compuesta por 8 barcos, mandada por Martín de Bertendona, a bordo de “La Ragazzone” de 30 cañones; la “flota de Urcas”, de 23 barcos, mandada por Juan López de Medina a bordo del “Gran Grifón” de 38 cañones, y la escuadra de 4 galeazas de 50 cañones mandada por Hugo de Moncada. El resto de los barcos, armados con menos cañones, servían de apoyo general y de transporte.



Fig. 13. Galeaza española del Siglo XVI. Las mediterráneas sufrieron mucho y algunas se hundieron en el viaje de circunnavegación de las Islas Británicas. En cambio, las que fueron adaptadas para la navegación oceánica por Álvaro de Bazán aguantaron bien y lograron superar el viaje. Esta adaptación les valió la calificación de Galeoncetes, considerados por algunos como precursores de los galeones pequeños y de las fragatas.



Fig. 14. Juan Martínez de Recalde, lugarteniente de Álvaro de Bazán. Muchos historiadores creen que era el relevo natural de Don Álvaro a la muerte de éste. Con él al mando, son muchos los que creen que la Flota hubiera obtenido un resultado muy diferente y desde luego no habría desaprovechado la transcendental oportunidad de haber podido acabar en un ataque directo al Puerto de Plymouth con lo más granado y sobresaliente de la flota inglesa. Era un destacado representante de la escuela, estilo y filosofía de Don Álvaro.

El 28 de mayo de 1588, después de un año largo de preparativos, la Armada salió al fin de Lisboa rumbo a su destino. Navegaron sin problemas según un orden establecido hasta doblar el Cabo Raso. A partir de entonces tuvieron que soportar un viento fuerte del Norte que desbarató la formación. Los mercantes transformados apenas podían navegar de bolina y fueron alejándose sotaventados del núcleo principal de la escuadra. Medina Sidonia lo había previsto y dado órdenes de qué en el caso de dispersión de los barcos, se reunieran todos en La Coruña para reorganizarse. La Armada tuvo que navegar dos semanas con fuerte viento de proa antes de llegar a la capital gallega. Allí repusieron provisiones, porque habían descubierto que muchas de las que llevaban embarcadas estaban podridas; también repararon los desperfectos del temporal y aguardaron a que fuesen llegando los barcos que habían salido de la formación.

Medina Sidonia aprovechó la estancia en La Coruña para escribir al rey tratando de disuadirle de no seguir adelante con la misión,



Fig. 15. Miguel de Oquendo era otro lugarteniente de Álvaro de Bazán. Junto a Recalde, formaban un tándem verdaderamente imbatible. Con Recalde al mando y como segundo Oquendo, los ingleses no hubieran tenido oportunidad alguna. Sin lugar a dudas, habrían atacado y devastado la flota inglesa tomada por completo por sorpresa en Plymouth y habrían desembarcado ahí mismo las tropas embarcadas inicialmente en Lisboa, siguiendo el plan original de Don Álvaro, y no la derivada de Farnesio de embarcarles en Flandes.

exponiéndole de forma detallada todas las dificultades que se iban a presentar. No tenía noticias de Alejandro Farnesio ni del lugar exacto donde se iba a producir el encuentro. La contestación, como era de esperar, fue tajante. Había que cumplir el objetivo previsto sin dudas ni dilaciones. Reiteró que la Armada tenía como objetivo principal reunirse con el duque de Parma, a ser posible en el condado de Kent y luego dirigirse a Londres. No debía atacar ningún puerto inglés ni entablar combates innecesarios, y por encima de todo, dar protección a los Tercios embarcados de Farnesio.

El 22 de julio la Armada se hizo a la mar desde La Coruña, esta vez con viento favorable, pero en el golfo de Vizcaya el mal tiempo hizo que algunos barcos se dispersasen y fuesen avistados por el "Golden Hind" mandado por Thomas Flening, quien informó de que la Armada estaba próxima a la entrada del Canal.

El día 29 avistaron las costas inglesas e iniciaron la navegación por el Canal de la Mancha,

de 302 millas de longitud, manteniendo una formación en forma de media luna. En el centro, el núcleo principal de la flota con el galeón "San Martín" como buque insignia de Medina Sidonia; a la derecha la escuadra de Vizcaya; a la izquierda las escuadras de Levante y Guipúzcoa y en la retaguardia de la formación la escuadra de Andalucía y las galeazas. Las pinazas y pataches estaban agrupadas en el centro.

La Armada navegó a lo largo del Canal con viento flojo pero favorable. Al pasar frente a Plymouth, observaron que la escuadra inglesa estaba en el fondo del puerto en situación de desventaja, tenían el viento y la marea en contra. Recalde aconsejó a Medina Sidonia que era el momento de atacar, pero éste le contestó que las órdenes del rey, era claras: debían evitar la confrontación con el enemigo y dar prioridad al encuentro con la flota de barcasas de Alejandro Farnesio. Se perdió así una oportunidad que pudo ser decisiva y hubiera cambiado probablemente el curso de la historia.



Fig. 16. La ruta seguida por la Flota. Una primera fase de atravesar el Canal de la Mancha para llegar a Flandes, y una segunda fase de circunnavegar las Islas Británicas para volver a España.

La flota inglesa, mandada por los almirantes Charles Howard, Walter Raleigh, Francis Drake y John Hawkins, sabían que tendrían desventaja en un combate de abordaje. Su artillería era de más alcance y precisión y su táctica era mantenerse a distancia hostigando con su fuego a la Armada. Sus barcos de guerra estaban concebidos de una manera diferente a la española; habían suprimido los castillos y alargado sus esloras para poder linear más cañones por banda lo que les daba la ventaja de una mayor potencia de fuego, Solo entrarían en contacto directo si la situación les era muy favorable.

El 31 de julio los ingleses salieron de Plymouth y se situaron a popa de la Armada con el viento a favor. Habían ganado el barlovento a la flota española lo que les daba una ventaja fundamental. Cañonearon a los barcos españoles desde larga distancia, concentrando su fuego sobre el "San Juan", barco insignia de Recalde que recibió más de 300 cañonazos. En este encuentro se perdieron dos galeones, el "San Salvador" de la escuadra andaluza que estaba en la retaguardia. Parece ser que le explotó la santabárbara dejando al buque inutilizado. El "Nuestra Señora del Rosario" también sufrió grandes desperfectos al abordar a un barco inglés. No fue un encuentro generalizado en el que se implicaran las dos flotas en su totalidad.

El 4 de agosto, Medina Sidonia celebró un consejo con sus capitanes. Estaba muy preocupado porque no tenía noticias del duque de Parma. No sabía si ya tenía sus tropas embarcadas, ni en que parte de la costa se llevaría a cabo el encuentro. Se decidió ir a la isla de Wight y esperar allí noticias del duque.

Hacia buen tiempo y el viento había aflojado. Antes de llegar a la isla se encontraron con un escuadrón costero inglés mandado por Martín Frobisher, que les quiso tender una trampa haciendo de cebo para llevar a la Armada en su persecución, hacia unos bancos de arena. Los ingleses tenían la ventaja de que conocían perfectamente la situación de los fondos, bajíos y arrecifes de su costa, pero su estratagema no le dio resultado. El viento había amainado por completo y el grueso de la escuadra británica que estaba a la vista, había quedado inmovilizada muy cerca de la española. Se abrió fuego por ambas partes, en el que se dispararon más de 3.000 cañonazos, pero no hubo intentos de abordaje.

Las galeazas de la flota española tuvieron más protagonismo porque podían maniobrar sin viento utilizando los remos: al intentar entrar en cuña en la formación inglesa la "San Lorenzo", barco insignia de Hugo de Moncada, recibió mucho fuego y tuvieron que rescatarla las otras galeazas. A pesar de la gran cantidad de pólvora consumida por ambos contendientes y algunas bajas, el combate no tuvo mayores consecuencias. Medina Sidonia decidió cruzar las 125 millas hacia la costa francesa y fondear en aguas de Calais.

Recibió al fin un mensaje del duque de Parma en el que le decía que no había tenido tiempo suficiente para disponer de las barcas ni chalanas para embarcar a los Tercios; le explicaba que era una misión muy difícil, no encontraba embarcaciones suficientes para cumplir las órdenes

del rey y la costa estaba bloqueada por los barcos flamencos rebeldes. Necesitaría mucho más tiempo para tener su flotilla preparada y abastecida. Lamentaba no haber sido informado de la salida de Lisboa de la Armada.

Esta noticia fue demoledora para Medina Sidonia. Significaba, en la práctica, que todos los esfuerzos realizados no habían servido para nada. La Armada no tenía medios logísticos para mantener el tiempo de espera que pedía el duque: sus provisiones, la pólvora y balas estaban casi agotadas, y los ingleses seguían continuamente con su hostigamiento. Reconoció que la misión había fracasado.

Para disponer más seguro el fondeadero en aguas de Calais, ordenó que se hiciese una barrera defensiva con los barcos menores. Temía y, con razón, que el enemigo utilizase los "brulotes", o "Hellebranders", ideados por el italiano Gambelli al servicio de la reina Isabel. Había construido en Inglaterra 8 de esos artefactos flotantes, desplazaban entre 20 y 200 toneladas y estaban cargados con toneladas de pólvora en toneles, cubiertos de placas de mármol, planchas de hierro y piedras. Si explotaban sus efectos era devastadores. En el sitio de Amberes de 1585, Gambelli los había utilizado contra un puente de barcas utilizado por los Tercios españoles, ocasionando más de 800 muertos.



Fig. 17. En la navegación alrededor de las Islas Británicas fueron los temporales los que dañaron a la Flota, afectando a barcos que estaban preparados para navegar por el Mediterráneo o en el Canal dependiendo del tiempo. Pero en modo alguno estaban capacitados para navegar por el Atlántico y en plenas tempestades.



Fig. 18. Otro momento del mal tiempo y la mala mar que sufrió la Flota.

El 7 y 8 de agosto fueron lanzados contra la Armada ocho brulotes; dos fueron desactivados por la intervención rápida del sistema defensivo, pero 6 lograron superarla. Alarmados, muchos barcos cortaron los cables de las anclas y salieron de forma desordenada lo que motivó el enfado de Medina Sidonia. Para poner disciplina el duque tuvo que recurrir a medios expeditivos de. El día 11 de agosto mandó ahorcar a uno de los capitanes de los barcos que se habían dispersado, aunque indultó a 19.

En las cercanías de la población francesa de Gravelinas en donde la Armada se estaba reorganizando, fueron atacados otra vez por los ingleses. Los barcos españoles ya estaban faltos de pólvora y, aun así, se combatió ferozmente por ambas partes. Tuvo una acción muy destacada la nave capitana de Medina Sidonia, el galeón “San Martín” que aguantó el primer empuje recibiendo 107 impactos. Encallaron los galeones “San Felipe” y “San Mateo” que tuvieron que ser abandonados.

Después del encuentro, Medina Sidonia reunió un consejo de capitanes para evaluar la situación. Se decidió arrojar al mar 40 caballos y 40 mulas que se había pensado utilizar para la artillería en tierra y que suponían un consumo de agua extraordinario. Se descartó la vuelta a España por el Canal de la Mancha; el viento continuo del Oeste obligaría a la flota a barloventear para volver a enfrentarse a los ingleses lo que les situaría en desventaja y además se había agotado prácticamente la reserva de municiones. Fracasada la misión de la operación conjunta con Alejandro Farnesio, no tenía objeto permanecer más tiempo en esas aguas. Medina Sidonia tomó la decisión de remontar la costa oriental de la Gran Bretaña, bordear el norte de Escocia y regresar por la costa occidental de Irlanda.

