

# REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XLI

Cuarto trimestre 2023

Núm. 162

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XLI

Cuarto trimestre 2023

Núm. 162

## REVISTA DE HISTORIA NAVAL

*Presidente:* D. Enrique Torres Piñeyro, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Director:* D. José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director del Departamento de Estudios e Investigación.

### CONSEJO DE REDACCIÓN

#### *Vocales:*

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist. <sup>a</sup>	D. Iván Valdez-Bubnov, Universidad Autónoma de México
D. Carlos Martínez Shaw, UNED	D. Juan Escrigas Rodríguez, cap. de navío
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Carmen Terés Navarro, Archivos Navales
D. David García Hernán, U. Carlos III	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Carmen López Calderón, Museo Naval
D. Enrique Martínez Ruíz, U. Complutense	D. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel
D. José M. <sup>a</sup> Blanco Núñez, cap. de navío	D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D. <sup>a</sup> Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Dolores González-Ripoll Navarro, CSIC
D. Mariano Cuesta Domingo, U. Complutense	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Dolores Elizalde Pérez-Grueso, CSIC
D. <sup>a</sup> Marta García Garralón, UNED	D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. José Manuel Serrano Álvarez, Universidad de Valladolid	D. Adolfo Morales Trueba, coronel
D. Pedro Pérez-Seoane Garau, cap. de navío	

*Secretario de Redacción:* D. José Enrique Guardia de la Mora, capitán de navío.

*Asesor editorial:* Juan Ozores Massó, capitán de navío.

*Redacción, Difusión, Distribución y Administración:* D.<sup>a</sup> Ana Berenguer Berenguer; D. Manuel Ángel Gómez Méndez.

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2023.

Precio unitario revista: 5 euros.

#### SUSCRIPCIÓN ANUAL:

Precio suscripción España: 16 euros.  
Precio suscripción Europa: 25 euros.  
Precio suscripción resto del mundo: 30 euros.

#### *Dirección postal, tfno. y c.e.:*

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena 1, 1.<sup>a</sup> planta.  
28014 Madrid (España).  
Teléfono: 913 12 44 27.  
c.e.: RHN@mde.es

NIPO 083-15-091-7 (edición impresa)  
ISSN 0212-467X (edición impresa)

NIPO 083-15-092-2 (edición en línea)  
ISSN 2530-0873 (edición en línea)

Depósito legal M 16854-1983

*Impreso en España. Printed in Spain.*

*Imprime:* Ministerio de Defensa.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).



Catálogo de Publicaciones  
de la Administración General del Estado  
<https://cpage.mpr.gob.es>



<https://publicaciones.defensa.gob.es>

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.

## SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL .....	9
« <i>En la Tercera el francés</i> », por Juan Rodríguez Garat .....	11
<i>La Orden de Malta (y la de Santo Stefano) en el siglo XVI y la primera mitad del XVII. Algunas reflexiones</i> , por Luis Rubio Hernansáez .....	55
<i>Las Milicias Disciplinadas de Granaderos de Marina de Filipinas. El componente indígena como causa y origen del desarrollo de la Infantería de Marina española en el archipiélago asiático (1806-1898)</i> , por Juan Carlos Rabanal Delgado .....	81
<i>La guerra de la Convención desde Cartagena de Levante (1793-1795)</i> , por Vicente Montojo Montojo .....	127
<i>El Excmo. Sr. D. Valentín Fuentes y López, contralmirante e ingeniero geógrafo: su vida y su tiempo (1882-1975)</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno .....	143
La Historia Marítima en el Mundo, por Pedro Pérez-Seoane Garau .....	169
La Historia Viva: <i>La pitillera de «Polo» y el Virgen de Chamorro</i> Noticias Generales	
Documento: <i>El estrecho del Gobernador</i> .....	195
Recensiones: Marcelino González Fernández .....	199

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Juan RODRÍGUEZ GARAT**, almirante retirado, ingresó en la Armada en 1974. Desde entonces, permaneció veinticuatro años en destinos a flote, de entre los que recuerda especialmente sus ocho mandos de mar, dos de ellos a cargo de agrupaciones internacionales: la primera fuerza marítima permanente de la OTAN y la fuerza de la Unión Europea en la Operación Atalanta, contra la piratería en el océano Índico. En tierra, el almirante Rodríguez Garat fue profesor en la Escuela de Guerra Naval y jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor de la Armada. Superó el curso de Estado Mayor en el Reino Unido y tiene un máster en Estudios de Defensa por la Universidad de Londres. Ascendido a almirante en 2015, ha sido jefe de personal de la Armada, almirante de la Flota y, ya en la reserva, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

**Luis RUBIO HERNANSÁEZ** es licenciado y doctor en Historia por la Universidad de Murcia y profesor de la unidad de Ciencia Política de la Universidad de Zacatecas, en México, donde imparte clases de historia y filosofía política. Entre sus obras, en las que ha tratado diversos temas sobre la historia de España y de México, son de destacar *La mujer en la Murcia bajomedieval*, coescrita con Luis Rubio García, y *Zacatecas bronco. Introducción al conflicto cristero en Zacatecas y norte de Jalisco (1926-1942)*. Su línea actual de investigación está centrada en las relaciones entre los reinos ibéricos y el Islam.

**Juan Carlos RABANAL DELGADO** es veterano del Cuerpo de Infantería de Marina, donde alcanzó el empleo de cabo 2.º tras obtener la aptitud de Operaciones Especiales. Prestó servicio en la UOE y superó el curso de cazador paracaidista. Ingresó posteriormente en la Administración General del Estado, donde ha ocupado diversos puestos dependientes de los ministerios de Interior, Asuntos Exteriores y Defensa, tanto en España como en el extranjero. Entusiasta de la historia de la Infantería de Marina española, dedica parte de su tiempo a su estudio e investigación, lo que le ha llevado a divulgar gran parte de esta en el grupo de la red social Facebook «Apuntes históricos de la Infantería de Marina», del que es creador y administrador, y a escribir un ensayo: *Los (otros) Batallones de Marina*, presentado a los Premios Virgen del Carmen 2022.

**Vicente MONTOJO MONTOJO** es numerario de la Real Academia Alfonso X el Sabio, doctor en Historia Moderna, jefe de conservación del Archivo Histórico de la Nobleza (Toledo) y técnico responsable del Archivo General de la Región de Murcia. Correspondiente asimismo de la Academia Andaluza de la Historia, es también licenciado en Geografía e Historia (Historia Medieval), así como investigador participante en grupos y proyectos de investigación como el proyecto Nobilitas (vinculado al grupo Familia y élite de poder, de la Universidad de Murcia), que estudia la nobleza y sus familias en el Reino de Murcia entre los siglos XV y XIX; Dyncoopnet (Dynamic Complexity of Cooperation-Based Self-Organizing Commercial Networks in the First Global Age), de la European Science Foundation; NACOM (Naciones y comunidades: perspectivas comparadas en la Europa atlántica), y ESME (Evolución de las sociedades mercantiles en España).

**Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO** es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro. Ha desarrollado actividades relacionadas con la cultura de defensa y el patrimonio histórico-artístico militar, como secretario general de la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar de Cartagena y en el Aula Comandante Villamartín, de la que fue director. Ha superado en la Universidad Politécnica de Cartagena los periodos de docencia e investigación del tercer ciclo en el programa de doctorado Logística y Tecnologías para los Sistemas de Defensa, lo que le ha hecho acreedor de que se le reconozca la suficiencia investigadora. Autor y coautor de varias obras, ha dirigido asimismo cursos de verano en la Universidad Politécnica de Cartagena y en la del Mar.

**Pedro PÉREZ-SEONE GARAU** es capitán de navío de la Armada en la reserva. Piloto naval de reactores, diplomado en Guerra Naval por la Armada argentina, en Estado Mayor de la OTAN y en Seguridad de Vuelo en la Naval Postgraduate School (EE.UU.), es también licenciado en Derecho por la UNED. Ha participado como panelista en diversos simposios relacionados con la política de defensa (en la Universidad Francisco de Vitoria [2005], el Ministerio de Defensa de Ucrania [2007] y el *Defence Planning Symposium*, de la NATO School Oberammergau [2003-2008], entre otros. Con la ponencia «Reforma del Código Penal Militar», participó en las VI Jornadas de Jurisdicción Militar, celebradas en el Consejo General del Poder Judicial. Fue miembro adjunto del Centro de Estudios de Derecho Internacional Humanitario de Madrid (2003-2005). Es autor del artículo «Misiones de paz en Centroamérica y Haití. Participación de las Fuerzas Armadas españolas» (*Cuadernos de Estrategia*, 131) y del ensayo *NATO'S criteria for intervention in crisis response operations*, publicado por el Royal Defence College de Dinamarca (Copenhague 2013). Su TFC del Curso de Altos Estudios Internacionales 1998, organizado por la Sociedad de Estudios Internacionales (SEI), versó sobre la reforma del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Actualmente es el director de la Biblioteca Central de Marina, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

**RELACIÓN DE REVISORES EXTERNOS QUE HAN COLABORADO  
EN LA SELECCIÓN DE LOS ARTÍCULOS DE LOS NÚMEROS 157, 158, 159 y 160**

ACOSTA ORTEGA, Santiago José. Coronel del Cuerpo de Intendencia de la Armada.  
ACOSTA ORTEGA, Faustino. Ingeniero técnico naval.  
ALLOZA APARICIO, Ángel Juan. CSIC. Instituto de Historia.  
ANGUITA OLMEDO, Concepción. Universidad Complutense de Madrid.  
AZORÍN GARCÍA, Eduardo. CSIC. Instituto de Historia.  
CAMPELO GAÍNZA, Jesús. Comandante de Infantería de Marina.  
CÁRCAMO MARTÍNEZ, Joaquín. Aparejador. Investigador y divulgador sobre Patrimonio Industrial.  
CARIDAD SALVADOR, Antonio. Universitat de València.  
CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio. Universidad de Castilla-La Mancha.  
CEPEDA GÓMEZ, José. Universidad Complutense de Madrid.  
CORPAS ROJO, Francisco. General de brigada del Cuerpo de Intendencia del Ejército de Tierra.  
CRESPO SOLANA, Ana. CSIC. Instituto de Historia.  
DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel. Universidad de Sevilla.  
ELISSALDE PIROVANO, Roberto Luján. Historiador, periodista y escritor.  
GARCÍA CABEZAS, Manuel. Coronel de Infantería del Ejército de Tierra (retirado).  
GARCÍA SANZ, Fernando. CSIC. Instituto de Historia.  
GÓMEZ SANTA CRUZ, Julio. Universidad de Extremadura.  
GUERRERO MARTÍN, Alberto. Universidad Nacional de Educación a Distancia.  
GUIMERÁ RAVINA, Agustín. CSIC. Instituto de Historia.  
MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. Universidad de Sevilla.  
OGUETA, Ezequiel. Ingeniero civil, empresario y genealogista.  
PLACER CERVERA, Gustavo. Academia de Historia de Cuba.  
QUESADA GONZÁLEZ, José Miguel. Universidad Nacional de Educación a Distancia.  
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón. Real Academia de la Historia.  
RUIZ IBÁÑEZ, José Javier. Universidad de Murcia.  
TORRES SÁNCHEZ, Rafael. Universidad de Navarra.  
URQUIJO GOITIA, José Ramón. CSIC. Instituto de Historia.



## NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL actualiza periódicamente la lista de suscriptores, actualización que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de los datos de nuestro archivo. Con este motivo, apelamos a la amabilidad de nuestros suscriptores para que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén realizando cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o de domicilio. Hacemos notar que, cuando la dirección de envío corresponda a un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no solo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta, para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 5 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
C/ Juan de MENA 1, 1.ª PLANTA  
28014 MADRID (ESPAÑA)  
TELÉFONO: 913 12 44 27  
C/E: RHN@mde.es

## NOTA EDITORIAL

Cerramos 2023 y abrimos 2024, con lo que la REVISTA DE HISTORIA NAVAL entra en su año XLII, en el que la Armada dedicará su Jornada Histórica Anual a la Marina de Aragón. Y creemos que es este un momento tan bueno como cualquier otro para reiterar nuestra vocación de publicar no solo artículos que aporten nuevos datos sobre hechos históricos que nos permitan conocerlos cada vez mejor, sino también trabajos que hagan lecturas nuevas de hechos ya estudiados. Es una realidad que la historiografía debe basarse en el estudio riguroso de las fuentes, pero no es menos cierto que estas son limitadas por naturaleza y, en ocasiones, insuficientemente fiables, y que por ello se hace necesario su interpretación a la luz de la lógica y de la contrastación con otros hechos, contemporáneos o no. En definitiva, siempre es conveniente revisar lo que quienes nos han precedido han interpretado de las fuentes existentes. Ejemplo de este tipo de trabajos es el que publicamos a la cabeza de este número sobre la campaña de las Azores, producto de la labor revisora de uno de los pasados presidentes de esta publicación, el almirante Juan Rodríguez Garat, cuya experiencia como cabo de la Armada, por utilizar la denominación que se usaba antiguamente para referirse a los altos mandos de la institución, le permite ofrecernos una renovada visión de una parte de nuestra historia que, por otra parte, tampoco ha sido muy estudiada. Junto con los otros artículos que publicamos, como siempre muy variados, complementados con las secciones fijas de este número, esperamos que el conjunto sea del agrado del lector.

## INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la REVISTA puede consultarse libremente en Internet en la página web de la BIBLIOTECA VIRTUAL DE DEFENSA:

Revista de Historia Naval

Esta página permite además hacer búsquedas por texto libre en la siguiente aplicación (Página de inicio > Consulta > Búsqueda):

<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/busqueda.cmd>

Para ello se aconseja seguir el siguiente: **Método de búsqueda**

- 1) Escribir texto a buscar en «Búsqueda general» (si es una expresión exacta de varias palabras, entrecomillarlas).
- 2) Marcar la casilla «Buscar en el texto completo».
- 3) Pulsar el botón «Buscar».
- 4) En la columna de la izquierda, seleccionar «Revista de historia naval» para filtrar solamente los resultados de esta publicación. Los resultados que aparecen a la derecha pueden obtenerse directamente en PDF.

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL)

Revista de Historia Naval

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA

<https://publicaciones.defensa.gob.es/revistas.html>

## «EN LA TERCERA EL FRANCÉS»

Juan RODRÍGUEZ GARAT

Almirante (retirado)

Recibido: 27/11/2023 Aceptado: 01/12/2023

Colmenar Viejo. Madrid, España

*En esto consiste el arte de la guerra: en conocer las ventajas y desventajas de cada elemento y saber utilizarlas*

Cesáreo, FERNÁNDEZ DURO *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*

### Resumen

Como el que hablaba en prosa sin saberlo, el marqués de Santa Cruz, a quien tocó vivir en una interesante época de transición entre el Mediterráneo y el Atlántico, entre el remo y la vela y entre el combate al cañón y el abordaje, escribía historia sin ser demasiado consciente de que lo hacía. Sus victorias, frente a enemigos a veces superiores y en escenarios muy diferentes, nos enseñan mucho sobre el arte de la guerra. Pero todavía podemos aprender más de sus dudas y sus vacilaciones. Audaz en Malta y brillante en Lepanto, es probable que fuera en la campaña de las Azores y, sobre todo, en la batalla naval de la isla de San Miguel donde, sin caminos trillados que pisar, mejor nos explicó lo que supone ser un gran soldado.

*Palabras clave:* Felipe II, Álvaro de Bazán, Lope de Figueroa, Miguel de Oquendo, Felipe Strozzi, Azores, isla Tercera, isla de San Miguel, táctica naval.

### Abstract

The Marquis of Santa Cruz lived in interesting times of transition between the Mediterranean and the Atlantic battlegrounds, between galleys and galle-

ons and between cannon and boarding tactics. He was forced to adapt to a changing world, and succeeded without being too conscious that he was writing history. His victories, sometimes against stronger enemies and in very different scenarios, teach us a lot about the art of war. But we can learn even more from his doubts and his hesitations. Bold in Malta and brilliant in Lepanto, it was probably in the Azores campaign and, above all, in the naval battle of the island of São Miguel where, with no well-trodden paths to follow, he best explained to us what it means to be a great soldier.

*Keywords:* Philip II, Álvaro de Bazán, Lope de Figueroa, Miguel de Oquendo, Filippo Strozzi, Azores, Terceira Island, São Miguel Island, Naval Tactics.

## Introducción

**L**A mayoría de los aficionados a la historia militar tenemos una visión idealizada de las batallas. Intuimos, desde luego, que en el combate prima el desorden. Un desorden cuya máxima expresión, en las guerras de hoy, y a pesar de los avances en los sensores y sistemas de comunicaciones, se da en la elevada cifra de bajas por fuego amigo.

Es lógico suponer que no era más sencillo controlar la batalla naval de hace quinientos años, sobre todo cuando se trataba de armadas de numerosos buques ocupando extensos espacios marítimos. Sin embargo, nos aferramos a la idea de que los grandes tácticos del pasado tenían una idea clara de la maniobra a realizar, y que fruto de esas ideas, siempre brillantes y a menudo innovadoras, fueron sus grandes victorias.

Seguro que, en algunas ocasiones, habrá sido así. Pero, cuanto más reflexiono sobre ello, más sospecho que deben de ser las menos. Es probable que la historia de las hazañas de muchos grandes soldados se haya escrito después de los hechos, para embellecerlas y darles un sentido táctico que nunca había estado tan claro en la mente del vencedor como se nos quiere hacer ver en los análisis a posteriori. Es incluso posible que, en alguna rara ocasión, esa batalla que se ganó sujetando al enemigo por las alas y rompiendo sus líneas por el centro –o viceversa– estuviera planteada justo al revés.

Por suerte para todos, y sobre todo para él –disculpe el lector esa tercera persona, hija de la modestia–, el autor de este artículo no ha vivido ningún combate. Pero sí ha visto sus decisiones tácticas adornadas hasta lo irreconocible en los partes de campaña de los ejercicios que los simulan, a pesar de que es bien sabido que casi nadie lee estos aburridos documentos. ¿Cuánto más debe ocurrir cuando las cosas son de verdad? No todo el mundo es capaz de explicarse con la modestia con que lo hizo el contralmirante japonés Raizo Tanaka, el vencedor de la batalla naval de Tassafaronga, después de la Segunda Guerra Mundial: «He oído que los expertos de la marina norteamericana elogian mis decisiones. No merezco tal honor. Fue la conducta de mis hombres la que nos dio la victoria».

Vaya por delante que los grandes generales –incluido el modesto Tanaka– no deciden los combates solo por sus aciertos tácticos. La conducta de los marinos que dieron esa victoria al contralmirante japonés no fue fruto del azar, sino del liderazgo del contralmirante, de su ascendencia sobre las dotaciones y de su acierto en la preparación. Todas estas virtudes contribuyen a explicar las repetidas victorias de Napoleón, Nelson y nuestro Álvaro de Bazán.

¿Y la táctica? Por supuesto, la táctica también contribuye, pero ese es un terreno muy diferente. En ese baile entre dos juega un importante papel lo que Clausewitz llamó «la niebla de la guerra». Creo que no hay desdoro alguno en afirmar, siquiera sea a título de hipótesis, que llegado el momento del combate, hasta los mejores dudan, se equivocan, ponen su vista en lo que hace el enemigo y, cuando finalmente se hacen una idea de la situación, se ven obligados a rectificar. Es razonable suponer que, en ocasiones, los héroes a quienes tanto admiramos solo habrán acertado a la segunda oportunidad.

¿Cómo defender una hipótesis tan irreverente? No se me ocurre nadie que pueda ilustrar mejor lo que aquí se propone que don Álvaro de Bazán. El marqués de Santa Cruz ha sido, junto a Roger de Lauria, el mejor táctico de la historia de la Armada. Pero, además, ejerció su oficio en una época de transición, en la que no tenía a su disposición ninguna doctrina sancionada por la práctica para el combate de naves mancas bien artilladas, como las que se enfrentaron en las proximidades de la isla de San Miguel en 1582. Sin manual alguno que resolviera sus dudas, fue el insigne marqués quien, en la primera gran batalla naval en el Atlántico de la edad moderna, encontró la manera de derrotar a una fuerza superior<sup>1</sup>. ¿Cómo lo logró? Quizá supo aprovechar «con certero golpe de vista las circunstancias del momento», como escribiría el siempre fiable Cesáreo Fernández Duro (1972, p. 321). Pero adelanto al lector que intentaré convencerle de que, posiblemente –y eso no resta mérito alguno al ejemplar marino, sino muy al contrario–, don Álvaro no siempre lo tenía tan claro.

## **La puesta en escena: la sucesión de la corona de Portugal**

Nuestra historia comienza el infausto día 4 de agosto de 1578, con la muerte sin descendencia del rey Sebastián I de Portugal en la desafortunada batalla de Alcazarquivir. Su pérdida, muy sentida en su reino, ponía además en riesgo el delicado equilibrio del disputado océano Atlántico, ocho décadas después de que el Tratado de Tordesillas impusiera un orden precario que, como es lógico, nunca fue aceptado por ingleses ni franceses, los grandes perjudicados del reparto.

---

(1) Eso de la superioridad es algo que, a posteriori, casi siempre se discute. Pero no cabe discutir que si un general da la orden de atacar, teniendo otras opciones –y ese es el caso de Strozzi en la batalla de la isla de San Miguel–, es porque se siente superior.

El trono portugués quedó por breve tiempo en manos de quien sería el último monarca de la casa de Avís, el cardenal Enrique, tío abuelo del fallecido. Tenía el nuevo rey 66 años, y tanto su edad como sus votos le impedían asegurar la sucesión. Era, pues, obligado elegir un nuevo soberano entre los contados descendientes de Manuel I el Afortunado, entre los que existía media docena de pretendientes con reconocidos derechos sucesorios.

De entre esa media docena de candidatos al trono vacante, y por razones de orden práctico que no hacen al caso<sup>2</sup>, la pugna quedó reducida a dos nietos de Manuel el Afortunado. El primero de ellos era Felipe II, el poderoso monarca español, hijo de Isabel de Portugal<sup>3</sup>. Aunque descendía del rey Manuel por línea femenina, Felipe II tenía mejor derecho que el otro pretendiente, don Antonio, prior de Crato, hijo natural del infante Luis, duque de Beja. Postergaba a este último su pertenencia a una línea ilegítima pero, para muchos de sus posibles súbditos, tenía la ventaja de ser portugués.

Aunque en el siglo XVI es prematuro hablar de identidad nacional, o incluso del concepto de pueblo tal como lo entendemos hoy, es bueno recordar el testimonio que, en su informe sobre la Armada de la Especiería, da Maximiliano Transilvano, secretario del emperador Carlos V, sobre la rivalidad entre castellanos y lusos: «Como en la armada iban muchos portugueses, de causa de ser portugués el capitán Magallanes, se comenzaron entre los castellanos y ellos algunas palabras del odio antiguo que los unos se tienen a los otros, trayendo a la memoria los unos la batalla de Aljubarrota y los otros la de Toro, y otras semejantes cosas»<sup>4</sup>. Quizá hablar de odio antiguo sea exagerado, pero sí existía cierta rivalidad histórica que sin duda fue explotada desde el púlpito por el bajo clero del reino vecino, fervoroso partidario de don Antonio.

El reinado del cardenal Enrique duró apenas año y medio. A su muerte, en enero de 1580, las Cortes reunidas en Almeirim para designar el sucesor no habían conseguido llegar a un acuerdo. La decisión quedó en manos de un consejo de regencia en el que Felipe II tenía una clara mayoría. Su diplomacia, fundamentada en el respeto a la autonomía de Portugal y la protección de los intereses lusos, había logrado atraer a su causa a la nobleza y al alto clero del país vecino, que veían en Felipe II una solución para muchos de los problemas que afectaban al Imperio portugués. Pero, antes de que se llegara a una decisión, los partidarios de don Antonio le proclamaron rey en Santarém. A partir de este momento, los acontecimientos se precipitaron.

---

(2) Al final, y como suele ocurrir, no solo cuenta el derecho de cada uno, sino su capacidad de hacerlo valer.

(3) La candidatura de Felipe II era un fruto tardío de los esfuerzos de los Reyes Católicos y la corona portuguesa para procrear un heredero que uniera todos los reinos peninsulares, como en su día había sido el malogrado infante Miguel de la Paz, que durante su corta vida fue príncipe de Asturias y heredero de Portugal.

(4) Relación escrita por Maximiliano Transilvano de cómo, por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas.



Rutas marítimas españolas y portuguesas a través del Atlántico. Gráfico del autor.

Ante los hechos consumados, Felipe II tomó la decisión de hacer valer sus derechos por la fuerza. Su poderoso ejército, al mando de un gran militar como el duque de Alba y apoyado desde la mar por la armada de don Álvaro de Bazán, no tardó en imponerse a los seguidores del prior de Crato. Tras las derrotas de las tropas de don Antonio en la batalla de Alcántara –que propició la caída de Lisboa– y en Oporto dos meses después, el candidato vencido huyó a Francia. Allí encontraría el interesado apoyo de Catalina de Médici, la influyente madre del rey Enrique III.

Mientras el prior buscaba en las cortes europeas aliados que le permitieran recuperar el ansiado trono, algunos de sus partidarios encontraron refugio en las islas Azores, el único jirón de la corona portuguesa que quedó en manos de don Antonio. Se trataba de un archipiélago lejano y poco poblado pero, por su privilegiada situación en el Atlántico, tenía un inmenso valor estratégico tanto para España como para sus enemigos del momento.

### **El escenario: las islas Azores, centro de gravedad de un imperio atlántico**

Entre los muchos problemas políticos y militares que se le presentaban a Felipe II en los comienzos de la década de 1580 –la guerra de Flandes, las difíciles relaciones con Francia y el Imperio otomano, las crecientes tensiones con la Inglaterra de Isabel I, o la permanente amenaza berberisca–, tenía el monarca dos buenas razones para dar prioridad a la conquista de las Azores.



La primera de ellas, que concernía a sus derechos como recién investido monarca del reino vecino –en abril de 1581, las Cortes de Tomar le habían reconocido como Felipe I de Portugal–, era la urgencia de eliminar una manzana podrida en el diversificado cesto de sus reinos. La aparente impunidad de los rebeldes dañaba el prestigio de la Monarquía y podría servir de ejemplo para los partidarios de don Antonio que pudieran quedar en Portugal o cualquiera de los territorios lusos de ultramar.

Tanto o más importante era la segunda razón, el ya mencionado valor estratégico de las islas en disputa. Situado a unas mil millas al oeste de Lisboa, el archipiélago portugués era una zona de recalada imprescindible tanto para las flotas de Indias españolas como para los galeones lusos que regresaban de las Indias Orientales. Era, pues, mucho lo que estaba en juego. Si ingleses y franceses lograran hacerse con bases permanentes en las Azores y consiguieran privar de ellas a los marinos de Felipe II, el sueño de los corsarios de ambos países –hacerse con los ricos cargamentos que cada año recalaban en las islas antes de arribar a los puertos de destino en la península ibérica– podría convertirse en la pesadilla del monarca español<sup>5</sup>.

### Los protagonistas: delante y detrás del telón

Aparentemente, el balance de las fuerzas enfrentadas no podía estar más desequilibrado. Por una parte, estaba Felipe II, el monarca más poderoso de su tiempo, que acababa de unir a sus muchos reinos la corona de Portugal con sus amplias posesiones de ultramar. Por la otra, don Antonio, prior de Crato, que únicamente contaba con un reducido número de partidarios, refugiados en un archipiélago de dimensiones relativamente pequeñas y escasa población. Un archipiélago, además, que ni siquiera había conseguido controlar en su totalidad, porque las dos islas más orientales se habían decantado por el monarca español.

Sin embargo, la realidad era muy diferente. Por una parte, los partidarios de don Antonio no estaban tan solos como pudiera parecer. A pesar de las reiteradas garantías de neutralidad dadas a los embajadores españoles en Londres y París, la reina Isabel de Inglaterra y, sobre todo, Catalina de Médici tenían buenas razones para apoyar la candidatura del prior de Crato. Razones geoestratégicas en primer lugar, que aconsejaban oponerse a la unión de las coronas portuguesa y castellana porque ello convertía a Felipe II en dueño de buena parte del mundo entonces conocido. Razones, también, menos confesables, que iban desde la promesa de una base segura en las Azores desde donde

---

(5) Eran los condicionantes meteorológicos los que daban a las islas Azores una posición privilegiada. Si los vientos alisios llevaban a las flotas de Indias directamente desde las islas Canarias al Caribe, la derrota de vuelta discurría mucho más al norte, para encontrar vientos del oeste. La escala logística en las Azores no solo era preceptiva para las flotas de Indias españolas. También recalaba en las islas la *Volta do Mar*, que así se llamaba la derrota que, forzados por los alisios que soplaban en dirección contraria, seguían los galeones portugueses que volvían de las Indias Orientales por el cabo de Buena Esperanza.

asaltar las flotas de Indias –recordemos que todo esto ocurría en tiempo de paz– a la cesión de territorios en Brasil, liberalmente ofrecida por don Antonio al rey de Francia a cambio del apoyo a su candidatura<sup>6</sup>.

En Inglaterra, donde la reina Isabel no se sentía lista para empeñarse en una guerra abierta con España y prefería retrasar el momento de la confrontación, el apoyo militar al pretendiente portugués fue tratado con cierta discreción. Acostumbrada a negar toda relación con las correrías de los corsarios que la servían, la reina prefirió dejar el asunto en las manchadas manos de los que podríamos llamar *sospechosos habituales*. Fernández Duro cita a Hawkins, Drake y Frobisher, entre otros. Pero, tal como fueron desarrollándose los acontecimientos, los pragmáticos ingleses debieron de intuir que la campaña del prior de Crato no iba a dar muchos beneficios y, con acertado criterio empresarial, solo contribuyeron de una forma simbólica. No ocurrió lo mismo en Francia, donde, a la vista de todos y con el mínimo disimulo, se organizaría la poderosa armada que, al mando de Felipe Strozzi, se enfrentaría con la de don Álvaro de Bazán al sur de la isla de San Miguel.

Fernández Duro incluye en su libro *La conquista de las Azores en 1583* (anexos 17-19) diversas cartas del rey Enrique III, de la reina madre y del Parlamento de Francia a los rebeldes, en las que se les ofrece apoyo militar. Estos documentos demuestran más allá de toda duda la falsedad de la neutralidad del país vecino. El monarca francés, recurriendo a los tópicos más manidos para justificar su posición, escribe:

«Y siendo así que los reyes antiguos, nuestros antecesores, de gloriosísima memoria, quisieron siempre socorrer y ayudar a los afligidos, no queremos nosotros ahora dejar perder este tan excelente loor, que por todo el mundo causará ser nuestra fama extendida y celebrada, por lo que hallaréis siempre en nos, para vuestra conservación, todo socorro y correspondencia conveniente, y os ayudaremos con todo nuestro poder»<sup>7</sup>.

Como se ve, no se esforzó mucho el monarca para encontrar pretextos imaginativos con los que enmascarar su flagrante violación de la neutralidad. Estoy seguro de que será reconfortante para quienes en un lejano futuro estudien la historia de nuestra especie saber que prácticamente todas las guerras de la humanidad se han librado con el noble fin de socorrer a los afligidos.