La Armada no pudo mantener su formación y solo un grupo de 24 barcos acompañó al “San Martín” de Medina Sidonia. El día 20 de agosto navegaron entre las Orcadas y las Shetland al norte de Escocia y después de muchas vicisitudes, pudieron entrar en Santander el 24 de septiembre de 1588, tres meses y 25 días después de su salida de Lisboa. Medina Sidonia estaba enfermo y exhausto. Dos semanas más tarde arribó a La Coruña Juan de Recalde a bordo del “San Juan”. Los barcos restantes lo fueron haciendo en los puertos del norte. El “Santa Ana” de Miguel de Oquendo arribó a Pasajes el 14 de octubre., fue uno de los últimos barcos en regresar con la fatalidad de que antes de atracar en el puerto, explotó la santabárbara del buque dejando a Oquendo herido de muerte.

La “Ragazzone”, mandada por Martín de Bertendona, se hundió el 8 de diciembre por un temporal muy cerca de La Coruña. Se pudieron recuperar sus cañones que se emplazaron en las baterías de la ciudad. Contribuyeron con su fuego, el 8 de mayo del año siguiente, a repeler al ataque de Drake.

El historiador José Casado Soto, investigó en 1988 los documentos de contabilidad de la “Grande y Felicísima Armadael” el total de naufragios, y llegó a la conclusión que se perdieron entre 50 y 60 barcos, siendo casi todos navíos de transporte. Sobre la cifra del total de pérdidas hubo, y hay todavía, una controversia entre los historiadores británicos y españoles. Geoffrey Parker da una cifra mucho mayor de barcos perdidos y emplea expresiones como “huida hacia el norte” la decisión de Medina Sidonia de remontar la costa oriental británica. Hasta los mejores historiadores pueden perder su objetividad cuando escriben sobre hechos que afectan a su patria.

Los barcos naufragados lo fueron en su mayoría en la costa occidental de Irlanda; sus costas muy recortadas y abruptas contenían pocos lugares de refugio de los fuertes vientos del Oeste. Muchos de los barcos estrellados contra las rocas carecían de anclas para fondear, ya que las habían dejado abandonadas en fango de los fondos de Calais.

La galeaza “Girona” naufragó en octubre en Lacada Point, en Irlanda del norte; sobrevivieron nueve personas y los cadáveres encontrados en la playa fueron enterrados en una fosa común en el cementerio de Cuthbert’s. En el año 2021 se puso en su honor una piedra con una placa conmemorativa Algunos objetos encontrados entre sus restos, se pueden ver en el Museo del Ulster en Belfast.

En Kinnagoe Bay, en Donegal, una cruz de madera recuerda a los más de 400 españoles fallecidos en el naufragio del galeón “La Trinidad Valencera”. Existen en Irlanda más monumentos en recuerdo de los naufragios de la Armada en sus costas. Muchos de los supervivientes eran ahorcados por los ingleses cuando llegaban a las playas, otros lograban escapar como en el caso del capitán Francisco de Cuéllar, quien después de pasar unas aventuras increíbles, pudo huir a Flandes. En la costa en la que naufragó su barco, “La Lavia”, en Streedagh, existen también recuerdos del marino. En la isla de Fair, una delegación española plantó una cruz en el cementerio de la isla en 1984 en recuerdo de los fallecidos en el hundimiento del “Gran Grifón”. Un caso extraordinario fue el naufragio de la urca “Santiago”, que al intentar seguir a la Armada después de la batalla de Gravelinas, derivó hasta la costa de Bergen en Noruega; el barco naufragó, pero se salvaron todos los tripulantes entre los que había 32 mujeres, esposas de soldados de la Armada.

Se calcula que fallecieron unos 20.000 hombres, la mayoría en los naufragios en Irlanda o por enfermedad y los que fueron llegando a España, lo hicieron en su mayoría en unas condiciones lamentables. En combate y por enfermedad se estima que Los ingleses tuvieron más de 8.000 bajas por tifus y disentería, más que los españoles en los enfrentamientos, aunque no tuvieron pérdidas navales significativas. El historiador y militar inglés Jonh Frederik Charles Fuller, en su libro “Military History” publicado en 1955, alaba el comportamiento de Felipe II con los supervivientes y familiares de los fallecidos, en contraste con la conducta de Isabel I que dejó abandonados a los suyos en la más absoluta miseria.

El ambicioso proyecto de Felipe II fracasó sin lograr su objetivo. Las causas fueron varias: una planificación y dirección de la operación desde el gabinete del rey, sin tener en cuenta la situación real en que se desarrollaron los hechos; una estrategia y táctica naval errónea subestimando la capacidad real de los ingleses y, sobre todo, la falta de coordinación y comunicación entre Medina Sidonia y Alejandro Farnesio que estuvieron mucho tiempo sin tener noticias uno del otro. El canal de La Mancha resultó una trampa, sus vientos constantes del O y del SO permitían entrar, pero no salir, y la única ocasión de vencer a la flota inglesa en Plymouth fue desaprovechada por Medina Sidonia por obstinarse en obedecer a rajatabla las órdenes del rey. La Armada no alcanzó en su objetivo por las causas expuestas, pero nunca fue vencida.

La derrota estrepitosa de la “contrarmada” de Drake de tomar La Coruña y Lisboa en 1589, con el intento de reponer a D. Antonio Prior de Crato en el trono de Portugal, fue un justo desquite al fracaso de “La Grande y Felicísima Armada”.



Fig. 19. Otro momento similar.



Fig. 20. Otro momento asimismo similar.

José Luis Asúnsolo
Ex-Director del Área de Cultura de la RLNE.
Inspector Jefe del Cuerpo Superior de Policía (r).
Licenciado en Filosofía y Letras.
Académico de la Real Academia de la Mar.



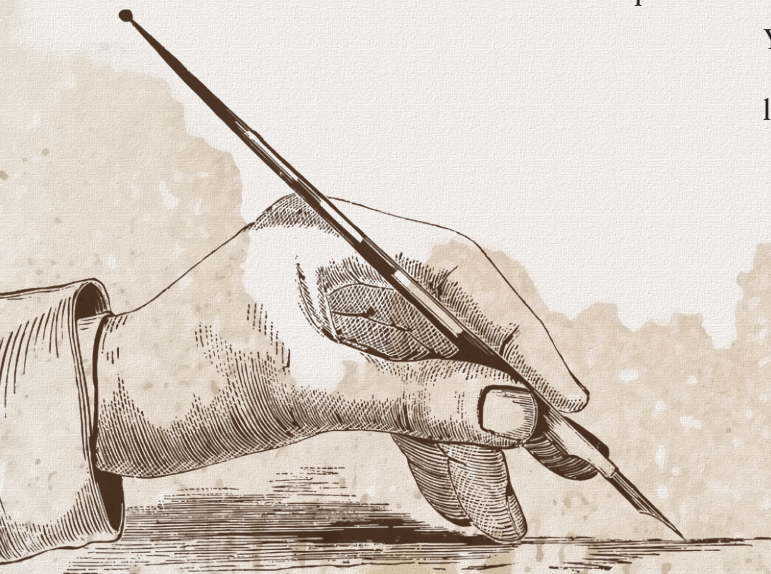
EL CLUB DE LOS POETAS MUERTOS. POESÍA Y LA MAR.

NOTA DEL CONSEJO DE REDACCIÓN

Son muchos los grandes literatos de nuestro Siglo de Oro que dedicaron grandes poemas a la mar. Creemos necesario traerles aquí acompañando a Don Álvaro en este su 500 Aniversario. Desde luego qué mejor compañía podría uno desea.

Miguel de Cervantes fue uno de ello. No podría ser menos. Aunque él mismo no se consideraba un buen poeta.

Yo que siempre trabajo y me desvelo
por parecer que tengo de poeta
la gracia que no quiso darme el cielo



Traemos una de las joyas de su producción,

Mar sesgo, viento largo, estrella clara,

Mar sesgo, viento largo, estrella clara,
camino, aunque no usado, alegre y cierto,
al hermoso, al seguro, al capaz puerto
llevan la nave vuestra, única y rara.

En Scilas ni en Caribdis no repara,
ni en peligro que el mar tenga encubierto,
siguiendo su derrota al descubierto,
que limpia honestidad su curso para.

Con todo, si os faltare la esperanza
de llegar a este puerto, no por eso
giréis las velas, que será simpleza.

Que es enemigo amor de la mudanza
y nunca tuvo próspero suceso
el que no se quilata en la firmeza.

Traemos también a **Francisco de Quevedo**

A la mar

La voluntad de Dios por grillos tienes,
Y escrita en la arena, ley te humilla;
Y por besarla llegas a la orilla,
Mar obediente, a fuerza de vaivenes.

En tu soberbia misma te detienes,
Que humilde eres bastante a resistilla;
A ti misma tu cárcel maravilla,
Rica, por nuestro mal, de nuestros bienes.

¿Quién dio al pino y la haya atrevimiento
De ocupar a los peces su morada,
Y al Lino de estorbar el paso al viento?

Sin duda el verte presa, encarcelada,
La codicia del oro macilento,
Ira de Dios al hombre encaminada.

Y no nos podría faltar **Luis de Góngora**

Soledad (segunda parte)

Éntrase el mar por un arroyo breve
Que a recibillo con sediento paso
De su roca natal se precipita,
Y mucha sal no sólo en poco vaso,
Mas en su ruina bebe,
Y a su fin, cristalina mariposa
—No alada, sino undosa—,
En el farol de Tetis solicita.

Muros desmantelando, pues, de arena,
Centauro ya espumoso el océano
—Medio mar, medio ría—
Dos veces huella la campaña al día,
Escarlar pretendiendo el monte en vano,
De quien es dulce vena
El tarde ya torrente
Arrepentido, y aun retrocedente.

Eral lozano así novillo tierno,
De bien nacido cuerno
Mal lunada la frente,
Retrógrado cedió en desigual lucha
A duro toro, aun contra el viento armado:
No, pues, de otra manera
A la violencia mucha
Del padre de las aguas, coronado
De blancas ovas y de espuma verde,
Resiste obedeciendo, y tierra pierde.

En la incierta ribera
—Guarnición desigual a tanto espejo—,
Descubrió la alba a nuestro peregrino
Con todo el villanaje ultramarino,
Que a la fiesta nupcial, de verde tejo
Toldado, ya capaz tradujo pino.

Los escollos el sol rayaba, cuando
Con remos gemidores,
Dos pobres, se aparecen, pescadores,
Nudos al mar, de cáñamo, fiando,
Ruiñeñor en los bosques no más blando,
El verde roble que es barquillo ahora,
Saludar vio la Aurora,
Que al uno en dulces quejas —y no pocas—
Ondas endurecer, liquidar rocas.

Señas mudas la dulce voz doliente
Permitió solamente
A la turba, que dar quisiera voces
A la que de un ancón segunda haya
—Cristal pisando azul con pies veloces—
Salió improvisa, de una y de otra playa
Vínculo desatado, inestable puente.

La prora diligente
No sólo dirigió a la opuesta orilla,
Mas redujo la música barquilla,
Que en dos cuernos del mar caló no breves
Sus plomos graves y sus corchos leves.
Los senos ocupó del mayor leño
La marítima tropa,
Usando al entrar todos
Cuantos les enseñó cortesés modos
En la lengua del agua ruda escuela,
Con nuestro forastero, que la popa
Del canoro escogió bajel pequeño.

Aqué, las ondas escarchando, vuela;
 Éste, con perezoso movimiento,
 El mar encuentra, cuya espuma cana
 Su parda aguda prora
 Resplandeciente cuello
 Hace de augusta Colla peruana
 A quien hilos el Sur tributó ciento
 De perlas cada hora.
 Lágrimas no enjugó más de la aurora
 Sobre violas negras la mañana,
 Que arrolló su espolón con pompa vana
 Caduco aljófár, pero aljófár bello.
 Dando el huésped licencia para ello,
 Recurren no a las redes que, mayores,
 Mucho océano y pocas aguas prenden,
 Sino a las que ambiciosas menos penden,
 Laberinto nudoso de marino.
 Dédalo, si de leño no, de lino,
 Fábrica escrupulosa, y aunque incierta,
 Siempre murada, pero siempre abierta.

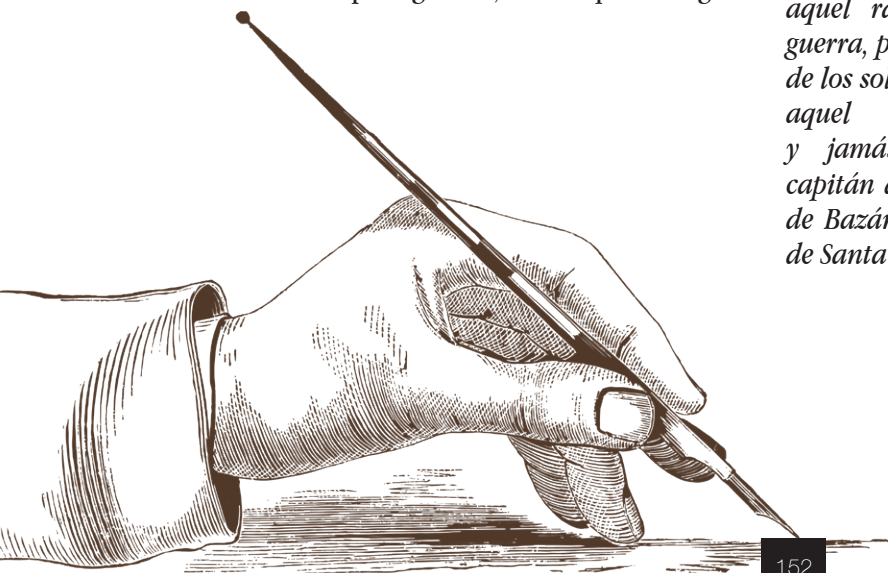
Liberalmente de los pescadores
 Al deseo el estero corresponde,
 Sin valelle al lascivo ostión el justo
 Arnés de hueso, donde
 Lisonja breve al gusto
 —Mas incentiva— esconde:
 Contagio original quizá de aquella
 Que, siempre hija bella
 De los cristales, una
 Venera fue su cuna.

Y ahora demos paso, como es nuestra tradición, a uno de nuestros colaboradores habituales, Ramón López-Pintor y Palomeque, para hacer un verdadero homenaje poético a nuestro Don Álvaro de Bazán.

D. ÁLVARO DE BAZÁN EN LA MEMORIA LITERARIA DE ESPAÑA

(por Ramón López-Pintor y Palomeque)

En este monográfico no podían faltar los testimonios de literatos, ilustres, coetáneos o no, sobre nuestro protagonista, es lo que su figura



se merece, “A tal señor, tal honor”, según dice el refranero español. Vamos a dejar testimonio de algunos literatos, incluso algunos de éstos compartieron hazañas militares con nuestro insigne don Álvaro de Bazán.

El día 9 de febrero del año 1588, fallecía en Lisboa, fue una muerte temprana e inesperada, pues murió con 62 años y por causa del tifus, cuando estaba preparando y organizando la, después, llamada Armada Invencible, en aquel momento, don Álvaro de Bazán, ostentaba un legado impresionante, en cuanto a títulos y honores. Hay una circunstancia que luce más que todo el legado pues tenía, y tiene, un gran mérito, “Jamás fue derrotado en ninguna de las batallas que comandó, de la primera a la última”, gesta que lo eleva a la categoría de “Leyenda”. Fue uno de los marinos más grandes que ha tenido España, forjado en muchísimas batallas navales, sin la mancha de haber padecido una derrota, como ya hemos indicado.

Con motivo de su muerte, muchos fueron los autores que publicaron testimonios, la mayoría en forma de poema, textos, etc., de los cuales hemos seleccionado los que consideramos más representativos por lo expresado y por la pluma que lo escribió, siendo algunos coetáneos y otros no, de los cuales reproducimos algunos a lo largo de este artículo.

Nos tomamos la licencia de empezar por un breve texto en prosa, aunque ya sabemos que la prosa no está exenta de poesía, vamos a comenzar por la máxima pluma que ha dado nuestra literatura, **Miguel de Cervantes Saavedra**, el cual compartió honor y gloria con nuestro protagonista en la Batalla de Lepanto y dejó plasmada en su magna obra su admiración y respeto por don Álvaro, en el capítulo XXXIX del Quijote escribió:

“Tomóla la capitana de Nápoles, llamada La Loba, regida por aquel rayo de la guerra, por el padre de los soldados, por aquel venturoso y jamás vencido capitán don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz”.



Fig. 1. Retrato de Miguel de Cervantes, atribuido a Juan de Jáuregui, también llamado el Pseudo-Jáuregui.

El semidesconocido, hoy en día, **Fernando de Herrera**, nació en Sevilla en 1534 y murió en la misma ciudad en 1597, principal representante de la escuela poética sevillana del siglo XVI, clérigo, aunque solo recibió órdenes menores, poeta, crítico e historiador fue apodado “El divino”, y a raíz de la Batalla de Lepanto publicó, en el año 1572, en Sevilla, un libro titulado “Relación de la guerra de Chipre y suceso de la batalla naval de Lepanto”, lo que ya demuestra su admiración por los vencedores de dicha batalla y en especial por don Álvaro de Bazán. De igual modo no pudo permanecer ajeno al impacto que causó su muerte, debido a la inmensidad de su figura y prestigio, y le compuso este poema:

Pongan en tu sepultura, oh flor de España;
 la virtud militar y la victoria
 grandes ciudades presas en memoria
 y todo el noble mar que a Grecia baña.
 Tú solo, tú con tu singular hazaña
 ganaste vencedor tan alta gloria;
 que las voces se cansan de la historia
 que tus ínclitos hechos acompañan
 el furor de Otomano quebrantado
 será justo despojo que esculpido
 en lengua de fama alce tu nombre
 con tal blasón, valor nunca domado,
 ingenio y arte hacen que vencido
 no pueda ser del tiempo un mortal hombre.



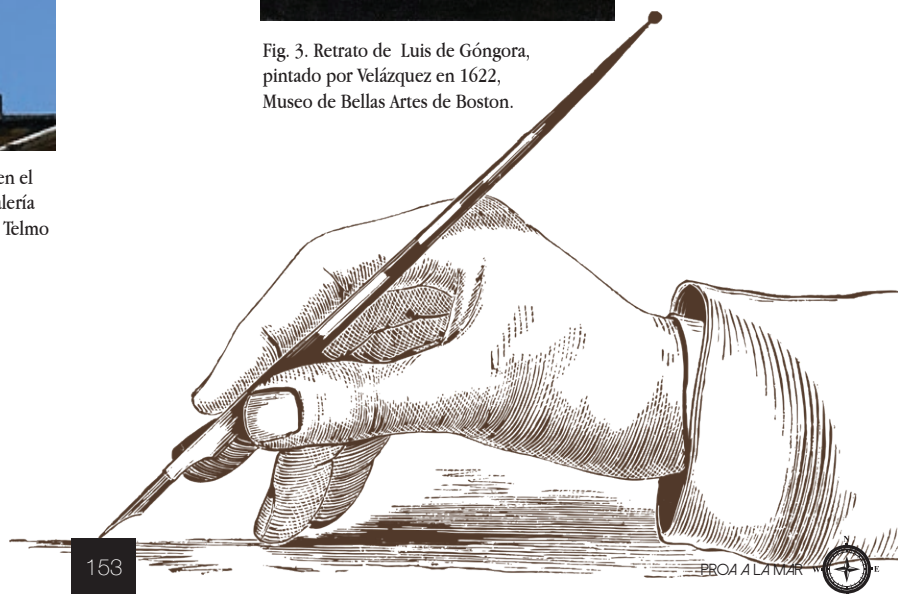
Fig. 2. Estatua de Fernando de Herrera realizada en el siglo XIX por Antonio Susillo, existente en la “Galería de los doce sevillanos ilustres” del Palacio de San Telmo de Sevilla.

Para otra pluma de nuestro siglo de oro, tampoco pasó desapercibida la muerte de don Álvaro de Bazán, en este caso nos referimos a **Luis de Góngora y Argote**, poeta y dramaturgo, es el máximo exponente de la corriente literaria conocida como gongorismo o culteranismo, además de ser considerado el poeta más original del siglo de oro español. Tuvo un estilo muy personal, muy dado a la utilización de hipérboles y metáforas, es decir figuras retóricas y palabras fieles a sus orígenes griegos y latinos. Aunque su poesía pueda ser difícil de entender, Góngora fue fiel a una intención estética característica de su poesía. En el año 1588 compuso el poema que a continuación reproducimos:

No en bronce, que caducan, mortal mano,
 oh católico Sol de los Bazanes
 que entre gloriosos capitanes
 eres deidad armada, Marte humano,
 esculpirá tus techos, sino en vano,
 cuando descubrir quiera tus afanes
 y los bien reportados tafetanes
 del turco, del inglés, del lusitano,
 él un mar de tus velas coronado,
 de tus remos el otro encanecido,
 tablas serán de cosas tan extrañas.
 De la inmortalidad el no cansado
 pincel las logre, y sean tus hazañas
 alma del tiempo, espada del olvido.



Fig. 3. Retrato de Luis de Góngora, pintado por Velázquez en 1622, Museo de Bellas Artes de Boston.



Bernardo de Balbuena, hoy totalmente desconocido, nació, según unos autores en Valdepeñas y según otros en Ciudad Real, tampoco se ponen de acuerdo en el año, para unos fue en 1562 y para otros en 1568, en lo que sí coinciden es en su muerte, acaecida en Puerto Rico en 1627. Como eclesiástico, llegó a ser obispo de San Juan de Puerto Rico, y como poeta, dos son sus obras más destacadas, “Grandeza Mexicana” y “El Bernardo o Victoria de Roncesvalles”. Tampoco fue ajeno a la figura de don Álvaro de Bazán y fue, precisamente en la obra de “El Bernardo”, en el libro II donde elogia al Capitán General del Mar Océano y habla de su posible muerte anticipada:

El que sobre este carro cristalino
el mar gobierna en venturoso freno,
sí al mundo hallare su valor camino
para dejarlo de victorias lleno,
de Santa Cruz será marqués divino,
y si la Parca en su enlutado seno
antes de tiempo su valor no encierra,
temblar hará el furor de la anglia tierra.



Fig. 4. Ilustración correspondiente a Bernardo de Balbuena, existente en la publicación “Retratos de españoles ilustres: Con un epitome de sus vidas”, 1791. Real Imprenta de Madrid.

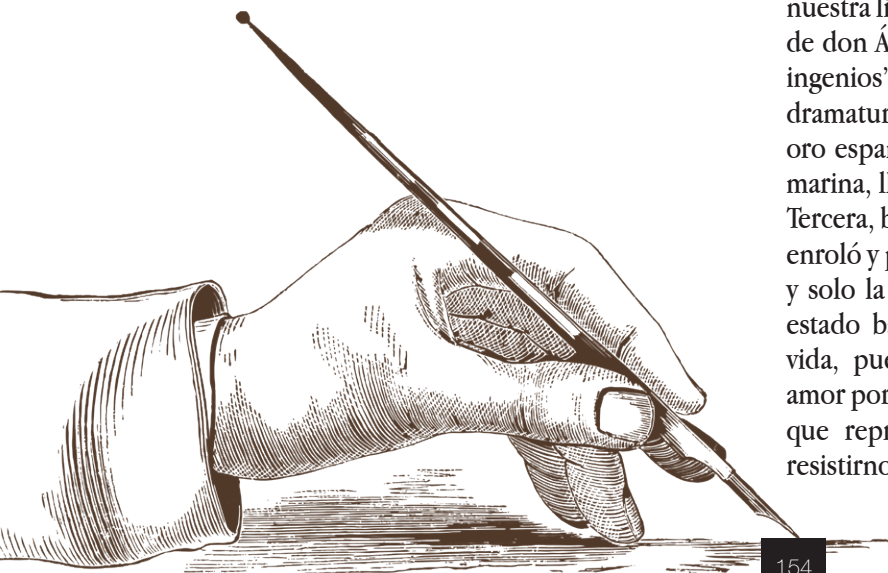
Otra figura de nuestras letras, aunque no coetánea de don Álvaro de Bazán fue José Cadalso y Vázquez de Andrade, conocido como **José Cadalso**, nació en Cádiz el 1741 y murió durante el asedio a Gibraltar en 1782, militar y escritor, tanto en prosa como poesía. Sus obras más conocidas son “Noches Lúgubres” y “Cartas marruecas”. En esta última obra, en su carta XVI, hablando de prohombres de España indica.