Pero volvamos a Lisboa, desde donde gobernaba en aquellos días Felipe II. Si detrás de don Antonio había mucho más de lo que parecía, en el lado del monarca español no era oro todo lo que relucía. Era dueño de buena parte del mundo conocido, pero ni sus recursos económicos ni su poderío militar –siempre condicionado por el alto coste de las tropas profesionales y de las

---

(6) Estoy seguro de que no fue don Antonio el primer aspirante a un trono que antepuso sus propios intereses a los del reino que quiso regir, pero es posible que fuera uno de los que se mostraran más desvergonzados en la defensa de su causa.

(7) FDEZ. DURO: 1886, anexo 17, p. 227. Carta del rey de Francia a la Cámara y Ayuntamiento de la ciudad de Angra.

armadas de la época— estaban a la altura de las necesidades de sus extensos dominios. Y las carencias se hacían todavía más críticas en la mar. Llegado el momento de someter a los partidarios del prior en las Azores, la mayor dificultad residía, en palabras de un testigo de excepción —el propio monarca—, en «la falta de naves que hay en estos reinos»<sup>8</sup>.

En el Mediterráneo, donde los buques de remo apenas tenían otro uso que la guerra, el rey estaba obligado a sostener, ya fuera en propiedad o por asiento, un número variable de galeras agrupadas en cuatro escuadras —las de España, Nápoles, Sicilia y Génova— de carácter permanente. Pero no ocurría lo mismo en el Atlántico, donde Felipe II apenas disponía de dos decenas de galeones —entre los españoles y los portugueses— de propiedad real, que apenas daban para asegurar la protección de las flotas de Indias. Las armadas de la época se nutrían de buques embargados o contratados en el extranjero; pero, cuando las necesidades se multiplicaban —y así ocurría en los años de la campaña de las Azores—, no había forma de rellenar los huecos sin dañar al comercio, lo que a su vez desincentivaba a quienes construían buques para este fin. Este círculo vicioso, provocado por la falta de recursos de la Monarquía —solo unos años antes de la campaña de las Azores, en 1576, el rey se había declarado en bancarota—, influyó de manera importante en la posterior decadencia de la Casa de Austria (INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL: 2021, p. 115).

Para muestra de las dificultades a superar, baste este botón: en febrero de 1580, antes incluso de que se produjera la proclamación de don Antonio por sus seguidores, Felipe II escribió una carta al marqués de Santa Cruz, su hombre de confianza para las cosas de la mar, en la que, apremiado por las carencias, parecía rogarle que afinara los cálculos de lo que podría ser preciso para una futura campaña en las Azores con estas poderosas razones: «Los que navegan las lanas se agravian que por estar embargadas todas las naos que hay en las costas de estos reinos y en Levante no lo pueden hacer, y os escribimos nos avisaseis si se podrían desembargar algunas»<sup>9</sup>.

Igualmente grave era el problema de personal. La población de Castilla, base del poder real en tiempos de Felipe II, no era suficiente para hacer frente a tantas necesidades como se presentaban simultáneamente. La falta de hombres se hacía todavía más acuciante en la mar, frecuentemente descuidada por los monarcas de la Casa de Austria. Francisco Duarte, factor de la Casa de Contratación de Sevilla y responsable de la preparación de los buques que saldrían de Cádiz al mando de don Juan Martínez de Recalde en 1582, escribió al rey en el mes de julio de 1581 para advertirle de que «hoy se ha tenido carta de Vizcaya, de Pedro de Herrada, y dice que allí ni en la provincia de

---

(8) Archivo Histórico de la Armada (AHA), Colección Navarrete (CN), Ms. 501, doc. 199. Real instrucción al marqués de Santa Cruz para la jornada de la Tercera, 13 de enero de 1582.

(9) FDEZ. DURO: 1886, anexo 1, p. 179. Carta del rey al marqués de Santa Cruz sobre la importancia de las islas Terceras.

Guipúzcoa no se hallaba gente de mar, y que si alguna se había de juntar era menester crecerle el sueldo a razón de cuatro ducados al mes, que es lo que se acostumbra dar en las armadas de averías<sup>10</sup> y en la que fue a la Florida, y darles cuatro pagas adelantadas»<sup>11</sup>

Todas estas dificultades eran bien conocidas por los enemigos de la Monarquía hispánica. Por eso, no debería sorprendernos que fracasaran los reiterados intentos de intimidación a los rebeldes. Cipriano de Figueiredo, el gobernador del archipiélago, a quien Felipe II exigió obediencia y prometió perdón, tenía bien presente la ayuda prometida por la reina madre de Francia cuando respondió con atrevimiento al monarca español: «Nuestro señor lleve a VM a su reino y restituya al de Portugal a su amado rey y señor don Antonio, como los verdaderos y leales portugueses deseamos»<sup>12</sup>.

### La economía de esfuerzo: la campaña de 1581

Un año después de la fallida proclamación del prior de Crato como rey de Portugal, la situación en las Azores había quedado meridianamente clara. El archipiélago estaba dividido. En la isla de San Miguel, tan pronto como se recibió la noticia de la derrota de don Antonio en Alcántara, las autoridades decidieron acatar a Felipe II. No ocurrió lo mismo en la isla Tercera y en las islas occidentales del archipiélago, que se mantuvieron leales al prior.

En abril de 1581, el monarca español envió a las Azores un gobernador de su confianza, el portugués Ambrosio de Aguiar Coutinho. Rechazado en Angra –la capital de la isla Tercera y del archipiélago–, a pesar de ofrecer el perdón real, Aguiar Coutinho se estableció en Punta Delgada, en la isla de San Miguel. Desde allí Aguiar Coutinho apoyaría y, en ocasiones –porque así era la política en el siglo XVI, y así sigue siendo en el siglo XXI–, pondría palos en las ruedas de los distintos intentos de recuperar el archipiélago para Felipe II.

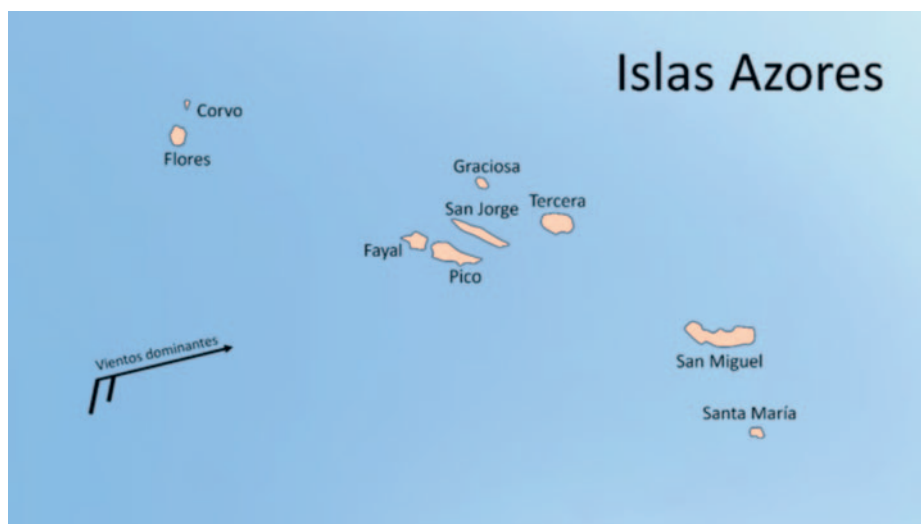
Convencido de la necesidad de recuperar las islas rebeldes por la fuerza, el rey dio orden de preparar una armada para la conquista de la isla Tercera. Pero, como eran muchos los apuros del reino y todavía no se esperaba la oposición francesa, se planeó la campaña bajo uno de los principios clásicos de la guerra: *la economía de esfuerzo*. El monarca confió la misión al prestigioso maestre de campo don Lope de Figueroa, con una fuerza de desembarco de solo 2.200 infantes. Subordinado a don Lope, el marino Galcerán Fenollet estaría al mando de la modesta fuerza naval que formaría la expedición: dos galeones, cinco naos y otras tantas carabelas. Siempre ha sido importante

---

(10) Las armadas de averías, que tenían por misión la escolta de las flotas de Indias, se pagaban por los propios comerciantes y eran, por ello, la excepción a los graves problemas financieros a que se enfrentaban las demás armadas del rey.

(11) AHA, Colección Sanz de Barutell (SdB), art. 4, núm. 561. Informe de Francisco Duarte sobre los preparativos de la Armada.

(12) FDEZ. DURO: 1885, anexo 20, p. 234. Carta del rey Felipe II y respuesta del gobernador Figueiredo.



Archipiélago de las Azores. Gráfico del autor

ahorrar recursos cuando estos son escasos pero, como veremos luego, cuando se afina demasiado se dispara el riesgo de estrellarse contra el primer escollo con que choca todo plan militar: la incertidumbre.

Mientras en Lisboa se alistaba la armada de don Lope, se iban acercando las fechas de vuelta de las flotas de Indias, españolas y portuguesas. Ambas solían arribar a las Azores entre julio y agosto. Don Lope no llegaría a tiempo para recibirlas y era urgente enviar otra armada que, en el plazo más breve, se situara a poniente del archipiélago para aprovisionar a las flotas, darles escolta y advertir a sus generales de que siguieran su camino sin recalar en la isla Tercera, donde podían caer en manos de los rebeldes. Esa fue la orden que dio el rey a don Pedro de Valdés, general de la escuadra que había sido creada el año anterior para bloquear el norte de Portugal durante la campaña del duque de Alba.

Como hemos dicho, la misión principal de Valdés, que apenas contaba con seiscientos soldados embarcados, era asegurar la llegada a la Península de las flotas de Indias. Indudablemente, su mera presencia en las proximidades de la isla Tercera podía contribuir a presionar a los rebeldes y hacerles vacilar en su resolución, pero no a costa de incumplir lo que tenía ordenado. Por desgracia para el monarca español, pudo más en esta ocasión la ambición que la disciplina. Habiendo sido informado de que la guarnición portuguesa de la isla Tercera estaba escasa de armas y de moral, el aguerrido general no pudo resistir la tentación de intentar someter el archipiélago con sus propios medios. Como tantos otros a lo largo de la historia, quizá buscaba fama y honores cuando ordenó el desembarco de sus tropas en la bahía de Salga. Pero no es

verdad que la fortuna sonría a los audaces. No siempre, al menos. El asalto, realizado con fuerzas insuficientes, fue rechazado con importantes pérdidas, una de ellas la de su propio hijo.

La iniciativa, que en su justa medida es una de las más importantes virtudes militares, tuvo en esta ocasión resultados contraproducentes que fueron más allá del mero revés táctico. El frustrado golpe de mano de don Pedro de Valdés, que costó más de trescientas bajas, contribuyó a reforzar la moral de los rebeldes y les sirvió de aviso para prepararse ante lo que estaba por llegar. Pocas semanas después del desastre arribó a las Azores la armada de don Lope de Figueroa. Pero, para entonces, el error de Valdés Ambrosio de Aguiar Coutinho –siempre es un error atacar con fuerzas insuficientes confiando en que el enemigo no opondrá excesiva resistencia<sup>13</sup>– había dado alas a un enemigo que, con el ánimo fortalecido por la victoria, había acometido la urgente tarea de fortificar las pocas playas que existían en una abrupta isla de naturaleza volcánica, como son todas las del archipiélago portugués.

A la vista de lo ocurrido en la bahía de Salga y de la desproporción de fuerzas en su contra, don Lope de Figueroa, mucho mejor soldado que Valdés, tomó la decisión correcta cuando ordenó el regreso a Lisboa. La conquista del archipiélago se retrasaba al menos un año, y ese aplazamiento iba a elevar enormemente las apuestas por ambas partes. En 1582, el enemigo a abatir ya no serían las milicias portuguesas fieles a don Antonio, animosas cuando las cosas iban bien, pero de limitado valor militar, sino las tropas francesas desplegadas en la isla y los buques de la potente armada de Felipe Strozzi.

Afortunadamente para el monarca español, la tarea de recuperar las Azores quedó desde ese momento en las experimentadas manos de un hombre providencial, don Álvaro de Bazán.

## Rey servido y patria honrada

Don Álvaro de Bazán, el marino al que Lope de Vega dedicó el conocido verso que da título a este apartado, era en 1582 capitán general de las galeras de España. Habían sido sus méritos, y no su linaje, los que le auparon a una posición tan destacada. Para llegar a lo más alto del escalafón en la España del siglo XVI, era imprescindible un título, que el monarca le concedió en 1569: el marquesado de Santa Cruz. A partir de entonces, sus éxitos se fueron sucediendo de tal forma que, incluso en la patriótera Gran Bretaña, se le considera uno de los más notables marinos de todos los tiempos<sup>14</sup>.

Recordado sobre todo por sus éxitos en el Mediterráneo, al frente de las

---

(13) Un error del que pocos aprenden. Que se lo digan, si no, a Vladímir Putin, que ordenó invadir Ucrania con menos de doscientos mil hombres, pensando que el ejército enemigo no querría combatir, y se encontró con una guerra entre las manos de la que le será muy difícil salir con bien.

(14) Editado por DK en el año 2008, el libro *Battle at Sea*, al que la colaboración del Servicio Histórico de la Royal Navy da cierto carácter oficial, corrige significadas omisiones de

galeras que entonces dominaban este mar, don Álvaro había dado sobradas pruebas de su valía en el socorro a Malta en 1565 y, sobre todo, en la batalla de Lepanto en 1571. En la ocasión que Cervantes calificó como la más alta que vieron los siglos, el marqués desempeñó el mando de la escuadra de reserva, haciendo honor a la confianza que su capitán general, don Juan de Austria, había depositado en él. Sus acertadas decisiones tácticas en los momentos críticos de la batalla contribuyen a explicar el triunfo de la Santa Liga frente a la hasta entonces considerada invencible escuadra otomana.

Pero el recuerdo de Lepanto no debiera hacernos olvidar que el marqués había empezado su carrera en el Atlántico, de la mano de su propio padre, Álvaro de Bazán el Viejo. Con él participó en la batalla de Muros, en 1541, que terminó con el hundimiento o la captura de más de veinte naos francesas dedicadas al saqueo de las costas gallegas. Todavía no había cumplido los dieciocho años y ya conocía por experiencia propia las exigencias del combate.

De su padre heredó don Álvaro un exigente oficio que tenía parte de marino, parte de soldado y parte de armador. Un oficio que no se limitaba a combatir sobre la mar o desde la mar. El marqués fue también responsable del alistamiento de las armadas que el rey puso bajo su mando, cuando la logística era un arte incipiente y no la ciencia en que se ha convertido en la actualidad. Hombre de mente abierta y vocación innovadora, don Álvaro supo aprovechar su propia experiencia para introducir mejoras en el diseño de los buques de su propiedad, construidos específicamente para el servicio de la Monarquía. Por un precio, claro, que así se hacían las cosas en su tiempo y había que pagar el palacio del Viso.

En sus primeros años como marino, don Álvaro se había distinguido por sus éxitos frente a los corsarios franceses en el Atlántico. Entendía, pues, a la perfección las condiciones del combate en naves mancas, tácticamente muy diferentes de las galeras. Pero no era esta su única cualidad. En el *Quijote*, Cervantes le llamó «rayo de la guerra» y «padre de los soldados». Pocos elogios pueden caracterizar mejor el liderazgo de un militar. De su carácter, rara combinación de prudencia y audacia, da fe su respuesta a las dudas de otros grandes marinos en el consejo de guerra celebrado para discutir las opciones del socorro a Malta: «En las empresas, después que se han pesado bien las circunstancias, siempre hay que dejar algo a la fortuna» (FDEZ. DURO: 1972, p. 92). Era, pues, el invicto marqués la persona idónea para la campaña

---

la historiografía británica dedicando dos de sus escasos recuadros biográficos a reseñar los méritos de los dos españoles que, a juicio del autor —el historiador R.G. Grant, asesorado por el CN Christopher Page—, merecen el honor de figurar en la reducida lista de los grandes marinos de todos los tiempos: Roger de Lauria y Álvaro de Bazán. Del segundo, además de su brillante actuación en Lepanto como comandante de galeras, destaca que demostrara igual aptitud táctica en el enfrentamiento de naos y galeones en la batalla de la isla de San Miguel. Un reconocimiento inusual ya que, en general, los británicos se han atribuido el mérito de haber enseñado al mundo los secretos del combate a vela en su larga guerra contra España, que no comenzaría hasta tres años después.



que se avecinaba, como seguramente lo habría sido para la empresa de Inglaterra si la enfermedad y su desconfiado rey le hubieran respetado como sin duda merecía.