Don Pelayo, libertador de su patria, Don Ramiro,
padre de sus vasallos;
Peláez de Correa, azote de los moros;
Alonso Pérez de Guzmán, ejemplo de la fidelidad;
Cid Ruy Díaz, restaurador de Valencia;
Fernando III conquistador de Sevilla;
Gonzalo Fernández de Córdoba, vasallo envidiable;
Hernán Cortés, héroe mayor que los de la fábula;
Leiva, Pescara y Basto vencedores de Pavía;
y Álvaro de Bazán, favorito de la fortuna.



Fig. 5. Retrato de José Cadalso realizado en 1855 por Pablo de Castas Romero, Museo de las Cortes de Cádiz.

Hemos dejado para el final a otra gran figura de nuestra literatura que no pudo resistirse al embrujo de don Álvaro de Bazán, fue nuestro “Fénix de los ingenios”, **Lope de Vega y Carpio**, gran poeta y dramaturgo, una de las mayores figuras del siglo de oro español. Con tan solo 21 años se alistó en la marina, llegando a participar en la batalla de la Isla Tercera, bajo las órdenes de don Álvaro. También se enroló y participó en la llamada Armada Invencible, y solo la muerte de don Álvaro le privó de haber estado bajo sus órdenes por segunda vez en su vida, pues se embarcó y consiguió regresar. Su amor por la mar lo dejó plasmado en varios poemas que reproducimos, pues no somos capaces de resistirnos a ello, aunque al final terminemos con



los dedicados de don Álvaro de Bazán, empezamos por unos sonetos y después con su composición más representativa, desde nuestro punto de vista con el mar como protagonista:

Pasé la mar cuando creyó mi engaño

Pasé la mar cuando creyó mi engaño
que en él mi antiguo fuego se templara,
mudé mi natural, porque mudara
naturaleza el uso, y curso el daño.

En otro cielo, en otro reino extraño,
mis trabajos se vieron en mi cara,
hallando, aunque otra tanta edad pasara,
incierto el bien, y cierto el desengaño.

El mismo amor me abrasa y atormenta,
y de razón y libertad me priva.
¿Por qué os quejáis del alma que le cuenta?

¿Qué no escriba decís, o que no viva?
Haced vos con mi amor que yo no sienta,
que yo haré con mi pluma que no escriba.

Por las ondas del mar de unos cabellos

Por las ondas del mar de unos cabellos
un barco de marfil pasaba un día
que, humillando sus olas, deshacía
los crespos lazos que formaban de ellos;

iba el Amor en él cogiendo en ellos
las hebras que del peine deshacía
cuando el oro lustroso dividía,
que este era el barco de los rizos bellos.

Hizo de ellos Amor escota al barco,
grillos al albedrío, al alma esposas,
oro de Tíbar y del sol reflejos;

y puesta de un cabello cuerda al arco,
así tiró las flechas amorosas
que alcanzaban mejor cuanto más lejos.

Pobre barquilla mía

¡Pobre barquilla mía,
Entre peñascos rota,
Sin velas desvelada,
Y entre las olas sola!

¿Adónde vas perdida?
¿Adónde, di, te engolfas?
Que no hay deseos cuerdos
Con esperanzas locas.

Como las altas naves,
Te apartas animosa
De la vecina tierra,
Y al fiero mar te arrojas.

Igual en las fortunas,
Mayor en las congojas,
Pequeña en las defensas,
Incitas a las ondas.

Advierte que te llevan
A dar entre las rocas
De la soberbia envidia,
Naufragio de las honras.

Cuando por las riberas
Andabas costa a costa,
Nunca del mar temiste
Las iras procelosas.

Segura navegabas;
Que por la tierra propia
Nunca el peligro es mucho
Adonde el agua es poca.

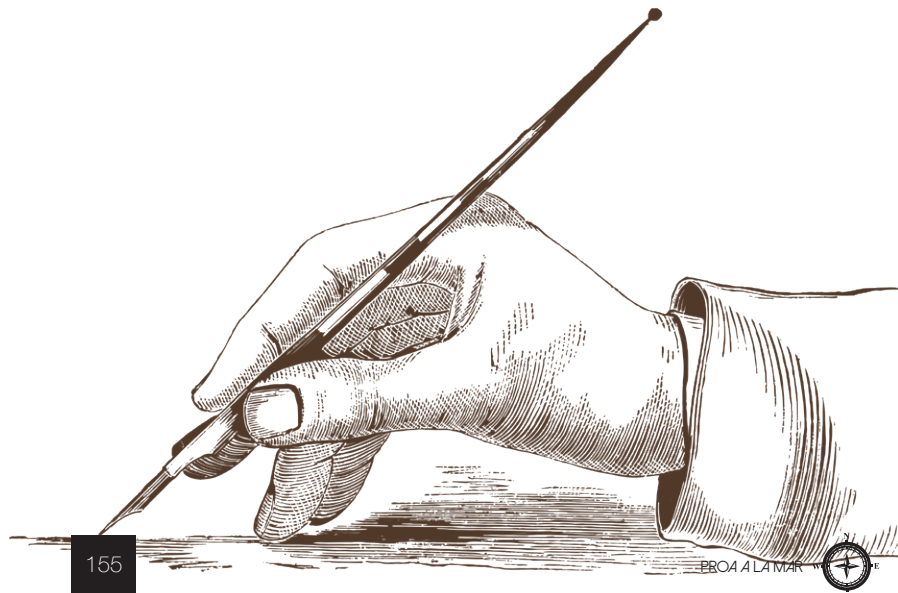
Verdad es que en la patria
No es la virtud dichosa,
Ni se estima la perla
Hasta dejar la concha.

Dirás que muchas barcas
Con el favor en popa,
Saliendo desdichadas,
Volvieron, venturosas.

No mires los ejemplos
De las que van y tornan,
Que a muchas ha perdido
La dicha de las otras.

Para los altos mares
No llevas, cautelosa,
Ni velas de mentiras,
Ni remos de lisonjas.

¿Quién te engañó, barquilla?
Vuelve, vuelve la proa;
Que presumir de nave
Fortunas ocasiona.



¿Qué jarcias te entretejen?
 ¿Qué ricas banderolas
 Azote son del viento
 Y de las aguas sombra?

¿En qué gavia descubres
 Del árbol alta copa,
 La tierra en perspectiva,
 Del mar incultas orlas?

¿En qué celajes fundas
 Que es bien echar la sonda,
 Cuando, perdido el rumbo,
 Erraste la derrota?

Si te sepulta arena,
 ¿Qué sirve fama heroica?
 Que nunca desdichados
 Sus pensamientos logran.

¿Qué importa que te ciñan
 Ramas verdes o rojas,
 Que en selvas de corales
 Salado césped brota?

Laureles de la orilla
 Solamente coronan
 Navíos de alto bordo
 Que jarcias de oro adornan.

No quieras que yo sea,
 Por tu soberbia pompa,
 Faetonte de barqueros
 Que los laureles lloran.

Pasaron ya los tiempos
 Cuando lamiendo rosas
 El céfiro bullía
 Y suspirada aromas.

Ya fieros huracanes
 Tan arrogantes soplan
 Que, salpicando estrellas,
 De sol la frente mojan;

Ya los valientes rayos
 De la vulcana forja,
 En vez de torres altas,
 Abrasan pobres chozas.

Contenta con tus redes,
 A la playa arenosa
 Mojado me sacabas;
 Pero vivo, ¿qué importa?

Cuando de rojo nácar
 Se afeitaba la aurora,
 Más peces te llenaban
 Que ella lloraba aljófár.

Al bello sol que adoro,
 Enjuta ya la ropa,
 Nos daba una cabaña
 La cama de sus hojas.

Esposo me llamaba,
 Yo la llamaba esposa,
 Parándose de envidia
 La celestial antorcha.

Sin pleito, sin disgusto,
 La muerte nos divorcia:
 ¡Ay de la pobre barca
 Que en lágrimas se ahoga!

Quedad sobre la arena,
 Inútiles escotas;
 Que no ha menester velas
 Quien a su bien no torna.

Si con eternas plantas
 Las fijas luces doras,
 ¡Oh dueño de mi barca!
 Y en dulce paz reposas.



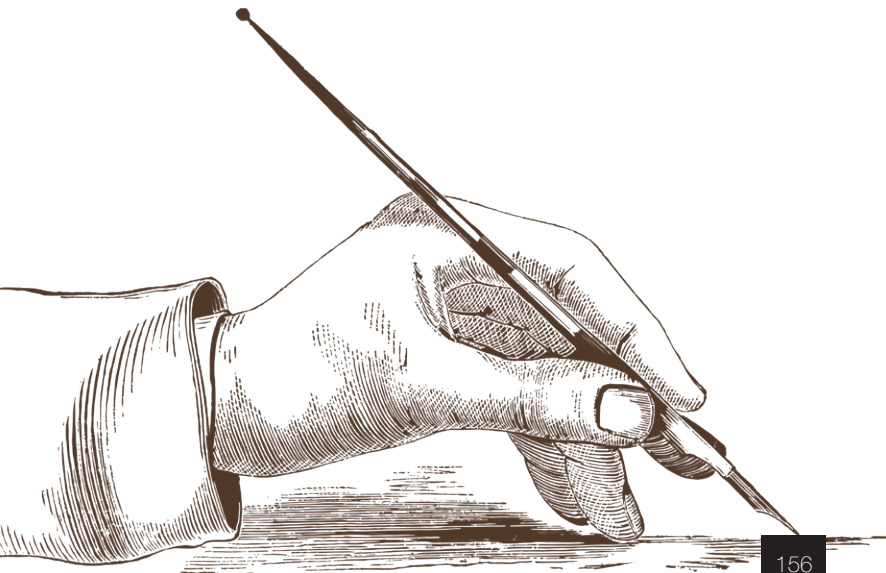
Fig. 6. Retrato de Lope de Vega, atribuido a Eugenio Cajés, pintado en 1627, (Museo Lázaro Galdiano, Madrid).

Merezca que le pidas
 Al bien que eterno gozas,
 Que adonde estás, me lleve,
 Más pura y más hermosa.

Mi honesto amor te obligue;
 Que no es digna victoria
 Para quejas humanas
 Ser las deidades sordas.

Mas ¡ay que no me escuchas!
 Pero la vida es corta:
 Viviendo, todo falta;
 Muriendo, todo sobra.

Pero nuestro “Fénix de los ingenios” no podía dejar pasar la muerte de don Álvaro sin rendirle su testimonio más profundo y sincero y mencionándolo en varios poemas e, incluso, dedicándolo algunos de ellos en exclusividad, como el realizado a su sepulcro, estos versos están recogidos en la obra de Lope de Vega “La Arcadía”, en el Libro Segundo, dice:



Al sepulcro de don Álvaro de Bazán y Guzmán

Aunque de noble y de laurel no enrames,
 España, este sagrado mausoleo,
 sino de lienzos que combata Eolo,
 velas, bastardos, gavias y velames;
 aunque Cesar marítimo la llames,
 y en vez de Daphnes, la que adora Apolo,
 sus nobles sienes ciria coral solo
 a pesar de la envidia y odio infames:
 De ningún Capitan de tierra debes
 honrrarte mas, que del Bazan famoso,
 Crucigero Neptuno, Marte Hispano.
 Llorá, que le perdiste en años breves,
 pues era con su brazo belico
 Argos de nuestra Fé, JadonChristiano.

No queremos terminar sin reproducir un breve, brevísimo poema compuesto por Lope de Vega a nuestro protagonista don Álvaro de Bazán, son tan solo ocho versos, pero tienen tal fuerza que repasando sus principales momentos, podrían colapsar al resto de poemas.

A don Álvaro de Bazán y Guzmán

El fiero turco en Lepanto,
 en la Tercera el francés,
 y en todo el mar el inglés,
 tuvieron de verme espanto.
 Rey servido y patria honrada
 Dirán mejor quien he sido
 Por la cruz de mi apellido
 Y con la cruz de mi espada.

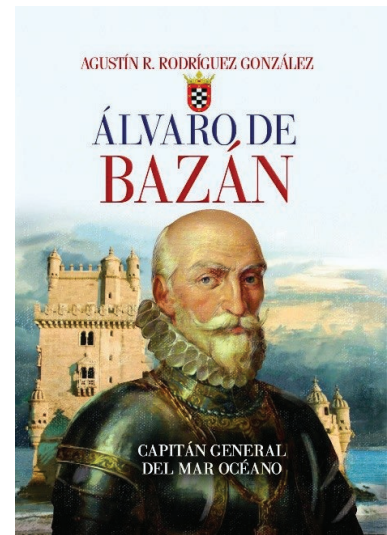
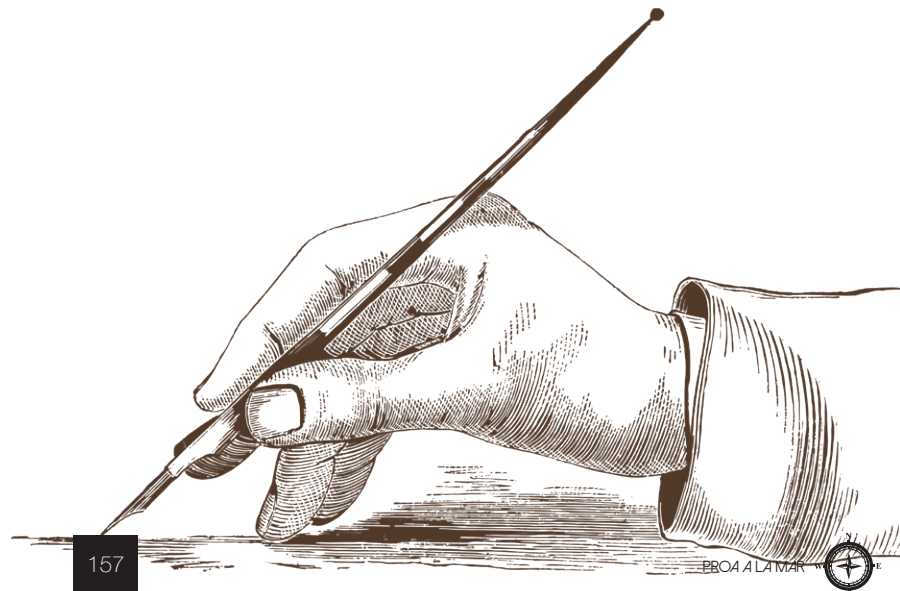


Fig. 7. Portada del libro sobre D. Álvaro de Bazán, en el podemos ver su escudo de armas y de fondo la Torre de Belem de Lisboa, ciudad donde murió. Escrito por el académico de número de la Real Academia de la Mar d. Agustín R. Rodríguez González.

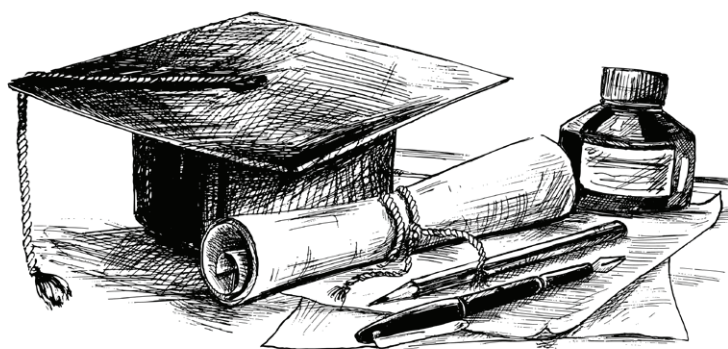
De algo podemos estar seguros, y decir sin temor a equivocarnos que, a través de nuestra literatura, el marqués de Santa Cruz, don Álvaro de Bazán y Guzmán continúa y continuará navegando por la memoria de España.



El Consejo
de Redacción



EL EPÍLOGO. LA ESCUELA DE DON ÁLVARO DE BAZÁN. GRANDEZA Y EFICACIA. CINCO ALMIRANTES IMBATIBLES DE LA FLOTA DE INDIAS



INTRODUCCIÓN

En un estudio realizado personalmente por mí y publicado en la Revista “Proa a la Mar”, en mi libro *“Mitos, Derrotismo, Leyendas Negras y Héroes Olvidados. Una Injusta Historia Oficial”*, en el Máster en Historia Militar de la Universidad Católica de Murcia y en el Grupo de Investigación Militar del INISEG (Instituto Internacional de Estudios en Seguridad Global), revisé 110 años de la historia de la Flota de Indias, en su periodo de mayor trasiego (1540-1650). De media, en este largo periodo de 110 años, atravesaban el Atlántico participando en las Flotas, alrededor de 100 barcos anuales.

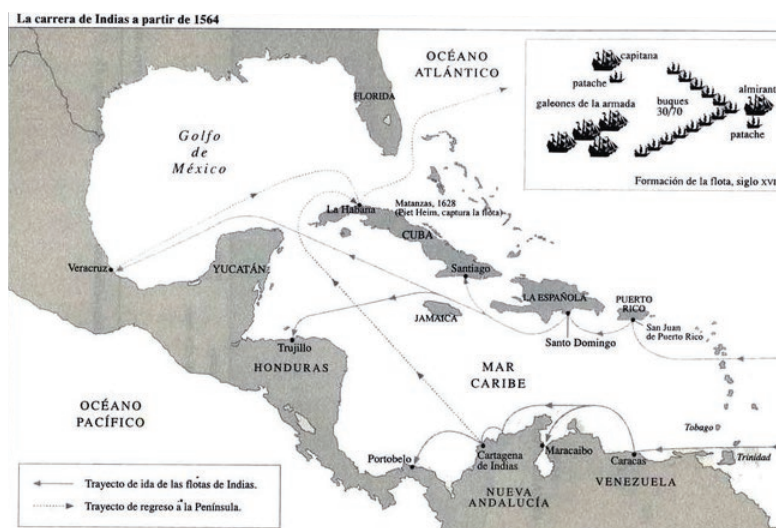


Fig. 1. Trayectos de ida y de regreso de las Flotas de Indias. Se observa en el ángulo superior derecho, detalle de la formación de protección del convoy para la navegación.

Fueron 11.000 barcos los analizados aproximadamente. Era la época de Don Álvaro de Bazán e inmediatamente posterior a la misma, y donde su escuela, su estilo y el “contagio” de su actitud y comportamiento, eran predominantes.

Los datos nos dicen que tan sólo 110 barcos de la totalidad de los 11.000, fueron apresados, hundidos o quemados por ingleses, holandeses y franceses; es decir, el 1%.

Por condiciones climatológicas o accidentes, se hundió el 4%. El restante 95% llegó sano y salvo a las costas españolas.

Por tanto, de media, salía un barco español al año afectado por los ataques de los enemigos de España. Y como hubo ocasiones concretas (las veremos más adelante) en que en un ataque fueron afectados varios barcos españoles, debemos concluir que, para cumplir con dicha media, hubo largos periodos de tiempo en esos 110 años en que ningún barco español fue afectado por ataques de los enemigos.

Lo sentimos mucho por todos aquellos, incluidos muchísimos españoles, para los que esto es una mala noticia. Pero es lo que hay. Es la realidad de los datos.

No les salía a cuenta a ingleses, franceses y holandeses atacar la Flota de Indias. El sistema español, contra lo mucho que se ha mentido respecto a ello, y lo mucho que se ha empeñado Hollywood, la Leyenda Negra, mucha Literatura (más de Ficción que Histórica, la verdad), e incluso muchos españoles empeñados siempre en desprestigiar y minusvalorar a su propio país, se mostraba extraordinariamente eficaz y seguro.

Sólo quedaba a los ingleses atacar a España, no en la mar, donde los españoles eran invencibles. sino en tierra. De aquí surgió la idea de atacar la perla de la Corona de aquél entonces, Cartagena de Indias. Sería en el siglo XVIII (Marzo-Mayo de 1741). Pero aun enviando la mayor flota de guerra jamás reunida antes del siglo XX, pudieron lograrlo. Se encontraron allí con el Almirante Blas de Lezo. La garrapata de fracaso inglés ante la Marina de Guerra Española no se iba y, tozuda, ahí seguía frustrando planes ingleses, y provocándoles dolorosas y gravísimas derrotas. En este caso, la mayor sufrida por las flotas inglesa y británica en sus largas y densas historias.

Hoy dedicamos un reconocimiento a cinco Almirantes españoles, que ejercieron el mando supremo de gran número de Flotas de Indias. Por supuesto, son absolutamente desconocidos. Y ello a pesar de ser los Jefes de Flota que más veces han cruzado el Atlántico mandando flotas de guerras (117 entre los cinco) a lo largo de toda la Historia de Mundo, y de no haber sido nunca derrotados, ni una sola vez, por sus enemigos. Son 5 Almirantes fieles y aventajados alumnos de la escuela de Don Álvaro. Veamos un poco su historia. Entre los 5 suman aproximadamente la mitad de las Flotas de Indias que cruzaron el Atlántico en ese periodo de 110 años analizado.

Estos Almirantes españoles son: **Tomás de Larraspu**, quien más travesías ha efectuado, con un total de 34 viajes dirigidos personalmente por él, nada menos, entre 1608 y 1634; todo un referente para los españoles y, dicho sea de paso, para nosotros mismos.

Detrás viene don **Diego Lope Diez de Aux y Armendáriz**, con 26 viajes dirigidos en un periodo que abarca desde 1602 hasta 1634. Deja paso a **Martín de Vallecilla**, con 21 viajes entre 1598 y 1634. Después, don **Pedro de Ursúa y Arizmendi**, que dirigió 20 viajes entre 1635 y 1652. La lista la termina **Juan Gutiérrez Garibay**, de quien sabe mucho nuestro “querido” Francis Drake, ya que fue quien

le destrozó la flota en el Caribe, la mayor que los ingleses habían enviado allí, y que significó uno de sus mayores desastres y causa de la muerte del propio Drake.

Dirigir una Flota de Indias era algo verdaderamente complejo, y al alcance de muy pocos, necesitándose grandes dosis de liderazgo, poseer una gran autoridad, mucho carisma, saberse ganar a sus hombres, mucha pericia tanto marinera como bélica, valentía, decisión, estar dotado de una voluntad férrea, firme determinación, saber tomar decisiones, poseer una firme decisión a la hora de ejecutarlas, lealtad hacia su patria a prueba de todo y hacia sus hombres, y un sinfín de cosas que hacía de estos comandantes de flota española verdaderamente inigualables.

Resaltar nuevamente que entre todos ellos suman un total de nada menos 117 viajes de la Flota de Indias dirigidos todos por ellos mismos. Nunca sufrieron el más mínimo percance. En la Historia de la Navegación no hay nada ni medianamente semejante.



Fig. 2. El Almirante Tomás de Larraspu, el hombre que más veces ha cruzado el Atlántico y que más Flotas de Indias, más barcos y más hombres ha mandado. Resultó invicto en todos sus enfrentamientos con sus enemigos. Fue sin duda el más capaz, el más brillante, el más temido, el más determinante. Su lealtad hacia la Corona Española fue inquebrantable. Muy pocos han habido como él.



Fig. 3. Galeón español de principios del siglo XVII. Un coloso de los mares, verdaderamente inexpugnable e invencible.

TOMÁS DE LARRASPURU

Empecemos por Tomás de Larraspuru, el más capaz de los comandantes de la Flota de Indias, un verdadero seguro para llevar el oro y otros tesoros desde el Caribe hasta España, el que más viajes ha efectuado como General o Almirante de la Flota, y a quien nunca se le pudo hacer el más mínimo daño por parte de los enemigos de España.