### La decisión del rey

El planeamiento de las operaciones militares es hoy —y también lo era en la época de Felipe II— un proceso complejo, sometido a la incertidumbre que se deriva del desconocimiento de las intenciones del enemigo y de sus capacidades. En el siglo XVI, todavía no había teorizado Clausewitz sobre *la niebla de la guerra*, pero haberla —como se dice en mi tierra gallega— ya la había.

Como no nos gusta la incertidumbre, hoy disponemos de procedimientos reglados que, sin abandonar del todo el concepto tradicional del *arte de la guerra*, tratan de apoyarse en la ciencia para realizar una tarea que en el pasado era más intuitiva. Pero, en esencia, el producto final es el mismo y suele presentarse en dos etapas: una decisión firme sobre cuál será la línea de acción concreta que se va a adoptar —que es la base de lo que hoy llamamos *Concepto de Operaciones* o CONOPS— seguida de un *Plan de Operaciones* detallado que contemple todos los pormenores de la ejecución.

Como es obvio, no existían procedimientos estandarizados en el siglo XVI. Pero el estudio de la historia —un arte que por desgracia se va perdiendo entre los líderes de hoy— ya sugería a los reyes de la época y a sus consejeros militares que cualquier error en el concepto de la operación podía echar por tierra los esfuerzos de los más capaces soldados. Por desgracia para España, Felipe II tuvo que vivir esa experiencia solo seis años después. Hombre inteligente, es probable que llegara a comprender que el fracaso de la Grande y Felicísima Armada en 1588 fue el inevitable resultado de un concepto de operaciones equivocado, del que solo él era responsable.

Afortunadamente, no hubo errores de importancia en el concepto de la empresa de las Azores. No, al menos, a partir de 1582. Mientras en la isla Tercera se preparaban para la invasión que se suponía inminente, y en Francia se alistaba una gran armada para apoyar a los rebeldes, al monarca español se le presentaban dos posibles líneas de acción: la primera, acelerar los preparativos para recuperar el archipiélago durante el invierno de 1581, antes de la llegada de los franceses; la segunda, aplazar la operación hasta la mejora de las condiciones meteorológicas, a partir de la siguiente primavera.

Cuenta Fernández Duro en su documentado libro sobre la campaña de las Azores que los consejeros del rey estaban divididos. Unos argumentaban que el retraso del desembarco hasta 1582 daría a los rebeldes tiempo para fortificar las playas y mejorar las defensas de la isla. Para otros —que quizá conocieran mejor la mar y la respetaran más—, ninguna obra de ingeniería debida a la mano del hombre igualaría las dificultades que podrían provocar los temporales invernales en las costas del archipiélago. Los primeros defendían que la inminente llegada de tropas francesas haría más difícil y costosa la conquista.



Para los segundos, el despliegue en la isla Tercera de un ejército extranjero, con la actitud insolente que entonces era común en la soldadesca, predispondría a muchos de los isleños en contra del prior de Crato<sup>15</sup>.

Escuchadas todas las razones, Felipe II, haciendo honor a su fama de rey prudente, tiró por la calle del medio –un recurso muy utilizado también en el presente– y decidió que el asalto a la isla Tercera tendría lugar en la primavera de 1582, lo que al final resultaría imposible porque el reino no disponía en aquel momento de los buques que serían necesarios para la conquista<sup>16</sup>.

Tomó además el monarca otra decisión igualmente importante: lejos de volver a probar fortuna con un nuevo golpe de mano, el desembarco se llevaría a cabo con fuerzas suficientes para garantizar el éxito de la empresa. Entre los diferentes principios de la guerra, el de *economía de esfuerzo* dejaba así paso al de *concentración de fuerza*, mucho más fiable<sup>17</sup>. Además, para asegurar la defensa de la isla de San Miguel hasta el aplazado momento de la conquista del archipiélago, ordenó reforzar su guarnición con tres compañías

---

(15) Tanto el debate de los consejeros –que trae a mi memoria los debates de los jefes de las distintas secciones de mis estados mayores– como el proceso de la decisión del rey se parecen a las prácticas hoy vigentes más de lo que a muchos, orgullosos de nuestra moderna doctrina militar, nos gustaría admitir.

(16) Aunque quizá baste decir que no había leche en el reino para tanto café, merece la pena transcribir este largo párrafo con el que Fernández Duro (1972, t. II, p. 308) nos da una lección de historia –otra más– explicando las circunstancias del momento. El texto ilustra a la perfección los apuros que, a pesar de los esfuerzos de muchos notables marinos, contribuirían poderosamente a la decadencia de España en el siglo XVII:

«Por entonces afligía la peste a las provincias de Andalucía, impidiendo dar mayor desarrollo a los aprestos que en todo el litoral se hacían; aprestos extraordinarios, pues independientemente de las tres flotas de la India Oriental, Nueva España y Tierra Firme, se aderezaba escuadrilla que, al mando de Rui Díaz de Mendoza, fuera a estacionarse en la isla de Santo Domingo y vigilara el mar de las Antillas, plagado de piratas; armada fuerte para cubrir el estrecho de Magallanes y costa de Brasil, a cargo de Diego Flores de Valdés; otra que socorriera a las guarniciones de las plazas berberiscas, acosadas de los moros, y otra, todavía encomendada a Marín de Bertendona, que guardara las costas de Galicia y Portugal, sin hacer cuenta de las escuadras de galeras distraídas con las operaciones contra turcos y argelinos. Para tan considerable ostentación hubo que recurrir a la orden general de embargo de cuantas naves de naturales hubiera y fueran llegando a los puertos de la Península, desde Fuenterrabía a Rosas, a los de las islas Baleares y a los de los reinos de Nápoles y Sicilia, tomando por encima, a sueldo, en virtud de contratos voluntarios, urcas de Flandes y naos de Ragusa, Venecia, Génova y otras levantiscas. De las españolas no se libraron las de pesca de Terranova, Irlanda y cabo de Aguer, en África, ni siquiera las besugueras de Castro y Laredo, siendo general la leva de marineros, que se aumentó con voluntarios genoveses, con la particularidad de haber puesto condiciones insolentes, pero justificadas, con mención del mal tratamiento, falta de pagas y detestable ración en campañas anteriores. Las industrias y comercio de mar sufrieron entonces uno de los más rudos golpes que con la continuidad habrían de aniquilarlos, elevando por ello sentidas exposiciones las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, privadas de brazos; las de Castilla, de naos en que exportar los frutos, especialmente las lanas, ramo principal de los cambios, y por la generalidad, el reino junto en Cortes».

(17) Se dirá el lector que, con los principios de la guerra en la mano –al menos en su versión anglosajona, que es la que se está comentando en este artículo–, uno puede justificar cualquier línea de acción. Y es razonable que sea así, porque son herramientas del pensamiento, no recetas de cocina.

adicionales, medida que resultó muy oportuna porque hizo posible que, en el mes de mayo, se rechazara un ataque de tanteo llevado a cabo por las primeras tropas francesas que arribaron al archipiélago.

### Las instrucciones del rey

Decidido el cómo y el cuándo, envió el rey a don Álvaro de Bazán, todavía capitán general de las galeras de España, pero elegido para el mando de la empresa de las Azores, órdenes detalladas que, como ocurre con los modernos Planes de Operaciones, cubrían tanto la preparación de la armada como los objetivos militares de la jornada. Las órdenes reales detallaban también las *reglas de enfrentamiento* –al menos hoy las llamaríamos así– que se debían seguir para someter a los súbditos rebeldes como el monarca deseaba: con el mínimo derramamiento de sangre. Afortunadamente para el marqués, la confianza de Felipe II –y también, por qué no decirlo, la lejanía del archipiélago– le garantizaba un alto grado de independencia en las cuestiones tácticas. Pero, como iremos viendo, sería justo decir que el monarca mantenía con mano firme las riendas en todo lo demás<sup>18</sup>.

De conformidad con las instrucciones reales, las fuerzas que iban a reunirse para la conquista del archipiélago –que, dada su entidad, habrían de alistarse simultáneamente en Lisboa y en Sevilla– estarían formadas por

- sesenta buques mayores –entre galeones, naos gruesas y urcas–, con un número proporcional de pataches y otras embarcaciones ligeras para las misiones de exploración y enlace;
- doce galeras, imprescindibles para apoyar las operaciones de desembarco, porque su pequeño calado les permitía acercarse a la playa llevando a remolque a las embarcaciones menores;
- diez mil soldados;
- ochenta barcas de fondo plano, capaces de varar en la playa para hacer posible el desembarco de las tropas. Estas embarcaciones, diseñadas para la ocasión, habían de ser construidas según un modelo único, una mitad en Lisboa y la otra en Sevilla.

Exigente hasta lo imposible –sorprenderá al lector saber que lo que hoy llamamos «logística» no se admitió formalmente como principio de la guerra hasta después de la Segunda Guerra Mundial–, Felipe II fijó la fecha de llegada de don Álvaro al archipiélago en el mes de abril de 1582. Había razones para justificar la urgencia, porque el monarca estaba bien informado de los progresos de la armada que se estaba alistando en Francia para apoyar a don

---

(18) El rey remitió al marqués dos extensas instrucciones, una de carácter general y otra privada. El lector interesado puede encontrar copias de ambas en AHA, CN, Ms. 501, docs. 199 y 200.

Antonio. Pero, como ocurriría en 1588 con la Gran Armada, ni la voluntad real ni el celo del marqués podían hacer milagros cuando escaseaban los mimbres necesarios para construir el cesto.

Concedor de las dificultades de todo tipo que había que superar para alistar tan potente armada, dio el rey plenos poderes a don Álvaro para dirigir personalmente todas las actividades de preparación, tanto en Lisboa como en Sevilla. No era pequeña empresa. En ambos puertos había que ocuparse del alistamiento de los buques, su artillería y sus pertrechos; del embarque de la gente de guerra, sus armas y municiones; y del acopio y conservación de los víveres precisos para una campaña que podría durar hasta seis meses. Todo ello –debe decirse– sin que Felipe II, siempre escaso de fondos, se mostrara excesivamente generoso. Así, al tiempo que autorizaba al marqués a adquirir los víveres frescos que eran imprescindibles en cualquier campaña prolongada, le ordenaba que tuviera «muy particular cuidado con que sea solamente de lo que no se pudiera excusar, porque [por que] se conserve el dinero para lo que se podría ofrecer, y que en esto se tenga mucho la mano»<sup>19</sup>.

No dejó el minucioso rey de darle al marqués detalladas instrucciones de carácter político, que merece la pena reseñar porque nos muestran las inquietudes de un personaje tan discutido como ha sido Felipe II. Entre ellas resaltaba el extremo celo que exigía el monarca para que se integraran en la expedición las fuerzas del reino de Portugal y se evitara todo posible roce entre los súbditos de ambas coronas. Escribe el rey:

«Tendréis mucho cuidado de que entre los capitanes, maestros y gente mareante portuguesa y extranjera de las naos de la armada no haya diferencias, ni se den ocasiones los unos a los otros, por ser esto de tanto inconveniente a mi servicio, sino que tengan buena correspondencia y conformidad los unos con los otros, y que los maestros y marineros de los navíos portugueses y extranjeros sean bien tratados de los soldados, capitanes, oficiales y gente de guerra, y no se les haga agravio ni dé ocasión ninguna, y vayan muy conformes y se correspondan bien ...»<sup>20</sup>.

También ordenó el rey a su capitán general que diera una oportunidad a la diplomacia: «Si los de la isla vinieren a mi obediencia o se rindieren antes de saltar a tierra, los recibiréis a voluntad mía»<sup>21</sup>. Junto a esta instrucción, que demostraba que seguía prefiriendo el acuerdo a la imposición, dio el rey algunas órdenes destinadas a mitigar los horrores de la guerra, limitando la autorización para el saqueo solo a las ciudades que se resistieran a la conquista y excluyendo del pillaje a iglesias y conventos. Incluso se preocupó el meticuloso monarca por ordenar que las tropas desembarcadas no mataran el ganado

---

(19) *Ibíd.*, doc. 199. Real instrucción al marqués de Santa Cruz para la jornada de la Tercera, 13 de enero de 1582.

(20) *Ibíd.*

(21) *Ibíd.*, doc. 200. Instrucción particular del rey al marqués de Santa Cruz, 13 de enero de 1582.

vacuno que los habitantes de la isla Tercera necesitarían para sobrevivir una vez reducida la rebelión.

Por si la diplomacia fracasara, trató el rey con cierto detalle los castigos que habrían de darse a los prisioneros de la campaña según su nacionalidad y su condición. Franceses e ingleses, súbditos de monarcas con los que Felipe II estaba en paz, serían tratados como piratas y, por ello, ejecutados siempre que fueran mayores de edad. Con los portugueses sería mucho más benévolo, aunque desde luego no con todos. Sirva este párrafo de botón de muestra: «A todos los frailes que hubieren predicado insolencias y animado a los de la tierra a rebelión, como se entiende que lo han hecho y hacen algunos, haréis prender y traerlos presos en la dicha armada a buen recaudo, para que mande lo que se hará de ellos»<sup>22</sup>. No sería nada bueno.

Si el rey se extendió largamente en las instrucciones políticas, tuvo el buen criterio de dejar las decisiones tácticas a don Álvaro con una de esas frases propias de la época que tanto envidiamos los militares del siglo XXI, permanentemente maniatados por las modernas comunicaciones por satélite: «Os gobernaréis de suerte que en todo se haga lo que convenga, como de vos confío»<sup>23</sup>.

Con ser mucho, no era esta frase la mejor prueba de la confianza del monarca. La única advertencia específicamente militar que Felipe II consideró necesario hacer por escrito al marqués servía para dejar dos conceptos meridianamente claros. El primero afectaba al ámbito operacional: la prioridad de la fuerza expedicionaria era la destrucción de la armada enemiga, si es que esta llegara a presentarse en el archipiélago:

«En caso de que la armada o navíos que según los avisos que se tienen se van juntando en Francia o Inglaterra para ir a la dicha isla de la Tercera, o al socorro de ella, o a hacer otros daños, fuesen a ella, tendréis mucha cuenta y cuidado de impedirselo y de salir con la armada que lleváis a pelear con la otra armada o navíos y deshacerlos»<sup>24</sup>.

El segundo se refería al mando de la fuerza, donde el liderazgo de don Álvaro, ya fuera en la mar o en tierra, era irremplazable. Ordenaba el rey que, si no se presentaba la armada enemiga, el marqués debía dirigir personalmente las operaciones en tierra y dejar a alguno de sus subordinados la responsabilidad de mandar los buques. Si, por el contrario, era necesario combatir en la mar, el marqués tenía que permanecer al frente de la armada y dejar las operaciones en tierra a uno de los maestros de campo que con él navegaban. No tenía el monarca ninguna duda de que era a don Álvaro de Bazán a quien correspondía ocupar el puesto de mayor riesgo y fatiga que, de acuerdo con las Reales Ordenanzas de ahora y de siempre, todos los militares tienen la

---

(22) *Ibidem*.

(23) *Ibidem*, doc. 199. Real instrucción al marqués de Santa Cruz para la jornada de la Tercera, 13 de enero de 1582.

(24) *Ibidem*.

obligación de desear.

### **Frente a los elementos: el tránsito hacia las Azores**

El hombre propone y Dios dispone. Aunque, pensándolo mejor, quizá en el contexto bélico sea más apropiado recordar el conocido aforismo militar que dice que no hay plan que aguante el primer contacto con el enemigo. Y ¿qué mayor enemigo, en la heroica época de la vela, que la propia mar?