Vasco de nacimiento, tierra de muy magníficos hombres de mar, ha dado los mejores cazadores de ballenas, y han sido siempre leales a Castilla, primero, y a España después, siempre presentes en todos los acontecimientos importantes de la Marina de Castilla y de la Española, de las que en numerosas ocasiones y durante enormes periodos de tiempo, han sido su verdadera y eficaz columna vertebral. Asimismo, han derrotado en muchas ocasiones a distintas flotas inglesas, han suscrito acuerdos con Inglaterra de igual a igual, se adueñaron del mar Cantábrico y del Golfo de Vizcaya durante mucho tiempo, y lideraron el comercio por mar en muchas décadas. Son magníficos marinos, de los que siempre hay mucho que aprender. Larraspuru es un claro ejemplo de ello.

En 1623, con 41 ó 43 años (no se sabe con exactitud la fecha real de su nacimiento barajándose dos, 1580 y 1582), es ascendido a General de la Escuadra de Indias, cargo que ocupó gran número de años. Tan exitosos eran sus viajes, habiendo sido probablemente quien más oro ha guardado y protegido, que se le conoció durante muchos años como “el hombre de la buena estrella”. Se referían a él afirmando que no había ningún otro hombre como él para el servicio en la mar.

En sus casi tres docenas de viajes que ha comandado la Flota de Indias, no ha perdido ningún combate contra ingleses, holandeses, ni franceses, ni se ha podido arrebatar cargamento alguno a ninguno de los cientos de barcos que ha protegido. Siempre que él ha estado al frente de esta flota, o bien ha dado esquinazo a sus enemigos, o bien les ha

derrotado, o bien cuando los elementos se le han puesto en contra, ha logrado salvar sus naves, hombres y cargamentos, demostrando una pericia marinera inigualable.

Larraspuru, por ejemplo, en 1623, condujo con seguridad y completo éxito mercancías de altísimo valor y una enorme partida de oro y plata, todo ello valorado en nada menos que 25 millones de pesos. Esto cimentó su fama de “hombre de la buena estrella” con lo que era conocido. En otras expediciones se enfrentó a fuerzas muy superiores, a las que supo derrotar por su saber hacer en la conducción de batallas, o a las que supo eludir siempre que quiso, siguiendo sus órdenes superiores recibidas, gracias a su magnífica pericia marinera, y así al año siguiente condujo a España con total éxito otra partida de 13 millones de pesos.

En los años sucesivos condujo con gran acierto la Flota de Indias. Nunca el enemigo fue capaz de hacerle el más mínimo daño. El oro, la plata y valiosísimas mercancías eran transportados por el Atlántico hacia España sin que nada se pudiera hacer por parte de los enemigos. Otro ejemplo lo dio en 1627, cuando esquivó dos flotas holandesas que sumaban 47 buques de guerra. Ni siquiera los huracanes que soplaron fieramente ese año y tanto daño causaron; él los consiguió eludir, perdiendo tan sólo uno de sus buques, que transportaba 300.000 ducados, cantidad bastante exigua si la comparamos con el montante global transportado.

Era capaz de llevar la Flota en pleno invierno y esquivar, como hizo en varias ocasiones, hasta tres flotas enemigas, y llegar a buen puerto, en España, sanos y salvos los barcos a su cargo, sus tripulaciones y otros viajeros, y el oro, plata y las mercancías puestas bajo su mando. Y así, dos años después, en 1630, por ejemplo, trasladó con total éxito otra partida de cerca de 7 millones de pesos, casi 6 eran de oro, esta vez burlando una flota holandesa de 80 barcos, demostrando una capacidad marinera verdaderamente envi-



Fig. 4. Combate entre los galeones españoles y fuerzas navales holandesas. Prácticamente todos los encuentros fueron favorables a España, conduciendo al desastre a la muy orgullosa Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales. Tras muchos tropiezos desfavorables, sobre todo con España, la Compañía se replegó en 1674, con una nueva orientación, abandonando sus actividades contra España, y dedicándose al más tranquilo y lucrativo comercio de esclavos entre África y las posesiones conservadas en Surinam y las Antillas.



Fig. 5. Disposición típica de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. El talentoso sistema defensivo ideado por España fue prácticamente inexpugnable. Tan sólo el 1% de los buques que participaron y lo transportado, cayeron en manos de ingleses, franceses u holandeses. La abrumadora mayoría, el 95% de lo transportado y las naves que participaron, llegaron sin problema a su destino. El resto, el 4%, se perdió por obra de los elementos.

diable y muy superior frente a unos enemigos que se mostraban incapaces de encontrarle y sorprenderle. Y es que siempre ha estado buscando nuevas rutas para burlarse de los esfuerzos de sus enemigos. Desde luego, ha sido un verdadero seguro y no en balde quien más Flotas de Indias ha comandado, todo ello hasta su precoz muerte, ya que falleció a edad muy temprana, a los 50 años.

Otra de sus facetas sobresalientes fue la construcción naval. En este campo destacó, y mucho, tanto que le convirtieron, y así se le considera, como uno de los más grandes y sobresalientes arquitectos navales del siglo XVII. Veamos unos ejemplos. Ya en 1611 tuvo que ir a los astilleros españoles en La Habana para rediseñar, mejorar sensiblemente y terminar de supervisar la construcción de un nuevo tipo de galeón, con el que los españoles han hecho verdaderamente mucho daño a sus enemigos.

Tan bien hizo su trabajo que unos años después, en 1621, diseño otro tipo de galeón, con tan magníficas prestaciones y tan soberbio porte que la corona española, por recomendación expresa del Consejo de Indias, dio inmediata orden de que tal tipo de galeón sirviera como Capitana de la Flota de Indias, el buque insignia y la nave donde va el General de la Flota en cada viaje.

No contento con ello, y aprovechando sus magníficas dotes como marino, hombre de guerra y construc-



Fig. 6. La Flota de Indias. Había que ser muy buen marino, militar, gestor y líder, para poder mandar una Flota de Indias.

tor naval, realizó varios diseños extraordinarios, que llevaron a que España construyera, sobre todo en La Habana y Guipúzcoa, y dispusiera de nuevos tipos de barcos verdaderamente inexpugnables para sus enemigos en el combate y en la navegación, y que además fueran verdaderas fortalezas flotantes, y sirvieran para asegurar el transporte del oro y la plata a España”.

Debemos decir que nos encontramos ante uno de los más extraordinarios marinos de toda la historia, con una hazaña, la de atravesar 34 veces el Atlántico con la Flota de Indias, haciéndolo además de manera harto exitosa, a pesar de los esfuerzos de ingleses, holandeses y franceses, muchas veces de manera combinada, y con fuerzas en numerosas ocasiones sensiblemente superiores. Fue todo inútil. Nunca se pudo con Larraspuru. Tanto es así que el propio Rey español decía de él que era su capitán favorito en la mar, e incluso se pudo comprobar año tras año que su presencia era total garantía de éxito para las flotas españolas y de derrota para las enemigas.

Fue también Consejero Real de Guerra del rey Felipe III, Capitán General de la Flota de Indias, además de excelente navegante, magnífico e imbatible enemigo y sobresaliente arquitecto naval. Ha sentado cátedra entre los españoles sobre la forma de conducirse tanto en pericia marinera y grandes conocimientos de navegación, como en vencedor espíritu de combate, como en la construcción de magníficos barcos, así como en el manejo de hombres, firme lealtad a su país y a su rey, motivación que sabía además contagiar, y espíritu de lucha y de sacrificio que sabía imponer también a sus hombres. Tan sólo su muy temprana muerte libró de tan magnífico e imbatible enemigo a sus enemigos.

DIEGO LOPE DIEZ DE AUX Y ARMENDÁRIZ

Siguiendo el orden de mayor número de travesías, toca ahora hablar del Almirante don Diego Lope Diez de Aux y Armendáriz, que con 26 viajes dirigidos en un periodo que abarca desde 1602 hasta 1634, todos ellos asimismo coronados por el éxito, figura como segundo comandante español de la Flota de Indias por número de viajes por el Atlántico.

El Almirante Díez de Aux nació en 1575 en Quito, siendo por tanto un buen ejemplo de nacido en las colonias americanas que alcanzó y desempeñó altos cargos. Y así, fue primer Marqués de Cadreita o Cadereita, Virrey de Nueva España, siendo el primer criollo en serlo, General de la Armada, segundo comandante de la Flota de Indias con mayores viajes en su haber, miembro del Consejo de Guerra de Felipe IV, Mayordomo de éste, Embajador Extraordinario en Alemania, y creador de la Armada de Barlovento.

Y es que, además de ser un experimentado marino, estaba muy preocupado por la seguridad en aquellos mares, principalmente por las acciones de una piratería que empezaba a ser ya verdaderamente molesta. Para combatirla y asegurar la mar, diseñó y creo una flota con base en el puerto de Veracruz, a la que dotó asimismo de un poderoso arsenal en el mismo puerto, denominándola Flota de Barlovento, con la misión de defender las costas de Nueva España, y otorgar mayor seguridad en las rutas marítimas que por allí pasasen, abortando desembarcos piratas y ataques en alta mar, atacando a los piratas en sus mismas bases, disuadirlos de operar en aquellas aguas, y capturar y ajusticiar al mayor número posible de ellos.

Como Virrey, y ante los graves problemas de las inundaciones que periódicamente sacudían y destruían grandes partes de la ciudad de México, ordenó trabajos de drenaje, limpieza de diques y reparación de los canales que tanto abundan en la ciudad. Asimismo, reconstrucción de grandes áreas de la ciudad muy dañadas por inundaciones anteriores. Muestra de su persistencia, voluntariedad y determinación, de la que tanta dio en alta mar ante los estériles ataques enemigos, fue que ante un terrible terremoto que destruyó en enero de 1637 gran parte de la ciudad de México, y buena parte de los trabajos y mejoras desempeñadas en las obras de desagüe, decidió unos meses después la apertura de un canal que, aprovechando el Tajo de Nochistongo, diese solución definitiva para evitar estos males en lo sucesivo.

El Almirante Díez de Aux era otro formidable navegante. De hecho, sus magníficas dotes de navegación y sus grandes conocimientos de ello, le hacían de manera continua burlar y dar esquinazo a cuanta flota enemiga se envió en búsqueda de las flotas a sus órdenes. Nunca se podía dar con él. Siempre se creyó que era conocedor de rutas poco o nada habituales, por los que navegaba sin mayor problema, y que los demás capitanes le seguían con confianza plena, y discreción absoluta, muestra de ese talante español de que, cuando quieren hacer bien las cosas, las hacen muy bien, mejor que nadie.

De hecho, era muy frecuente en los ambientes marinos de Holanda e Inglaterra el referirse a él como “el hombre que nunca estuvo allí”; y es que, efectivamente, no se sabe cómo, pero nunca se podía dar con él, ni siquiera los barcos que desde España se enviaban también en su búsqueda para alertarle.

Memorable fue su conducción de la Flota de Indias de 1625, en la que con tanto ahínco se le persiguió, dado el enorme valor del tesoro transportado y de las mercancías que tanto abundaban en los distintos barcos de dicha flota. Incluso se dice que la corona española, verdaderamente muy preocupada por la seguridad de la carga, envió varias flotas, que sumaban más de tres docenas de naves de buen porte, en su busca para darle protección, y que tampoco lograron dar con él. Sin embargo, el Almirante Díez de Aux, arribó a puerto en fecha, y nadie supo nunca por dónde había cruzado el Atlántico, y por dónde había llegado a España. Éste será uno de los grandes misterios del que nunca se sabrá, tan sólo el Almirante y algunos de sus capitanes.

“Estamos en 1633, y Holanda posee la isla de San Martín, dentro de la denominación de Antillas Holandesas. Esta isla siempre perteneció a España, desde el segundo viaje de Cristóbal Colón, en 1493, aunque la verdad, nunca le prestaron mucha aten-



Fig. 7. Retrato del 16º Virrey de Nueva España y Almirante de la Flota de Indias, don Lope Díez de Aux y Armendáriz.

ción y, de hecho, no la colonizaron verdaderamente. Está situada como a 150 kilómetros al este de Puerto Rico, lo que le confiere un enorme valor estratégico para Holanda, además de servir como una fuente inagotable de sal, además de azúcar y tabaco, lo que da una enorme riqueza a este país, y servirle además como nido de piratas para hostigar y atacar los intereses de España en aquellos mares.