Pero no adelantemos acontecimientos. Como hemos dicho, y a pesar del celo de don Álvaro, las dificultades logísticas que, en la España de los Austrias, conllevaba la creación de una armada virtualmente de la nada fueron dilatando la fecha de salida hasta que se recibió en la corte la noticia de que una potente armada francesa, al mando de Felipe Strozzi, había partido hacia las Azores. Fue, pues, la necesidad –y no el resultado de una programación felizmente concluida en el tiempo previsto– lo que obligó a zarpar apresuradamente el día 10 de julio.

De Lisboa salió don Álvaro de Bazán con su insignia a bordo del galeón *San Martín*, un buque portugués de 1.200 toneladas –desplazamiento muy considerable para la época– que había sido capturado por las tropas del propio marqués en Lisboa cuando combatía al servicio del prior de Crato<sup>25</sup>. Le seguía el *San Mateo*, otro galeón portugués, de menor tamaño, rendido a don Álvaro en Setúbal, que llevaba a bordo a don Lope de Figueroa. El resto de la armada estaba formado por 19 naos gruesas –tres de las cuales se retrasaron en Lisboa y nunca llegaron a incorporarse–, 10 urcas y 5 pataches.

Algunos días más tarde, salió de Cádiz la otra parte de la armada creada para la empresa, al mando de don Juan Martínez de Recalde. Se componía de veinte buques, entre los que se contaban dos galeones de propiedad de don Álvaro de Bazán. Poco después zarparon las doce galeras de Francisco Benavides, barcos preferentemente mediterráneos pero que, como hemos dicho, en aquella época se juzgaban idóneos para las operaciones que hoy llamamos anfibas: las de desembarco con oposición.

Pronto habían de comprobar los expedicionarios que ni siquiera en el mes de julio puede uno fiarse del océano Atlántico, y menos si se tiene que navegar en buques que, como era el caso de los del siglo XVI, apenas ceñían al viento. Los tiempos duros de poniente en el Algarve portugués retrasaron la navegación de las naos de Recalde y obligaron a volver a puerto a las galeras de Benavides, incapaces de resistir el temporal.

Aunque en menor medida, también sufrieron la furia de los elementos los buques que partieron de Lisboa con el marqués, que a lo largo de tres días de lucha contra vientos contrarios fueron arrastrados hasta la latitud del cabo

---

(25) Los galeones españoles, diseñados a la medida de la Carrera de Indias, tendían a ser considerablemente más pequeños que los portugueses, que habían de rentabilizar el viaje a las Indias Orientales, mucho más largo.

San Vicente. Los daños en la mayoría de los buques no fueron excesivos, pero una de las naos de esta agrupación, que además de a tres compañías de soldados, llevaba a los médicos y cirujanos con el material de hospital, «se volvió sin orden diciendo que hacía agua»<sup>26</sup>.

Poco a poco mejoró el tiempo, lo que permitió que don Álvaro arrumbara a las Azores sin más inconvenientes. Pero, cuando por fin arribó a la isla de San Miguel el día 21 de julio, la armada había quedado reducida a veintisiete buques capaces de combatir –los pataches no tenían otra misión que la exploración y el enlace–, y solo tenía a bordo unos 5.500 soldados<sup>27</sup>, la mitad de lo que se había planeado sobre el papel.

Aunque tardía, no pudo ser más oportuna la recalada del marqués en la isla de San Miguel. Seis días antes, la armada francesa, que había logrado anticiparse a la española, había desembarcado sus tropas en la Laguna. Tras saquear la villa, los franceses avanzaron por tierra hacia la capital de la isla, Punta Delgada. Muerto el gobernador, las fuerzas leales a Felipe II se refugiaron en la fortaleza de la ciudad, mientras muchos de los isleños, ya fuera por convicción o por miedo, tomaban partido por don Antonio. El propio prior había desembarcado bajo la protección de los franceses para, como los grandes hombres de la época –algo que él nunca demostraría ser–, tratar de galvanizar los ánimos de sus partidarios con su presencia. La situación para el medio millar de defensores de la fortaleza era ciertamente difícil, pero la llegada de la armada de don Álvaro obligó a los franceses a reembarcar para enfrentarse a su nuevo enemigo, y devolvió el control de la isla a las tropas leales al monarca español.

En la mañana del día 22, sin saber nada de lo que ocurría en tierra –el marqués había despachado dos pataches a Punta Delgada el día anterior, pero ninguno de ellos había vuelto todavía–, don Álvaro ordenó el fondeo de sus buques en Villafranca, con intención de hacer aguada. Mientras se llevaba a cabo la maniobra, el marqués fue informado de la situación en la capital y de la presencia de la armada francesa<sup>28</sup>. Dada la urgencia de la situación, don Álvaro ordenó levar inmediatamente y dispuso a sus buques para la batalla.

### Testigos de excepción: Strozzi y Álvaro de Bazán

Si algún testimonio pudiera arrojar luz sobre lo ocurrido al sur de la isla de San Miguel en ese mes de julio de 1582, este sería el de los generales enfrentados. Pero Strozzi no dejó informe alguno, y los de la armada de don Álvaro

---

(26) Así se cuenta en un informe localizado por Navarrete entre los papeles del marqués de Santa Cruz, al parecer del mismo año de la batalla, sobre el enfrentamiento contra la armada de don Antonio en las Azores. AHA, CN, Ms. 501, doc. 206.

(27) Doy crédito a esta cifra, muy discutida, porque es la que figura en el informe del marqués antes citado.

(28) Solo uno de los dos pataches consiguió regresar. El otro fue capturado por el enemigo, proporcionando a Strozzi valiosa inteligencia sobre las fuerzas de don Álvaro.

apenas rozan las cuestiones tácticas que podrían interesarnos. No detalla el marqués sus decisiones, ni hace el menor esfuerzo por justificarlas. Así pues, lo único que podemos hacer es tratar de reconstruirlas a partir de los hechos que recogen las distintas fuentes. Y el primero de los hechos que sobresale de la niebla de la historia es, por obvio que parezca, que las dos armadas terminarían enfrentándose el 26 de julio.

No siempre se recuerda que el primer hito imprescindible de cualquier combate, ya sea terrestre o naval, es la decisión de uno o de los dos comandantes de presentar batalla. En tierra suele bastar con la voluntad de quien tiene la iniciativa. Pero no ocurre lo mismo en la mar. El espacio marítimo no puede conquistarse ni poseerse de manera permanente. Por él se mueven los buques con relativa libertad; y por eso, aunque también estén erizados de cañones, es erróneo equipararlos a fortalezas, como se ha hecho en ocasiones. Las peculiaridades del medio en que se mueven dan a los comandantes navales cierta libertad para rehusar el enfrentamiento cuando no sienten que tienen la victoria a su alcance<sup>29</sup>. A pesar de las teorías en su día defendidas por Mahan y otros autores, las batallas navales decisivas han sido bastante infrecuentes a lo largo de la historia porque, no habiendo frentes, ciudades o accidentes geográficos que defender, rara vez es un error la decisión de retirarse ante una fuerza que se cree superior<sup>30</sup>.

¿Por qué, entonces, llegó a librarse la batalla de la isla de San Miguel? Es fácil entender las razones por las que Felipe Strozzi, el general francés, quería trabar combate. No se trataba de un soldado aficionado ni había llegado a su posición por el favor real. Militar de considerable prestigio y brillante hoja de servicios, dejó su puesto en la corte en 1581, con el permiso de su rey para hacerse cargo de la armada de don Antonio, teóricamente mercenaria pero en realidad al servicio de los intereses de Francia. Era un hombre valiente y, desde su perspectiva, la comparación de fuerzas debía de parecerle claramente ventajosa. Según sus propias estimaciones, que inicialmente se basarían en el número de velas enemigas que sus informadores habían podido contar, se iba a enfrentar a 31 barcos. Él disponía de 73<sup>31</sup>. Si nos referimos exclusivamente a buques de combate, excluyendo los pataches o similares, las crónicas coinciden en que disponía de alrededor de sesenta naos y galeones<sup>32</sup> por los veintisiete españoles, una diferencia más que suficiente para asegurar una victoria

---

(29) Hay, desde luego, excepciones. Fue solo el honor lo que decidió al almirante de Castilla Alonso Jofre Tenorio a enfrentarse al enemigo frente a Gibraltar, en 1340. Solo la disciplina obligó a Cervera a salir de Santiago de Cuba. Pero son tan escasas que, como suele decirse, apenas sirven para confirmar la regla.

(30) Este extremo –y cualquier otro, porque el talento no puede improvisarse– lo explica Fernández Duro de forma más breve y convincente: «Muy casualmente se han visto en la mar dos armadas contrarias de alto bordo revolverse la una con la otra si no son conformes en el acometerse».

(31) Esa cifra pone en boca de Strozzi Charles de La Roncière en el volumen IV, pág. 181, de su *Historia de la Marina francesa*. Se trata de uno de los pocos historiadores franceses que dedicó atención a una armada que, una vez derrotada, nadie quiso considerar suya.

(32) A finales del siglo XVI, las diferencias entre ambos tipos de buques no estaban demasiado claras.



que pondría en sus manos no solo las Azores, sino las flotas de Indias que allí recalaban<sup>33</sup>.

Más difícil le sería al general francés comparar el número y la calidad de los cañones de ambas armadas, sobre el que ni siquiera hoy hay datos fiables; o la cantidad de tropa embarcada, donde la ventaja francesa era bastante menos acusada: alrededor de 6.000 infantes por los quizá 5.500 que suponemos que, como mucho, tenía la armada de don Álvaro. Pero no debe olvidarse que, para complementar lo que por sí mismo podía ver, disponía el francés de la información que había obtenido del patache capturado el día 21. En cualquier caso, sus decisiones dan fe de que se sentía capaz de vencer.

Para el marqués de Santa Cruz no era nueva la situación de contar las velas francesas y hallarse en desventaja. Ya le había ocurrido en su juventud, en la batalla de Muros. Brillante táctico, sabía que la superioridad que de verdad cuenta no es la que resulta de la comparación del número de velas, sino la que la maniobra de los buques crea sobre un punto concreto del campo de batalla en un momento dado. Sin embargo, también a él le faltaban elementos esenciales de información. También él —y ese ha sido siempre uno de los signos de la profesión militar— estaba obligado a tomar decisiones en la incertidumbre. ¿Cuántos buques componían la armada de Strozzi? ¿Cuántos soldados? Desconocía además el marqués un dato aún más importante: ¿cuándo llegaría a las Azores la armada de Recalde, que le daría una ventaja quizá decisiva? La niebla de la guerra<sup>34</sup>, tan espesa en su siglo, le impedía estimar con alguna exactitud el retraso que pudiera haber acumulado el marino vasco. Hoy sabemos que Recalde no se presentaría hasta el 9 de agosto pero, en aquel momento, ni Strozzi ni don Álvaro tenían el menor indicio que permitiera adivinar de cuánto tiempo disponía el primero para intentar decidir el combate, ni cuánto tendría que esperar el segundo para asegurarse la superioridad.

¿Qué opciones tácticas tenía entonces el marqués? Podía ceder terreno, limitarse a desembarcar tropas para defender la isla de San Miguel y esperar la llegada de los navíos de Cádiz... o arriesgar sus buques y su vida, su reputación y la de su rey en un combate de resultado incierto. Tengo claro lo que haríamos la mayoría, pero solo podemos especular sobre las razones que a él le decidieron a presentar batalla. Quizá la confianza en la superioridad de sus buques, en su mayoría castellanos y portugueses, los dos reinos que en aquel momento histórico dominaban el océano Atlántico. Quizá el conocimiento de

---

(33) En todas las batallas se exageran las cifras del enemigo. Es probable que entre esos sesenta navíos hubiera un porcentaje de naos pequeñas de poco valor militar, quizá hasta un tercio de acuerdo con lo escrito por Agustín R. Rodríguez González en *Victorias por mar de los españoles*. En cualquier caso, la ventaja francesa debía de parecer clara cuando Strozzi, que podía haberse retirado o buscado la protección de las fortalezas la isla Tercera, aceptó el combate sin vacilar.

(34) Un término, por cierto, tan vigente en la época de la vela como en la actualidad. A pesar de la proliferación de satélites y del desarrollo de las telecomunicaciones, las herramientas modernas apenas pueden penetrar una niebla que ya no está hecha de distancia, sino de engaño y desinformación.



la valía de los tercios embarcados, de la que él mismo fue testigo en innumerables ocasiones, o el indiscutible prestigio del veterano maestro de campo don Lope de Figueroa, con quien ya había combatido en Lepanto. Quizá le decidió el saber que él era marino y tenía una experiencia en el medio naval de la que carecía Strozzi. Es posible –aunque lo considero poco probable– que, simplemente, pensara que no tenía alternativa<sup>35</sup>. De lo que sí podemos estar seguros es de que su decisión, como las de toda su vida militar, se ajustaría a la ya citada máxima que el marqués había convertido en norma de su propia vida: «En las empresas, después que se han pesado bien las circunstancias, siempre hay que dejar algo a la fortuna».

### Prueba y error: las armadas a la vista

Desde que las dos armadas se avistaron, en la tarde del día 22, hasta que comenzó la batalla el día 26, transcurrieron casi cuatro días en los que ambos generales maniobraron sus fuerzas, tratando quizá de encontrar la ocasión que les diera la ventaja táctica. Casi cuatro días de enorme tensión en los que estuvo a prueba no solo la habilidad de uno u otro para la maniobra, sino esa disposición del ánimo que los militares llamamos *voluntad de vencer*<sup>36</sup>.

Para relatar lo ocurrido durante ese largo periodo, y aun sabiendo que solo es la versión de una de las partes –Strozzi no viviría para dar la suya–, tomaré como referencia tres documentos coetáneos. El primero es el extenso relato que ya hemos citado, copiado por Navarrete de entre los papeles del marqués de Santa Cruz. Aunque está escrito en tercera persona, nos acerca mejor que ningún otro a la visión de don Álvaro, que seguramente lo conservaba por esa razón. El segundo es el relato que don Miguel de Oquendo envió al secretario Juan Delgado el 29 de julio de 1582 (SdB, art. 4, núm. 645). El tercero es una relación, de fecha 1 de agosto, que aparentemente está escrita desde el galeón *San Mateo*, el buque que tendría el papel más decisivo en la batalla (ib., núm. 636). La comparación de los tres documentos, con sus coincidencias y discrepancias, arroja luz sobre lo ocurrido, al menos desde la perspectiva de los vencedores.

El mismo día 22 de julio, después de reembarcar sus tropas y hacerse a la mar, Strozzi confirmó sus intenciones de combatir disparando una pieza de artillería, a modo de desafío. Don Álvaro respondió al reto devolviendo el tiro

---

(35) En el informe de fecha 1 de agosto de 1982, incluido en la Colección Sanz de Barutell (art. 4, núm. 636), se puede leer un párrafo que apoya este último argumento: «Ese día el marqués, con parecer de los hombres más principales de la Armada, se resolvió de pelear con ellos, lo cual de nuestra parte era fuerza de hacerse por no tener donde acogernos y por ser su armada mucho más ligera que la nuestra y ser en su mano el pelear o no todas las veces que quisiese».

(36) Fernández Duro elogia en el marqués «la confianza y la grandeza que le dieron puesto entre los héroes preclaros de la marina española». Más admiro yo la capacidad de mantener la presencia de ánimo durante cuatro días seguidos, sin ceder a la tentación de apresurarse ni pensar en retroceder.

e izando lo que hoy llamaríamos «bandera de combate». Había dispuesto el marqués sus fuerzas en «la orden de batalla, que fue una frente de las naos y galeones (AHA, CN, Ms. 501, doc. 206), con un centro poderoso capaz de asegurar el apoyo mutuo entre sus navíos y una reserva de cuatro naos. A la derecha del *San Martín*, la capitana, situó al galeón *San Mateo*, donde estaba embarcado don Lope de Figueroa. A la izquierda formó la urca de don Francisco de Bobadilla. Dice el citado informe: «Con mucho estruendo de pífanos y atambores y las banderas tendidas, fue nuestra armada en embestir la enemiga, la cual venía a hacer lo mismo en buena orden, pero por calmar el viento no pudieron combatir ese día» (ib.)