La flota española al mando de Díez de Aux, hizo su aparición, con el Almirante Lope de Hoces de segundo, y una tropa de desembarco, al mando del Maestre de Campo Luis de Rojas y Borja. Tras muy duros combates, con una odiosa climatología y un terreno verdaderamente infernal, las fuerzas españolas logran hacerse con el control de la isla, dejando una guarnición permanente.



Fig. 8. La Armada de Barlovento en patrulla de vigilancia en aguas bajo su custodia.

Sólo España cedió la soberanía unos años después, en 1648 con la Paz de Westfalia, en el Tratado de Münster, que dio por finalizada la Guerra de los Siete Años. Pero, mientras, el mal para Holanda ya estaba hecho dado que la acción de la flota de Díez de Aux, eliminó un centro importante de piratas holandeses, y debilitó enormemente las posiciones coloniales holandesas en aquellos mares, dañó de manera significativa sus intereses comerciales en el Caribe, así como dar por finalizada la guerra de la sal a favor de España y el control de su mercado, en contra de Holanda.

Todo ello es buena muestra de la firme resolución de España, y su respuesta inmediata y contundente cuando, no habiendo mostrado mucho interés por esta isla, ni siquiera cuando es ocupada por colonos y comerciantes franceses y holandeses, es tomada por Díez de Aux nada más hacerse cargo los holandeses de la misma y procediendo a su ocupación militar.

Parece que a los españoles no les molestaba en absoluto la presencia permanente de personal civil. Parecían partidarios del “vive y deja vivir”. Pero, sin embargo, se mostraron resolutivos, muy eficazmente resolutivos, cuando se instalaron tropas militares. Esto no lo permitieron, y actuaron de manera inmediata resolviendo el problema satisfactoriamente para ellos.

ALMIRANTE MARTÍN DE VALLECILLA

Martín de Vallecilla es de Portugalete, en la misma entrada del Abra de Bilbao, con lo que nos encontramos con otro gran Almirante Vasco dirigiendo la Flota de Indias. Nació en 1570, y murió en Veracruz, en 1635, aunque hay quien habla de 1647.

Ya con 18 años cumplidos, el futuro Almirante don Martín se encontraba en la Armada Invencible, integrado en la escuadra de Miguel de Oquendo, empezando a conocer el oficio de verdad y empezando a curtirse. En 1619 se le encarga la organización, puesta a punto y dirección de la Escuadra de Vizcaya, todo ello consecuencia del buen hacer de este portugalujo en cuanto cometido se le encargó, y la enorme discreción que siempre le envolvió en sus nada menos que 21 viajes que con la Flota de Indias, realizó con completo éxito atravesando el Océano Atlántico, entre 1598 y 1634.

De hecho, quisiera destacar un hecho memorable y que habla mucho y bien del carácter y talante de este Almirante. Fue en 1621 cuando, mandando dicha Escuadra, recibe la orden de unirse a la Armada de la Mar Océano, bajo el mando del Almirante Fadrique de Toledo, otro magnífico y sobresaliente marino español. El objetivo tras la unión de ambas flotas no era otro que presentar batalla a los holandeses, llevando a cabo ambos jefes españoles en sucesivas jornadas una magnífica limpieza de los mismos en las costas españolas, en el Mediterráneo, en la zona este del Atlántico, frente a las costas de Portugal, y en el Cantábrico.

Esto mismo lo repitió entre 1629 y 1630, cuando al mando de una escuadra, limpió a conciencia la zona de Las Antillas de holandeses, sobre todo los que hacían el corso, logrando que estos mares volvieran a ser de navegación mucho más tranquila para los intereses españoles. Tuvo una destacadísima actuación, logrando hacer muchos centenares de prisioneros holandeses, se dice que unos 2.300, así como alrededor de 150 cañones, lo que mermó muy seriamente la capacidad bélica de Holanda en aquellas latitudes.

Y esto, todo esto, lo hacía aprovechando sus viajes a través del Océano Atlántico con la Flota de Indias. De hecho, tras esta limpieza de corsarios holandeses en los mares de las Islas Antillas, regresó de nuevo a España al mando de la Flota de Indias, con 8 galeones y 3 pataches, llenos a rebosar de mercancías muy valiosas, y con un enorme cargamento de oro y plata.

“De este Almirante tenemos que decir que fue otro gran arquitecto naval, uno de esos desconocidos que supo dotar a la Marina de Guerra Española de unos tipos de naves, muy marineras, mucho mejor que las



Fig. 9. Retrato del Almirante de la Flota de Indias don Martín de Vallecilla.

de sus enemigos, y magníficas guerreras, ganadoras de casi la totalidad de combates. Fue de esos héroes anónimos que tanto contribuyó al dominio español de mar, una supremacía tal que hizo que el 95% de todos los viajes de la Flota de Indias, barcos, hombres y mercancía transportada, incluidos los tesoros y cargamentos de oro y plata, llegasen a buen puerto, y tan sólo nosotros perdie­ramos el 4% por la climatología y tan sólo el 1%, por acción enemiga.



Fig. 10. El sistema de protección de la Flota de Indias, y sus magníficos resultados, inspiró en ambas Guerras Mundiales el sistema de convoyes por el océano Atlántico, como eficaz sistema antisubmarino.

De hecho, gran parte de los buques de la Escuadra de Vizcaya fueron diseñados personalmente por él mismo, y cinco de ellos construidos en su Portugalete natal, que recibió el título de “Villa y Puerto de Armamento de Naves” por orden del mismísimo Felipe II en persona. Y todo ello lo simultaneó con diversos cargos que desempeñó en sus estancias en tierra firme. Y es que este Almirante no paraba nunca a descansar, tal era su frenética actividad, ocupando cargos como alcalde, síndico y regidor en su Portugalete natal, así como Administrador del Común, y superintendente de fábricas y plantíos del Señorío de Vizcaya.

ALMIRANTE PEDRO DE URSÚA Y ARIZMENDI

El siguiente Almirante de la Flota de Indias, el cuarto en el escalafón de los que más viajes han hecho con la Flota de Indias, y también sin percance alguno para los intereses de España, fue Pedro de Ursúa y Arizmendi. Realizó 20 viajes al mando de la Flota de Indias, en el periodo comprendido entre 1635 y 1652.

Nos encontramos ante otro gran Almirante, con muchos éxitos en su haber. El primero, haber realizado tantos viajes con la Flota de Indias, y no haber sufrido percance alguno con la misma. Procede de Eibar, asimismo del norte de España, que como puede verse, esta tierra siempre ha dado grandes hombres de mar y magníficos barcos construidos, primero a la Marina de Castilla, y posteriormente a la Marina Española.

Este magnífico Almirante nació en 1588, en el seno de una muy ilustre familia con muchos intereses en las colonias españolas en América. Ya en 1612 navegaba en la Flota de Indias, donde empezó bien pronto a conocer este oficio, todos los rincones del Océano Atlántico, sus distintas aguas según las zonas y que hace que haya tantos tipos de navegación, sus recovecos, sus diversas corrientes, sus vientos tan diferentes tanto en las

distintas latitudes y alturas, como en las distintas épocas del año, su variada climatología, a veces tan adversa, y también cómo tomar ventaja, tanto en la navegación como en el combate.

“Fue ocupando muy diversos cargos, como Capitán de la Escuadra de Pataches de la Margarita, y durante bastante tiempo desempeñó labores de rescate y recuperación de la carga de navíos españoles hundidos en las costas españolas, principalmente cargamento de plata, donde obtuvo éxitos y reconocimientos por su saber hacer. En 1632 se encarga de labores de defensa en Cádiz, dado el carácter de seguridad y confianza que siempre transmitía.

En 1638, siendo Almirante de la Flota de Indias, con Carlos de Ibarra como General, ya demostró el mucho fundamento que tenía su fama y prestigio. La Flota transportaba uno de sus más valiosos cargamentos de toda su historia, valorado en más de 30 millones de pesos, y constituido por enormes cantidades de oro, plata, esmeraldas, maderas preciosas, y mercancías de un enorme valor. Al acecho, y con información muy bien proporcionada, se encontraba una flota holandesa que más que duplicaba a la española. A su mando, uno de sus Almirantes y corsarios más famosos y mejores que hayan tenido, Cornelius Jol, apodado Pata de Palo. Era la cuarta vez que intentaba hacerse con el cargamento de la Flota de Indias, tras tres sucesivos fracasos anteriores.

En tres distintas ocasiones los holandeses presentaron batalla a los españoles, y por tres veces, éstos, no sólo les rechazaron, sino que diezmaron la armada holandesa, hundiendo gran número de sus navíos, incluidos su Capitana y su Almiranta, además de otros cinco navíos, y provocándoles innumerables bajas, entre ellas varios de los principales jefes y oficiales de la flota holandesa, entre los que se contaba su segundo, el Vicealmirante Abraham Rosendal, y su tercero, el Contralmirante Jan Mast, causándoles una de las más humillantes derrotas que Holanda haya tenido nunca en la mar. Y es que, con tales marinos, tales barcos y tal determinación, España era imbatible, y poco daño es lo que se le podía causar por parte de sus enemigos.

Al mando de la nave Almiranta, el comportamiento de Pedro de Ursúa fue verdaderamente extraordinario, rechazando cuanto ataque recibió; en una ocasión durante el combate, hizo frente al ataque combinado de tres naves de gran porte de la flota enemiga, a los que rechazó causándoles numerosas bajas y dejándoles maltrechos, incapaces de seguir combatiendo. De hecho, una de ellas era la propia Almiranta holandesa, que quedó tan dañada que se hundió poco después, llevando al fondo del mar al Almirante holandés Rosendal, segundo de Jol.

Al poco, y dado el enorme esfuerzo y gran interés de Holanda por hacerse con el cargamento ese año, la flota de Jol recibió refuerzos que le hicieron de nuevo ser muy superior a la española, pero esta vez sus mismos hombres desobedecieron sus órdenes de atacar de nuevo a la Flota de Indias. Consideraban que ya tenían más que suficiente, y el sólo hecho de tener delante a quienes tenían, y el recuerdo tan reciente y doloroso de lo que había ocurrido en todas las ocasiones que se les habían enfrentado, era ya elementos disuasorios suficientes.

En 1640 alcanza el grado de Almirante de la Armada de la Mar Océano, sucediendo en este cargo a Carlos de Ibarra, quien murió prácticamente agotado por sus muchos y esforzados servicios en la mar para España y como consecuencia última de las heridas que le causó la explosión de una granada en sus propias manos cuando, en medio del fragor del combate contra la flota de Jol, quiso arrojarla él mismo fuera de la nave. Y es que éste el talante de estos Almirantes españoles.

Muchas deben haber sido las virtudes de Ursúa para que se le nombrase para este cargo en sustitución de don Carlos, uno de los mejores Almirantes que haya tenido nunca la Flota Española y que tanto daño causó a sus enemigos. Su vida daría para otra conferencia en esta misma sala. Y es que este Almirante vasco ha sido otro de los grandes marinos españoles, también siempre invicto”.

ALMIRANTE JUAN GUTIÉRREZ GARIBAY

Nos queda el último de los Almirantes de la Flota de Indias que hoy analizamos. Aunque llegados a este punto, tendríamos que hablar realmente de dos de ellos, ya que además de Juan Gutiérrez Garibay, con sus 16 viajes de la Flota de Indias dirigidos bajo su mando en sus años de servicio en la misma entre 1592 y 1613, el mismo Carlos de Ibarra tiene otros tantos, en el periodo comprendido entre 1618 y 1639, y si uno merece estar en esta selección de extraordinarios mandos de la Flota de Indias, también lo merece el otro, dado que son ambos por iguales méritos.