Aunque no se llegara a trabar combate, un relato así nos llena de dudas. ¿De verdad iba el marqués a embestir al enemigo en una línea de frente, como en Lepanto? ¿No se trataba de naves mancas, con cañones en los costados, que hoy juzgamos más apropiadas para combatir en línea de fila? ¿No facilitaría esta formación que un enemigo mucho más numeroso lo envolviera por las alas? Antonio Luis Gómez Beltrán, autor de un completo estudio de la campaña, escribe con rotundidad: «Para el dispositivo español todo eran desventajas» (2017, p. 291). Objetivamente, no puedo menos de darle la razón. Pero yo no soy don Álvaro. ¿En qué estaba pensando el marqués? Parece llegado el momento de reflexionar sobre lo que un hombre de su época pudiera entender sobre táctica.

Alonso de Chaves publicó su conocida obra *Espejo de navegantes* cuando don Álvaro era apenas un adolescente. En ella, Chaves había establecido ciertos principios tácticos que, en su mayoría, se limitaban a asegurar la correcta preparación de los buques y aclarar cuestiones de procedimiento<sup>37</sup>. Había, sin embargo, algunas normas de mayor calado. Así, el capítulo sexto, que trataba el combate entre formaciones, descartaba la línea de fila<sup>38</sup> con el argumento —que hay que entender desde la perspectiva de la época— de que en ella solo podrían entrar en combate los cabezas de la línea. El comentario de Chaves solo sería cierto si pensamos en dos escuadras acometiéndose la una a la otra, y no combatiendo en líneas paralelas, como ocurriría durante buena parte de las dos centurias siguientes<sup>39</sup>. Con todo, es justo reconocer que en el siglo XVI no existía una doctrina depurada que atara las manos de los tácticos, como ocurriría en buena parte del XVIII. Al contrario, en la época de don Álvaro era preciso hacer camino al andar. Tal como escribió el capitán de navío Ricardo Cerezo, «los órdenes de batalla en la mar dependen más que nada de la imagi-

---

(37) El lector puede encontrar un extenso análisis de las ideas tácticas de Alonso de Chaves en el trabajo del CN Blanco Núñez (2013) «El combate naval: táctica, buques, mando y organización», incluido en la obra *Historia militar de España III. Edad Moderna I. Ultramar y la Marina*, editada por el Ministerio de Defensa.

(38) «Hilera» la llama Alonso de Chaves.

(39) Es curioso que durante tanto tiempo se impusiera la idea del combate en línea, una táctica que exigía el acuerdo tácito de ambos bandos. Roto este acuerdo por los británicos a partir de la batalla de Los Santos en 1782, sus almirantes consiguieron decisivas ventajas tácticas en batallas como la de Trafalgar.

nación de los generales y de su habilidad personal» (CEREZO MTNEZ.: 1983a).

¿Por qué la fértil imaginación de don Álvaro le sugirió esa línea de frente que hoy nos parece tan inadecuada? Quizá sea más fácil descifrar el enigma si contestamos primero a la pregunta contraria: ¿por qué no volvió a utilizar esta formación en los días sucesivos? ¿Qué es lo que había cambiado? La explicación podría encontrarse en la nota que, en la noche del día 22, recibió el marqués del capitán Juan del Castillo –que había quedado al mando de la fortaleza de Punta Delgada–, con datos precisos sobre la fuerza de Strozzi, seguramente mucho más potente de lo que don Álvaro esperaba<sup>40</sup>. Es razonable pensar que la formación ordenada por el marqués en la primera tarde, al servicio de una mentalidad ofensiva que le exigía buscar el enfrentamiento, fuera descartada cuando llegó a saber a ciencia cierta que combatía en clara inferioridad numérica. Una inferioridad que, como explica Fernández Duro, «no podía presumir don Álvaro de los avisos recibidos antes de salir de la Península» (FDEZ. DURO: 1972, p. 311).

Si aceptamos esta explicación, entendemos lo ocurrido un poco mejor. Supuesta una hipotética igualdad numérica entre las dos armadas, que alejaba el riesgo de envolvimiento, una línea de frente con el marqués en posición central –como la de don Juan de Austria en Lepanto– no tenía por qué repugnar a un marino del siglo XVI. Para empezar, dejaba a salvo el honor de don Álvaro, que seguramente soñaría con un enfrentamiento directo entre su buque insignia y el de Strozzi, algo que acabaría consiguiendo, aunque fuera en los momentos finales de un combate planteado de forma muy diferente. Además, la línea de frente al servicio de una batalla librada de forma ofensiva encajaba a la perfección con la rudimentaria doctrina táctica establecida por Chaves, que el marqués seguramente conocería bien.

Es cierto que los cañones de las naos se encontraban en los costados y no en la proa como en las galeras, pero conviene recordar que el papel de la artillería en 1582 seguía siendo secundario. No cabe achacar solo a la casualidad que los cronistas de la época no sintieran la necesidad de dejar constancia de cuántos cañones tenía cada buque<sup>41</sup>, mucho menos de su calidad –no era lo mismo un cañón de hierro que uno de bronce– o su calibre. Como en las galeras, y aunque con una geometría diferente, la artillería era una herramienta de desgaste que precedía a la acción decisiva del combate, que en aquel momento histórico todavía era el abordaje (CEREZO MTNEZ.: 1983a, p. 31). Y ese era un papel que podía continuar cumpliendo tan pronto como los buques enemi-

---

(40) En una carta dirigida al marqués, el capitán le ofreció resguardo en Punta Delgada con estas prudentes palabras: «Esa armada de don Antonio que ahí va tiene 58 velas, las 28 gruesas y las demás pequeñas; tiene 6.000 franceses; si la nuestra no es poderosa para pelear con ella, se podrá arrimar a esta fuerza, pues está por el Rey nuestro Señor, y vea V.S. que se aventura a mucho si se pierde».

(41) A juicio de Agustín Rodríguez González, el *San Martín* pudiera llevar unos 40 cañones, y 32 el *San Mateo*. Fernández Duro estima entre veintiséis y treinta cañones de bronce para este último. La cifra debía de ser bastante menor en las naos y urcas, seguramente inferior a veinte en la mayoría de ellas.

gos se encontraran a la misma altura, costado contra costado, en posición de abarloadse.

### De formaciones y de tácticas

Al día siguiente, 23 de julio, el viento de poniente dominante en las islas Azores daba la iniciativa a Strozzi, que tenía el barlovento<sup>42</sup>. Pero el francés desperdició la jornada en acometidas que serían abortadas antes de llegar al combate, seguramente porque nunca logró encontrar un punto débil en la formación cerrada que, a partir del primer conato de enfrentamiento en línea de frente que ya hemos mencionado, adoptaron los buques de don Álvaro. Algo parecido, por cierto, les ocurriría durante muchas jornadas a los marinos británicos que siguieron a la Gran Armada en 1588.

¿Cómo era esa formación? Los historiadores que han estudiado la campaña han dado respuestas muy diferentes a esta pregunta. Pero, a falta de datos históricos fehacientes, para llegar a sus conclusiones han tenido que recurrir a razonamientos lógicos quizá extemporáneos. El caso es que, si juzgamos por las crónicas de la época, ese era un extremo que a nadie parecía importarle, al menos no lo suficiente para molestarse en describirlo.

Si se me permite la digresión, las formaciones navales fueron en el pasado –y algunas todavía siguen siéndolo– el feliz resultado del pensamiento táctico de los más innovadores entre los marinos. Sus creadores han sido aquellos pocos que, como don Álvaro de Bazán, llegaron a comprender que el arte de la táctica está en decidir cuándo y en qué condiciones presentar batalla y, llegado el combate, en encontrar y explotar los desequilibrios, a veces muy pequeños, que pueden darnos superioridad en el enfrentamiento. Establecido el precedente, otros marinos menos brillantes tienden a copiar lo que hicieron los grandes en situaciones parecidas, y así, a lo largo del tiempo, va cristalizando el concepto de cada formación.

Si nos olvidamos por un momento de la formación ordenada por el marqués –más relacionada con lo que hoy llamaríamos «procedimiento táctico»–, y devolvemos el protagonismo a la táctica en sí, podemos imaginar que la mente de don Álvaro estaría concentrada en una perspectiva más amplia del problema que tenía planteado. Conocida la desproporción de fuerzas tras el conato de enfrentamiento del primer día, tenía que replantearse las opciones iniciales con nuevos fundamentos: ¿debía atacar a los franceses o retirarse? A pesar de la menor velocidad de algunos de sus buques, la retirada táctica parecía posible, porque seguramente Strozzi no lo perseguiría. Era mejor para él, y mucho menos arriesgado, completar la conquista de la isla de San Miguel y posicionarse para interceptar las flotas de Indias que todavía habían de llegar.

---

(42) En la época de la vela, quien tenía el barlovento era el que decidía cuándo combatir. Una gran ventaja que, desde luego, no era suficiente para asegurar la victoria y que se perdía al llegar al contacto.

Pero esas eran, precisamente, dos de las razones que, desde la perspectiva de don Álvaro, le impedían abandonar la zona. Una tercera razón era –permítaseme que la recuerde una vez más– la gran incógnita que planeaba sobre el teatro de operaciones: ¿cuándo se presentaría Recalde? La armada de Cádiz –por separado, muy inferior a la de Strozzi– podía llegar al archipiélago en cualquier momento, y el marqués no podía dejarla sola ante el peligro.

Si la retirada era inaceptable y el ataque desaconsejable, el problema táctico quedaba acotado y don Álvaro tomó, una vez más en su larga carrera, la decisión correcta: permanecer en la zona en una robusta formación defensiva. Y esa decisión, que tenía un coste porque implicaba ceder la iniciativa al enemigo, es la que debemos valorar como a la altura de su prestigio. ¿Cómo era la formación? No lo sabemos con exactitud, pero ¿de verdad es tan importante? Vámonos a Malta, en 1565. Una vez tomada la decisión de evitar el combate con la poderosa escuadra otomana y de tratar de sorprender al enemigo llevando soldados de refuerzo directamente a la isla asediada, a nadie le importó cómo iban formadas las galeras que protagonizaron el socorro. Dicho esto, y como en este caso sí se llegó al combate, dedicaremos algunos párrafos a especular sobre un extremo que, vuelvo a recordar, no parecía tener en el momento el carácter decisivo que hoy le concedemos.

El marqués, como hemos dicho, se sabía ampliamente superado en número de buques y velocidad. Tenía sin embargo dos factores que le daban ventaja. Algunos de sus buques –sobre todo los dos galeones portugueses– eran mayores que los de Strozzi y tenían altos castillos, fáciles de defender. Además, sus tercios embarcados eran presumiblemente superiores a los de cualquier otra armada del momento. Con estas bazas, y si nos ponemos en el lugar de don Álvaro –que tenía a su lado a don Cristóbal de Eraso, capitán general de la armada de Indias y segundo en el mando de la expedición–, parece lógico esperar que esa formación defensiva estuviera inspirada en la experiencia de las flotas de Indias. Como seis años después haría Medina Sidonia en la jornada de Inglaterra, lo que el marqués probablemente quería era interponer los buques más potentes entre las fuerzas propias y las del enemigo. Pero haríamos mal en entender que se trataba de proteger a buques mercantes: no era así en absoluto. De hecho, algunas de las naos y urcas más grandes podían contar con tantos cañones y soldados como los verdaderos y todavía escasos galeones. Así parece que ocurría con la urca *San Pedro*, donde estaba embarcado el maestre de campo don Francisco de Bobadilla, y con la nao *Jesús María*, de don Cristóbal de Eraso<sup>43</sup>.

¿Cuál era entonces esa formación defensiva ordenada por don Álvaro de Bazán? De la fragmentaria información que conservamos se deduce que esa primera barrera estaba materializada por una línea de fila –que sí tenía sentido en una formación defensiva, ya que se trataba de cubrir al resto de las unidades– compuesta por los cuatro buques más potentes de la armada: la urca *San*

---

(43) Aunque no hay datos sobre el armamento de los buques de don Álvaro, la urca *El Gran Grifón*, perdida como otras muchas en el regreso de la Gran Armada, tenía 38 cañones.

*Pedro*, de Bobadilla; el galeón *San Martín*, del propio Bazán; la nao *Jesús María*, de Eraso, y el galeón *San Mateo*, de Figueroa. Detrás de ellos –pero no por su popa, sino en la dirección opuesta al enemigo– navegaban entremezcladas las urcas y naos que, llegado el combate, apoyarían decisivamente a los buques de la primera línea<sup>44</sup>.

No conocemos –ni en verdad el asunto nos inquieta demasiado– las posiciones de cada uno de los buques en la formación. Pero no debían de ser demasiado rígidas cuando el informe de Oquendo incluye en la primera línea defensiva –obviamente, una posición de honor– a su propia nao, la *Concepción*. La discrepancia entre los diferentes relatos probablemente indique que los puestos no estaban asignados ni mantenidos de una forma tan precisa como nos gustaría recordarlo hoy, dejando amplio margen a la iniciativa de los más osados capitanes.

### ¿Ganando o perdiendo tiempo?

Las crónicas nos aseguran que ya en la tarde del día 23, y aprovechando la menor movilidad de la armada de don Álvaro –que estaba obligada a navegar a la velocidad del más lento de sus buques, para no dejar ninguno atrás–, Strozzi envió parte de sus naos a doblar la retaguardia del marqués. Habría sido una excelente manera de aprovechar su amplia superioridad numérica, pero la caída del viento hizo fracasar la maniobra y dejó las cosas como estaban. Por alguna razón que no conocemos, Strozzi no volvería a intentarlo en los días sucesivos.

A lo largo del día 24 continuaron las acometidas francesas, llevadas a cabo en esta jornada con mayor agresividad. La armada de don Álvaro, fiel a la idea de la maniobra que presumimos tenía el marqués, se mantenía dando bordos entre las islas de San Miguel y Santa María, sin abandonar la zona ni tratar de atacar a su enemigo. Aprovechando una virada de los españoles, maniobra siempre difícil de realizar en formación, los buques de Strozzi se acercaron por fin a distancia de tiro de sus cañones. Así cuentan las crónicas lo ocurrido:

«La capitana [de Strozzi] con siete galeones vino a embestir a la capitana de nuestra armada y al galeón *San Mateo*; mas llegando muy cerca, no lo hicieron, pero dispararon mucha artillería a nuestra capitana y *San Mateo*, y otra parte de sus navíos a los nuestros, de quien fueron recibidos con otra ruciada de artillería de la capitana de España, de cuatro piezas, y otras muchas del galeón *San Mateo* y también de la nao de don Cristóbal de Eraso y de la de don Francisco de Bobadilla y Miguel de Oquendo, y otras, que fue una gentil vista» (AHA, CN, Ms. 501, doc. 206).

---

(44) Aunque todos los buques de la armada tenían tropas y medios para defenderse, las cifras de bajas publicadas demuestran que, en el día del combate, el apoyo a la primera línea recayó fundamentalmente sobre las naos guipuzcoanas.

En el intenso duelo artillero que al cronista le pareció «gentil» –hay gustos para todo– combatieron, como habría predicho Alonso de Chaves, los primeros buques de las columnas de Strozzi con todos los que, en línea de fila, formaban esa primera barrera defensiva española que ya hemos explicado. En estas condiciones, la geometría del enfrentamiento favorecía a don Álvaro y, al parecer, el resultado del combate también. Reconoce el cronista que el *San Martín* recibió cuatro disparos y otros tres el *San Mateo* pero, con la artillería y las pólvoras de la época, que daban a los proyectiles una baja velocidad inicial, los impactos no causaron averías de consideración en los robustos galeones del rey<sup>45</sup>. No parece que fuera ese el caso de los buques franceses, tal como dice el referido informe con admirable brevedad: «... por la retirada que hicieron se entendió que recibían daño»<sup>46</sup>.