Pero hemos seleccionado a Gutiérrez de Garibay porque participó y fue de los más decisivos a la hora de destrozarse la flota que bajo el mando de Drake, una vez terminado el destierro de seis años de Sir Francis, y rehabilitado por la reina Isabel, tuvo bajo sus órdenes esta flota para atacar las colonias españolas de ultramar, y donde fue continuamente derrotado por los españoles, haciéndole perder la mayoría de su flota y hasta su propia vida. Y en esto, Garibay se mostró muy activo y decisivo.



Fig. 11. Victoria aplastante de los Almirantes Fadrique de Toledo y Martín de Vallecilla sobre una potente flota holandesa, frente a las costas españolas, en 1621, en el proceso de limpieza que ambos llevaron a cabo.

Vayamos pues con Garibay, del que sabemos su lugar de nacimiento, Medina del Campo, pero no su año, discutiéndose si fue en 1542 ó 1543. Nos lo encontramos bien pronto como soldado, en 1566, con Pedro Menéndez de Avilés en tierras de Florida, con lo que no pudo tener mejor maestro, ni empezar con mejor pie. Ahí empezó a curtirse y a aprender el oficio de cómo servir a su país y cómo hacer mucho daño a sus enemigos.

En las tierras de Florida ya participó en diversos combates, donde recibió su primera herida de guerra en la defensa del fuerte de San Pedro, bien al norte, enclavado en tierras fronterizas para las fuerzas españolas, en medio además de unas durísimas condiciones meteorológicas y una horrenda orografía, y en lucha continua contra unos durísimos indígenas, corsarios franceses y refuerzos hugonotes, así como desertores españoles, a los que había que perseguir incansablemente y ajusticiar.

Cinco años de servicio allí lograron convertirle en un verdadero combatiente, como demostraría años después en tantas ocasiones a nuestras fuerzas. Pasó a servir en la Armada, donde ingresa en 1571 como simple soldado, y ya es destinado a los galeones de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, destino que no abandonaría ya nunca más, y que tantos servicios hizo para su país, y tanto daño a sus enemigos

Llegamos a 1595, y aquí surgió un peligro contra las colonias españolas de ultramar. Y éste no era otro que la flota de Drake y Hawkins contra los intereses comerciales de España. Y no olvidemos que, tal como dijimos hace un momento, Drake acababa de salir de su destierro, ordenado por la propia reina Isabel, como castigo a su desastrosa conducción de la flota que la corona inglesa le había otorgado en 1589, nuestra Contraarmada Invencible Inglesa, de tamaño y potencia de combate mucho mayor que la Invencible española del año anterior, y que empuñó el fracaso de ésta.

La actuación de Drake fue tan ineficaz y tan desastrosa que la Reina ordenó su destierro, del que salió al cabo de seis años precisamente para dirigir una armada en dirección a las colonias españolas de ultramar, con el encargo de desvalijarlas, y de meterlas bien el dedo en el ojo y el miedo en el cuerpo. Para ello se preparó una gran fuerza de ataque, con lo mejor que teníamos. Era una misión que no podría fallar y que significaría la rehabilitación de Drake. Aunque es bien cierto que hubo muchas voces que insistieron en que continuase con su destierro, y que siguiera practicando el juego de los bolos, al que al parecer era tan aficionado.

Muchos compañeros marinos de Drake eran de la opinión de que Sir Francis seguía jugando tan mal a los bolos como siempre, y ello a pesar de haber tenido seis estupendos y largos años de destierro como guardacostas en Plymouth como para haber mejorado algo. Por lo que parece, era muy aficionado, pero poco diestro.

Y es que esta flota estaba compuesta de 6 galeones magníficos y 22 naves de distinto porte, y por una fuerza de 4.500 hombres, entre los que había 1.500 marineros cuidadosamente seleccionados por Drake, y una fuerza de ataque de 3.000 hombres, compuesto por la élite del ejército inglés, bajo el mando de uno de sus mejores generales, Sir Thomas Baskerville. Estamos ante la que había sido la más numerosa, mejor pertrechada y mejor dotada de todas las fuerzas navales que habían sido enviadas contra los intereses de España en sus posesiones de ultramar, y como alternativa a asaltar a la Flota de Indias en el Atlántico durante su travesía, y que vimos que tan ineficaz había sido este sistema, y los continuos fracasos a los que condujo a los enemigos de España.

El resultado fue otro desastre completo, regresando lo que quedaba de la flota, tan sólo ocho naves, la cuarta parte de la misma, y un tercio de los hombres embarcados, es decir, alrededor de 1.500. Entre ellos, murieron los dos comandantes navales, Drake y Hawkins. El regreso y el resultado de esta



Fig. 12. La flota de Indias de los Almirantes Carlos de Ibarra (General) y Pedro de Ursúa (Almirante) diezmó en 1638 en cuatro ocasiones a una potente flota holandesa bajo el mando de Cornelius Jol (Pata de Palo), que pretendía saquearla en las cercanías de las costas cubanas.



Fig. 13. Uno de los Almirantes de Flotas de Indias con mayores travesías, fue Juan Gutiérrez de Garibay. Fue el quinto en número de travesías. Nunca sufrió derrota alguna. Sus viajes fueron culminados todos ellos, sin excepción por el éxito. Además, tuvo un decisivo papel en el destroz de la flota inglesa más grande hasta la fecha enviada a hacerse con las colonias españolas de las Indias Occidentales, al mando nada menos que Drake y Hawkins. Dicha flota fue enviada por las incapacidad y desesperación inglesa y holandesa de hacerse con los tesoros españoles. Si no podían hacer nada en su transporte, por las Flotas de Indias, debían intentar atacar en los mismos orígenes. Gente como Garibay, volvieron a impedirlo.

flota, que llegó diezmada a Inglaterra, supuso un serio golpe para el poder militar inglés, y desde luego para su orgullo, y su confianza en ellos mismos, dignidad, motivación y fe en la victoria. La verdad es que los ingleses se sentían francamente derrotados.

La clave española estuvo en que había salido en busca de la flota de Drake, Hawkins y Baskerville una flota de combate española, de ocho galeones y otras naves auxiliares, con 3.000 hombres a bordo, bajo el mando de dos soberbios comandantes, el General Bernardino de Avellaneda, y como su segundo el Almirante Juan Gutiérrez Garibay, con la misión de defender todo lo español que pudiera ser atacado por esta flota, y además localizarla y destruirla.

Ante la huida inglesa, Garibay se adelantó con tres galeones para enfrentarse a la flota inglesa, que en esos momentos contaba todavía con 18 naves de diferente porte, y sin dudarlo, hace un magnífico ataque directo, al corazón mismo de la flota inglesa, el 11 de marzo de 1596, haciéndose con dos naves enemigas y huir al resto, que no dudó en dejar abandonados a su suerte a sus compañeros, y con la moral y la autoconfianza completamente hundidas.

Este episodio nos habla mucho de la actitud y talante de Gutiérrez Garibay, quien tras esta acción fue nombrado General de la Flota de Indias, por lo que ya tenía la jefatura suprema de esta flota. Además, era un momento especialmente grave para los intereses de España, dado el afán, verdadera obsesión, de Inglaterra y de Holanda de hacerse con una flota que viniese de las colonias españolas de ultramar hacia España, repleta de cargamento de oro y plata, y llenas a rebosar sus bodegas de mercancías valiosas.

En su viaje de regreso al mando de la Flota de Indias, en la temporada de finales de 1597 y principios de 1598, Garibay tenía la responsabilidad de la guarda y custodia de un tesoro por valor de 10 millones de pesos. En este viaje, se encontró con que a la altura de las Azores se encontraba esperándole una flota magnífica al mando del Conde de Essex, Robert Devereaux, y que era uno de los planes de la que fue conocida como expedición Essex-Raleigh. El Conde de Essex todavía era el favorito de la reina y su mejor amante, hasta su decapitación en 1601.

Esta formidable flota estaba compuesta por 150 naves (algunos hablan de 120), y de 17.000 a 20.000 hombres. Es decir, casi de tamaño y potencia como la Armada Invencible española. Estaba bajo el mando del Conde de Essex, en calidad de General de la misma, teniendo como segundo a Sir Thomas Howard, en calidad de Vicealmirante, y de Sir Walter Raleigh, en calidad de Contralmirante. Es decir, que Inglaterra había enviado una muy abundante y potente fuerza naval de combate, con lo mejor que tenía.

Como todos sabrán, esta flota inglesa contaba con ayuda de Holanda, por lo que habría que hablar de una flota combinada. Holanda participaba con una pequeña, pero muy potente flota de diez magníficos buques de guerra dentro de un total de 25 buques, bajo el mando de uno de sus mejores Almirantes, Jan van Duyendoord. Además, en esta flota combinada, iban entre 20 y 70 naves corsarias, y se encontraban también embarcados un total de 500 nobles, concedores de la importancia adjudicada a esta flota. Entre los mandos de la flota combinada figuraban personalidades tales como el Almirante Henry Wriothesley, conde de Southampton, el Barón Jacob Astley de Reading, Sir Edward Michelborne y Sir Robert Mansell”.

Pues con todo este poderío, la flota combinada anglo-holandesa fracasó estrepitosamente en todos sus objetivos. El magnífico hacer de Martín de Padilla, Alonso de Bazán, Diego Brochero y Pedro de Zubiaur, al mando de las flotas españolas, y de Gutiérrez Garibay, al mando de la Flota de Indias, ocasionó a los ingleses otra derrota tremenda, y un desastre completo para los enemigos de España, barcos, hombres, y economía, en lo que constituyó la última campaña naval de Isabel I, dejando un sabor bien amargo y mucho dolor y sentido de derrota en la Marina Inglesa.

A pesar de la reducida escolta que mandaba, el buen saber hacer de Garibay, tanto por sus dotes en lo concerniente a navegación, como por su liderazgo con sus hombres, como su comportamiento en batalla, lograron el éxito para la flota española, que llegó a España poco después, en febrero de 1598, sin tener pérdida alguna de su valioso cargamento, siendo recibido por Felipe II y agasajado por él, al haberse salvado España de la bancarrota que le amenazaba de manera insidiosa.

Continuó prestando enormes servicios a la Corona Española, conduciendo Flotas de Indias hasta 1613, el año anterior a su muerte, acaecida en Sevilla en 1614”. Fue un gran almirante español, al que nunca se logró derrotar, y habiendo sido uno de los comandantes de Flota de Indias que más travesías ha efectuado y, además, coronadas todas ellas con el éxito.

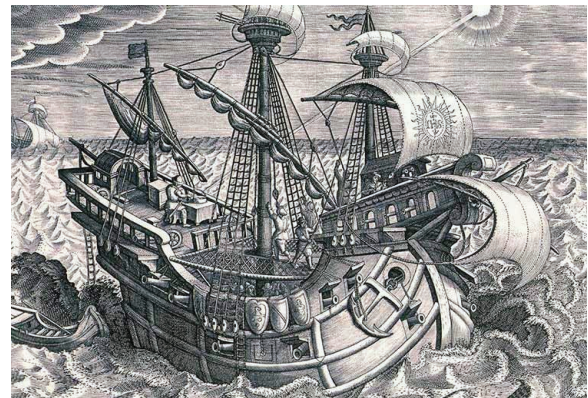


Fig. 14. La nao “Nuestra Señora de Begoña” participó en la Grande y Felicísima Armada en la Campaña de 1588. Ahí estuvo embarcado Garibay, con un comportamiento ejemplar, alabado por sus mandos. El grabado muestra una nao gemela.



Fig. 15. Y es que la Flota de Indias española, con líderes como Garibay, era verdaderamente inexpugnable, y mortífera. Lo sabían muy bien las marinas enemigas, inglesa, holandesa y francesa. Sólo lograron hacerse con el 1% del total de los 11.000 barcos que pasaron delante de sus narices en 110 años. Miserable recompensa para todos los gastos incurridos.



Juan Ignacio Pinedo
 Doctor en Medicina
 Vocal de la Junta de Gobierno de la RLNE
 Capitán de Yate.