Durante la noche, a partir de la puesta de la luna, don Álvaro maniobró con las luces apagadas para intentar arrebatar el barlovento a los franceses. ¿Por qué querría hacerlo si hemos concluido que, a la espera de Recalde, había renunciado a la iniciativa? Probablemente no estaba pensando en aprovechar la ventaja para atacar al enemigo, sino en retrasar todavía más el combate con la armada de Strozzi. También pesarían en su ánimo las ventajas puramente tácticas del combate a favor del viento, particularmente a la hora de apoyar a su primera línea de defensa si llegara a encontrarse en apuros, como le ocurriría al galeón *San Mateo* el día de la batalla.

Fuera cual fuera el propósito del marqués, la suerte en esta ocasión no se puso de su parte. La maniobra, aunque bien concebida y ejecutada, resultó un fracaso. Cuando ya se había alcanzado el objetivo, faltó el palo mayor de la nao de Cristóbal de Eraso, una avería probablemente achacable a los daños sufridos durante los temporales de los primeros días del tránsito. No queriendo abandonar a su suerte a la *Jesús María* –la más poderosa de sus naos–, don Álvaro se vio obligado a darle remolque. El infortunio restó aún más velocidad a la armada española y permitió que Strozzi recuperara el barlovento, que ya conservaría hasta el día del combate. Perdió además el marqués durante la noche dos urcas que transportaban soldados alemanes y que, alegando haberse extraviado en la oscuridad, no se reincorporaron a la armada hasta días después de la batalla. Con todo, la moral de los hombres de don Álvaro seguramente se vio reforzada al presenciar cómo una de las naos enemigas se hundía a la vista de todos, probablemente a causa de los daños recibidos en el combate artillero del día anterior.

¿Qué nos dicen las maniobras de ambas armadas durante las cuatro jornadas que tardó en producirse el enfrentamiento? Parece obvio que Strozzi deseaba combatir, pero quería hacerlo en sus propios términos y en una situación táctica que le diera ventaja. El marqués, por su parte, no tenía prisa algu-

---

(45) «Sin que ninguno hiciese mal», dice lacónicamente el cronista de los impactos recibidos. AHA, CN, Ms. 501, doc. 206

(46) *Ibidem*.



na. Cada día que el combate se posponía incrementaba las posibilidades de que llegasen los esperados buques de Recalde. Entretanto, no le importaba a don Álvaro ceder la iniciativa al francés a cambio de asegurar la concentración de sus buques que, aun siendo inferiores en número, formados detrás de los imponentes galeones del rey debían de suponer una fuerza de formidable poder disuasorio.

Strozzi, por el contrario, sabía que necesitaba aprovechar la oportunidad que la fortuna le había deparado de enfrentarse a las dos armadas españolas por separado. Era consciente de que no podía limitarse a dejar pasar el tiempo. La presión que debía de sentir sobre sus hombros, que seguramente iría acumulándose con cada singladura transcurrida sin trabar combate, le obligó finalmente a cometer un grave error: la acometida de los navíos franceses en unas condiciones tácticas ventajosas para los buques de don Álvaro. Así ocurriría en la tarde del día 26.

### **La batalla de la isla de San Miguel**

Es muy difícil reconstruir con exactitud lo ocurrido en una batalla naval que tuvo lugar hace más de cuatro siglos. Como hemos explicado, ni siquiera los testigos contemporáneos se ponen de acuerdo en sus relatos porque, dependiendo del lugar que ocupaban durante el enfrentamiento, han visto cosas diferentes. Las fuentes primarias, meticulosamente recopiladas por Fernández Duro<sup>47</sup>, no coinciden del todo, como tampoco lo hacen las interpretaciones de los historiadores navales, que han publicado obras muy estimables sobre la batalla<sup>48</sup>.

Si no es sencillo reconstruir con exactitud lo ocurrido en el campo de batalla, todavía es más difícil descifrar lo que ocupaba la mente del marqués de Santa Cruz llegado el momento del combate. ¿Cuál era su idea de la maniobra en aquel momento? ¿Cuál su pensamiento táctico? Para contestar a todas estas preguntas, disculpe el lector el atrevimiento de que me suelte de la mano de los historiadores que han analizado la campaña con más conocimientos y datos de los que yo puedo aportar, y que recurra directamente a las fuentes primarias, ya referidas. Es probable que me equivoque en mis conclusiones, pero al menos evitaré el sesgo que, a lo largo del tiempo, puede haber ido desfigurando las decisiones de unos y de otros, para adaptarlas a la mentalidad táctica de cada época o tratar de embellecer innecesariamente unos hechos que no precisan más esfuerzo que el de darlos a conocer.

Por lo que hoy sabemos, al amanecer del día 26, las dos armadas navegaban muy cerca una de la otra, con vientos de poniente que, como los días ante-

---

(47) En su obra sobre la conquista de las Azores, Cesáreo Fernández Duro incluye los tres relatos de la batalla que hemos mencionado como anexos 38, 41 y 42.

(48) Además de Fernández Duro, se han ocupado de la batalla RODRÍGUEZ GONZÁLEZ: 2021, CERVERA PERY: 1988 y, más recientemente, y de forma más extensa, GÓMEZ BELTRÁN: 2017.





Situación aproximada de los buques al comienzo de la batalla. Gráfico del autor basado en las crónicas de la época.

riores, daban el barlovento a los franceses. Pasada la hora del almuerzo, la armada de Strozzi, en buen orden —en esto coinciden todos los informes españoles, lo que sugiere que, además de valiente, el francés era, si no brillante, al menos un competente soldado<sup>49</sup>—, y encabezada por la capitana y la almiranta, aprovechó el viento favorable para arribar sobre los buques españoles, que esperaban en formación compacta<sup>50</sup>.

Desde el galeón *San Martín* se vio así el comienzo de la batalla: «A los 26 tornó la armada enemiga a venir en busca de la de España con buena orden y el viento en favor. El marqués hizo poner y juntar las naos de la suya». Más completa, la relación que creemos escrita desde el *San Mateo* dice: «Nuestra

(49) No juzga a Strozzi generosamente el francés Charles de La Roncière, que dejó escrito: «Y Santa Cruz, sin dignarse mirar a su prisionero, hizo señas de arrojarlo al mar, y así murió, después de haberse comportado como un aventurero furioso y desesperado, pero no como un gran capitán». Yo, sin embargo, y para no hacer leña del árbol caído, me atenderé a las fuentes primarias, que no avalan una sola palabra de cuanto hay de crítica a don Álvaro y a Strozzi en este duro párrafo.

(50) No sabemos si la armada de Strozzi se aproximó en dos o en tres columnas, porque los relatos difieren, pero no parece haber intentado envolver a la formación española.

armada iba en la mejor forma que podía, orzando, y de vanguardia iba don Francisco de Bobadilla en la urca *San Pedro*, y luego nuestra capitana que llevaba aún dado cabo a don Cristóbal de Eraso, y luego iba el galeón *San Mateo*, y tras ellos todos los demás navíos, cubriéndoles los cuatro dichos». Desde la nao de Oquendo se detalla un poco más: «Vista por el marqués su determinación [de Strozzi], se puso atravesado como el día antes y en muy buen orden, poniendo su frente muy fuerte con las naves atrás dichas y todas las demás en buena orden».

Si nos atenemos a lo escrito, la única orden de don Álvaro que quedó registrada fue la de «juntar las naos». ¿Por qué subrayar esta decisión? Es probable que fuera porque el propio marqués había insistido en ello. Superado en número y en velocidad, su baza ganadora estaba, como hemos dicho, en los dos poderosos galeones construidos en Portugal. Confiaba el marqués en que estos sólidos buques de altas superestructuras, defendidos por la excelente infantería embarcada –la mejor de su tiempo– y apoyados desde muy cerca por el resto de los navíos de su armada, podrían imponerse a las naos de Strozzi, más numerosas y veloces, pero seguramente menos peligrosas en el enfrentamiento directo, particularmente en espacios reducidos, donde los buques se estorban unos a otros y no hay margen físico para maniobrar<sup>51</sup>. Si el enemigo atacaba en columnas para provocar una melé en superioridad numérica, como hizo Nelson en Trafalgar, era razonable asegurarse de que entre los buques españoles no quedara sitio para que entraran muchos de los enemigos<sup>52</sup>. Si Strozzi buscaba envolver a la armada del marqués, también era prudente asegurar que los buques situados a barlovento tuvieran las espaldas cubiertas<sup>53</sup>.

Así pues, el ataque de Strozzi se producía en la situación táctica que seguramente deseaba don Álvaro. Pero, como se ha dicho, los planes nunca resisten el primer contacto con el enemigo. En el momento del enfrentamiento, el galeón *San Mateo*, por razones sobre las que solo podemos especular –y crea el lector que se ha especulado mucho sobre ello–, se había quedado un poco atrás, ofreciendo a Strozzi un objetivo relativamente aislado sobre el que centrar sus esfuerzos.

A lo largo de los siglos, lo ocurrido con el *San Mateo*, convertido en leyenda, se ha interpretado de formas muy diferentes. Para algunos no hubo tal retraso, sino una salida de la línea hacia barlovento que me parece difícil de creer. Incluso el siempre riguroso Fernández Duro alimenta este mito cuando

---

(51) Cabe señalar que Medina Sidonia, bien asesorado por los marinos que habían combatido a las órdenes del marqués de Santa Cruz, haría algo parecido en la jornada de Inglaterra, con resultados bastante buenos hasta el momento de fondear en Calais.

(52) Este era, después de todo, el objetivo que buscaba Gravina cuando pidió permiso a Villeneuve para doblar la retaguardia en la batalla de Trafalgar. Don Álvaro, que al contrario que Villeneuve conocía su oficio, ya llevaba la tarea hecha.

(53) No puedo evitar que la idea de la maniobra de don Álvaro me recuerde la defensa de las caravanas de colonos contra los ataques de los indios, que los espectadores de mi generación vimos tantas veces en los *westerns* cinematográficos. Lo primero que solía ordenarse era, precisamente, juntar los carros para asegurar una defensa en todas direcciones.

escribe que don Lope de Figueroa «juzgó tal vez poco digno» volver la popa al enemigo para recuperar su puesto en la línea (FDEZ. DURO: 1972, p. 317). Hay quien ha ido más lejos, interpretando el hecho como un desafío del bravo maestro de campo –que iría contra la postura defensiva de su superior– o incluso como una trampa tendida por el propio marqués para provocar el ataque de Strozzi. Sin embargo, no consta como tal en ninguna fuente primaria. ¿Olvidaría don Álvaro comentar una celada de tanto éxito? ¿Sería tan imprudente como para arriesgar el galeón de don Lope ordenándole salir hacia barlovento, único lugar donde no lo podía socorrer con prontitud? Personalmente, no lo creo. Lo más probable, y lo que parece deducirse del escueto relato conservado por el marqués –que se limita a decir que «el galeón *San Mateo* se había quedado un poco atrás, de que le pesó» (AHA, CN, Ms. 501, doc. 206)–, es que su retraso se debiera, simplemente, a azares en la navegación, nada infrecuentes en la época de la vela.

Avalando esta interpretación, la versión que parece escrita desde el propio *San Mateo* ni siquiera menciona haberse quedado fuera de su puesto. Al contrario, asegura que el galeón fue abordado por la capitana francesa, por la almiranta y, por si eso fuera poco, por tres galeones ingleses adicionales, cuando «no teniendo tiempo para poderles ir a embestir, las estuvo aguardando con toda nuestra armada a orza». El relato, como es natural, embellece la gesta del buque, que «siendo cercado de los cinco galeones enemigos, comenzó a pelear con todos cinco, y demás de esto fueron reforzados de infantería, que bajeles medianos venían a posta cargados de gente solo para reforzar sus galeones». No olvida el cronista añadir que, por haber quedado a barlovento –lo que solo parece posible si la formación de don Álvaro recibía el viento más largo del través–, «la armada no les podía socorrer sino era dando bordos», por lo que tuvo que combatir prácticamente en solitario durante casi cuatro horas, «dejando a la consideración del que esto viere y entendiere, de la manera que debió ser».

Vista desde el *San Martín*, la situación del buque de Lope de Figueroa seguía siendo difícil, pero no tanto. Habiendo quedado rezagado el *San Mateo*, escribe el cronista, «le vinieron a embestir dos galeones, capitana y almiranta, de quienes se defendió valerosamente, habiendo cargado sobre él otras dos naos que, después de haberle tirado algunos cañonazos y arcabuzazos, pasaron adelante». A la hora de valorar los apuros sufridos por el asediado galeón, conviene otra vez recordar que la artillería de finales del siglo XVI estaba lejos de ser la poderosa arma que decidía las batallas en la época de Trafalgar.

No hay que dar importancia a las discrepancias que suelen encontrarse en los relatos de los testigos directos de las batallas. Cuando se entabla el combate, la tensión debe de ser tal que, incluso si uno trata de ser veraz, es probable que haya visto enemigos por todas partes y que se haya sentido abandonado por sus compañeros. Pero lo cierto es que el *San Mateo* –al que no hay que restar mérito alguno<sup>54</sup>– no estaba solo. No lejos de él combatían al cañón el *San Martín* y algunos otros de los buques españoles. Las crónicas nos dicen



Auxilio al *San Mateo*. Advierta el lector que la información que las crónicas nos dan sobre la batalla equivale a la de una fotografía de muy baja resolución: no es posible ampliarla sin añadir datos de los que no se dispone. Por eso, un esquema como el de este gráfico tiene solo valor conceptual y no refleja la posición real de los buques

que, al tiempo que la capitana de Strozzi y la almiranta del conde de Brissac abordaban al galeón de don Lope, «vinieron sobre la nao capitana otras dos naos francesas, y empezando a combatir con ellas se les dieron tales dos ruciasdas con el artillería y arcabucería que la una quedó maltratada, casi para irse a fondo, y así se retiraron». La urca *San Pedro*, que como hemos dicho estaba en vanguardia, también tomó parte en el intenso duelo artillero.

Una vez que fue rechazado el ataque de los franceses sobre la capitana española, don Álvaro mando virar a toda la armada, para cambiar de vuelta y sacar al *San Mateo* «del aprieto en que se hallaba con las dos francesas». Dos naos, dice el cronista –no cinco–, pero lo cierto es que eran dos de los mejores buques del enemigo los que abordaron al galeón español y que, como era habitual en la época, seguramente habrían recibido soldados de refuerzo de otras naos francesas. El parte de bajas rendido por el marqués al final de la

(54) El propio marqués de Santa Cruz, en una carta dirigida al rey, alaba el valor demostrado por don Lope de Figueroa y sus tropas en la batalla. SdB, art. 4, núm. 648.

batalla nos dice que el *San Mateo* tuvo cuarenta muertos –incluido el propio capitán del galeón, Jusepe de Talavera– y 74 heridos, una cifra importante que da fe de lo vivo que fue el combate.

Los primeros buques que llegaron a socorrer al *San Mateo* fueron, como es lógico, los que en la apretada formación española estaban más atrasados. Después de unas dos horas de combate<sup>55</sup> –no son cuatro, como les pareció a los defensores del galeón, pero sigue siendo mucho tiempo de lucha en solitario–, la nao *Juana* abordó a la capitana francesa por la banda libre, y la *María* hizo lo mismo con la almiranta. Ambas naos pagaron un alto precio por su iniciativa –sobre todo la *María*, que tuvo 45 muertos a bordo, más que ningún otro buque de la armada de don Álvaro–, pero entre las dos consiguieron dar a los hombres de don Lope de Figueroa el respiro que necesitaban.

Entretanto, el combate continuaba. Mientras la mayoría de los buques de ambas armadas se cañoneaban sin llegar a abordarse, nuevas naos francesas –es la ventaja que tiene estar a barlovento, particularmente cuando se dispone de superioridad numérica– se acercaban al buque insignia de don Lope de Figueroa, convertido en centro de gravedad de la batalla. Así se veían las cosas desde la capitana de Oquendo:

«El galeón *San Mateo* tuvo a bordo dos galeones franceses, capitana y almiranta, y le mataron mucha gente y lo traían muy trabajado. Visto por mí que corría gran peligro, y que si nos le tomaban nos desbarataban a todos, librándome lo mejor que pude, di vuelta para le socorrer, y llegué a tiempo de muchísima necesidad, y me encajé con mi nave entre el dicho galeón y la almiranta del contrario, con todas las velas en el tope, de suerte que se apartaron los dos galeones y el *San Mateo* se fue libre de su peligro y no poco contento».

Es una pena que la invención del vídeo no haya llegado a tiempo para conservar las imágenes de la batalla, porque aquello debió de ser un verdadero espectáculo. Como si se tratara de un combate de galeras, el bravo marino guipuzcoano embistió a la almiranta francesa, le hundió el costado y, tras asaltar al abordaje al buque de Brissac, consiguió apoderarse de sus insignias. Mientras esto ocurría, y según el relato de Oquendo, «las naos crecidas de su armada iban yendo y viniendo y me daban gran batería de tiradores y artillería». Sufrió la *Concepción* diecisiete muertos y veinticuatro heridos en esta acción, una cifra que parece baja para un buque que llegó a combatir al abordaje, lo que sugiere que, sin regatearle méritos a don Miguel de Oquendo, la almiranta francesa había salido bastante malparada de la pugna con el *San Mateo* y la *María*.

Mientras esto ocurría alrededor del *San Mateo*, un poco más allá la lucha «andaba ya trabada entre las demás naos españolas y enemigas»<sup>56</sup>. La capitana

---

(55) El propio don Lope escribe a Mateo Vázquez de Leza, secretario del rey: «... en dos horas la nuestra [la armada de don Álvaro] no pudo socorrerme por estar a sotavento». FDEZ. DURO: 1886, anexo 43, p. 334.

de Strozzi, que según las crónicas españolas había recibido trescientos soldados de refuerzo, se quedó sola al costado del *San Mateo* y se vio obligada a abrirse sin haberlo rendido. El ataque al galeón español –y, con él, la idea de la maniobra del general francés– había fracasado, pero el buque de don Lope de Figueroa, acribillado a cañonazos desde todas las direcciones, había quedado inmovilizado. Las bajas eran muchas por los dos lados y la suerte de la jornada no estaba decidida todavía.

Fue entonces cuando el *San Martín*, la capitana de don Álvaro, que «había dado otra vuelta sobre los enemigos, tirándoles muchos cañonazos», encontró el momento de embestir a la capitana de Strozzi, aferrarse a ella y abordarla desde el costado. Como el lector puede imaginar, estas cosas no ocurren por casualidad. Tal como había visto hacer a don Juan de Austria en Lepanto, el marqués seguramente deseaba decidir la batalla de este modo, y se reservó el honor de rendir personalmente al buque insignia del enemigo. Con ayuda de la nao *Catalina*, que se lanzó al abordaje por la banda libre del francés, don Álvaro consiguió su objetivo, tras una hora de dura pelea que costó la vida al propio Strozzi y por la que el *San Martín* también pagó un precio considerable: quince muertos y setenta heridos<sup>57</sup>.

La captura de la capitana francesa puso fin a una batalla que había durado cinco largas horas. Las bajas en la armada de don Álvaro totalizaron 224 muertos y 550 heridos, lo que supone alrededor de un 15 por ciento de los combatientes. Es una cifra alta, pero en absoluto exagerada, lo que demuestra que la artillería de la época, protagonista de la mayor parte de los enfrentamientos entre los buques de las dos armadas, todavía no podía decidir las batallas por sí sola. La misma limitación quedaría probada de nuevo seis años después, en la jornada de Inglaterra.

---

(56) Muy diferente sería el relato del francés La Roncière, que se quejó amargamente de que muchos de los buques de Strozzi no siguieran a su capitán en el ataque. Esta fue su versión: «Strozzi abordó al gran galeón *San Mateo*, que izaba la insignia del maestre de campo don Lope de Figueroa y cubría el flanco de la armada española con su doble batería de treinta piezas. Strozzi lo enganchó por babor, Brissac le lanzó sus garfios por estribor, Du Mesnil-Ouardel, Baret y otro lo asaltaron de popa a proa. Otras cuatro navas nuestras atacaron y mantuvieron en jaque la urca *San Pedro* del maestre de campo don Francisco de Bobadilla. Y ese fue todo el esfuerzo de una flota de setenta y tres velas». No podemos estar de acuerdo con esta opinión, quizá motivada por el deseo de restar valor a la victoria del marqués de Santa Cruz. Basta ver la cifra de bajas registradas en al menos doce buques españoles –y los dos centenares de muertos y heridos que quedan a repartir entre los demás– para comprobar que en el combate participaron más unidades de las que sugiere el historiador francés. Pero, aunque hubiera algo de verdad en su relato, no hay que olvidar que el objetivo de la formación cerrada ordenada por el marqués era, precisamente, poner las cosas difíciles a su enemigo e impedirle que encontrara espacio para poner en juego a todos sus buques.

(57) El general francés, que luchó valientemente hasta el final, falleció de sus heridas a bordo del *San Martín*, librándose así de un consejo de guerra en el que, abandonados a su suerte por su propio rey –y, consecuentemente, rechazados por falsos los despachos que presentaron para justificar sus actos–, fueron condenados a muerte por el grave delito de piratería 28 señores, 52 caballeros y 313 soldados y marineros franceses. Esa había sido la orden de Felipe II, que don Álvaro se limitó a cumplir.

Aunque don Álvaro no había perdido ninguno de sus buques, algunos de los navíos españoles estaban dañados de cierta consideración y necesitaban importantes reparaciones. Pero la victoria del marqués había sido aplastante. La armada de don Antonio había dejado de representar una amenaza. Perdió el prior de Crato diez naos grandes, incluidas la capitana de Strozzi y la almiranta de Brissac, que tuvo que ser abandonada después de quedar completamente desarbolada y terminaría sus días varada en la isla de San Miguel<sup>58</sup>. El resto de su armada, sin jefe y sin moral, nunca volvería a reagruparse para presentar batalla<sup>59</sup>.

Con la victoria de don Álvaro en un enfrentamiento que, desde la perspectiva de la táctica naval, podríamos considerar de transición –librado sobre todo al cañón, como ocurriría en el Atlántico a partir de entonces, pero decidido en unos pocos abordajes no demasiado diferentes de los que vimos en Lepanto–, quedaba restablecido el dominio español sobre las aguas del archipiélago. Quedaba también garantizada la seguridad de las flotas de Indias que todavía tenían que llegar. Pero la misión no estaba completa; aún tenía el marqués que acometer la otra mitad de la tarea que el rey le había encomendado: la conquista de la isla Tercera y, con ella, la definitiva recuperación del archipiélago de las Azores para la Corona.

## El regreso a Lisboa

Dos semanas después de la batalla llegaron al archipiélago los quince buques que mandaba Recalde. Aparecieron también las dos urcas que se habían extraviado en la noche del día 24<sup>60</sup>. El ejército de don Álvaro estaba por fin reunido y no había sufrido excesivas bajas, pero al marqués le faltaban las galeras, un componente básico del plan de desembarco. Además, las naos de Cádiz traían mucha gente enferma por el deterioro de una parte de los víveres que llevaban a bordo. Entre los buques que habían combatido al mando de don Álvaro no eran pocos los que necesitaban reparar las averías sufridas en la batalla, y se hacía imprescindible reponer algunos de los pertrechos consumidos<sup>61</sup>.

---

(58) La Roncière reduce a cuatro la cifra de buques franceses hundidos. Incluso si esta cifra fuera cierta –en la guerra siempre se exageran los daños causados al enemigo y se minimizan los propios–, lo que define el resultado del enfrentamiento es que la potente armada de Strozzi dejó para siempre de ser una amenaza.

(59) El propio don Antonio, que esperaba en la isla Tercera el resultado de la batalla, se apresuró a abandonar la isla donde había sido recibido como rey, y regresó a Francia con dieciocho de las naos sobrevivientes.

(60) Los maestros de ambas urcas fueron condenados a muerte en consejo de guerra pero, tras suplicar clemencia, y por tratarse de marinos extranjeros contratados por la Corona, don Álvaro se conformó con un castigo menor: que «sirviesen por toda la vida al remo en las galeras». Se exoneró de culpa a los mandos de los soldados alemanes embarcados, porque se demostró que ellos habían exigido a los maestros la pronta reincorporación a la armada de don Álvaro.



El otoño se echaba encima con sus temporales, y era mucho lo que quedaba por hacer. Una vez más, el marqués tenía que tomar una decisión. Pero la guerra es cosa de dos. ¿Qué sabía don Álvaro del enemigo? Para resolver esta cuestión resultó de gran utilidad el interrogatorio del conde de Vimioso, un noble portugués muy próximo a don Antonio que navegaba con Strozzi y que moriría de sus heridas dos días después de la batalla. Según su confesión, las fuerzas que defendían la isla Tercera sumaban 8.000 portugueses, 1.200 franceses y un pequeño número de ingleses<sup>62</sup>. No era un enemigo que las fogueadas tropas de don Álvaro no pudieran derrotar, sobre todo si se tiene en cuenta la diferencia de calidad que existía entre las bisoñas milicias lusas que formaban el núcleo de la defensa y los eficaces soldados profesionales al servicio de Felipe II. Pero, como hemos dicho, el marqués carecía de los medios necesarios para llevar a cabo un desembarco de la entidad que iba a ser necesaria para la empresa.

Las operaciones anfibia, como bien sabía don Álvaro, exigen rapidez de ejecución. Las tropas puestas en tierra son muy vulnerables en los momentos iniciales, y sin las galeras ni las barcas de fondo plano que formaban parte del plan de desembarco, el riesgo de que fueran rechazadas, mientras esperaban a que llegaran los refuerzos al ritmo que permitían los pequeños botes de los buques de la armada, debió de parecerle excesivo al experimentado marqués.

Con criterio que creemos acertado, aunque no del todo compartido por el impaciente monarca español<sup>63</sup>, don Álvaro decidió aplazar el asalto a la isla Tercera hasta el año siguiente. Dejó 1.500 soldados en la isla de San Miguel, para reforzar su defensa, y reunió sus mejores buques para esperar, a poniente de las Azores, la llegada de las flotas de Indias. Cumplida esta crítica tarea, entró en Lisboa el 15 de septiembre. Allí sería recibido por Felipe II con la alegría que la victoria merecía, pero con mal disimulada decepción por no haberse completado la misión.

### **Un año después: la conquista de las Azores**

---

(61) El día 4 de agosto escribe don Álvaro a Felipe II: «Esta armada está maltratada de la batalla, y con mucha gente muerta y herida, y sin pólvora y cuerda». SdB, art. 4, núm. 648.

(62) Antes de morir, el conde de Vimioso proporcionó al marqués información de gran valor. Confesó que en Francia se estaba preparando una expedición a Portugal, que llevaría armas para apoyar una rebelión popular contra Felipe II. Pero también aventuró que, cuando la noticia de la derrota de Strozzi llegara a Francia, se abandonarían tales planes. Siete años después, la Contra Armada inglesa volvería a intentarlo desembarcando tropas en las cercanías de Lisboa, sin conseguir el apoyo del pueblo luso.

(63) En una carta fechada el 29 de agosto, Felipe II insistía reiteradamente en que el marqués intentase el asalto a la isla Tercera. Muchas de las razones que daba eran convincentes: «Tengo por cierto que habréis atendido a ejecutar esto antes de que los enemigos pierdan el miedo y a los nuestros se les entibie el brío». Pero el monarca, que se sabía lejos de la acción, dejaba libertad a su capitán general para que, «como presente y tan experimentado y celoso de mi servicio, hagáis lo que viéredes más convenir». FDEZ. DURO: 1886, anexo 55.



Con instrucciones muy parecidas a las del año anterior<sup>64</sup>, ordenó el monarca a don Álvaro que se ocupara de la organización de la armada que había de completar la conquista del archipiélago en 1583. Quería el rey que, sin mayor dilación, preferiblemente por las buenas –pero, si eso no fuera posible, por medio de la fuerza–, se pusiera fin a la rebelión en las Azores. Para conseguir este objetivo ponía el monarca toda la presión posible sobre los hombros del marqués: «Solo os acuerdo lo que importa a estos reinos y a la reputación mía y vuestra acabar eso de esta vez, y que de lo que va y de quien lo lleva a su cargo lo espero yo así» (FDEZ. DURO: 1886, anexo 62, pp. 398 y 399).

Decía el monarca que tenía puestas sus esperanzas en ese expresivo «lo que va» que menciona en su carta. ¿Estaba justificada su confianza? La fuerza puesta a las órdenes de don Álvaro era, desde luego, considerable:

- 5 galeones, de los que tres pertenecían al rey y los otros dos a don Álvaro de Bazán;
- 30 naos gruesas de distintas procedencias<sup>65</sup>;
- 12 galeras;
- 2 galeazas;
- 12 pataches;
- 15 zabras del Cantábrico;
- 14 carabelas de Portugal;
- 9.000 soldados, que serían reforzados con los que habían quedado en la isla de San Miguel el año anterior, hasta sumar más de 11.000 efectivos.

¿Y qué implicaba ese «quien lo lleva a su cargo» del rey? Indudablemente, la expresión supone un merecido voto de confianza al marqués de Santa Cruz, capitán general de la armada. Pero no era solo él. Con don Álvaro navegarían de nuevo los generales de mar Cristóbal de Eraso y Juan Martínez de Recalde, y los maestros de campo Lope de Figueroa y Francisco de Bobadilla, que le habían acompañado el año anterior. Se incorporaba además don Pedro de Toledo, marqués de Villafranca, que tendría cierto protagonismo en la campaña y que, con el tiempo, se convertiría en uno de los marinos más destacados de su época<sup>66</sup>.

Después de un tránsito sin incidencias –los elementos, esta vez, no se pusieron en contra de la armada–, las galeras del rey llegaron el 3 de julio a la

---

(64) El lector puede encontrarlas en AHA, CN, Ms. 501, docs. 211 y 212. Es curioso señalar que muchos de los párrafos de estas instrucciones son idénticos a los equivalentes de 1582. La mala costumbre de repetirse en los documentos militares, que los oficiales de hoy llamamos, quién sabe por qué razón, «tirar de la vaca», no es tan moderna como solemos pensar, ni está provocada por la generalización del uso de los procesadores de texto, como yo mismo creía hasta leer estos documentos.

(65) Conviene volver a recordar que las naos de la época no eran buques mercantes que necesitaran protección. De hecho, la *Jesús María*, que desplazaba 700 toneladas, llevaba a bordo 350 soldados en esta campaña, más que cualquiera de los galeones.

(66) La comparación de la carrera del marqués de Villafranca, grande de España por nacimiento, con la de don Álvaro de Bazán ayuda a valorar los méritos de un marino que, sin ser

isla de San Miguel, donde embarcaron a las tropas que allí les esperaban. El resto de los buques, retrasados por vientos contrarios, no arribarían hasta diez días después. El día 23, lista para el combate, se presentó la armada en orden de batalla frente a la capital de la isla Tercera. Ofreció el marqués, en nombre del rey, el perdón general a los portugueses que se sometiesen a su autoridad y paso libre a los extranjeros que desearan abandonar la isla. Pero solo obtuvo como respuesta una descarga de artillería desde los fuertes que defendían la ciudad. Poco más había que decir. El final de la rebelión en la isla, cuyos gobernantes confiaban en su árida geografía y el crecido número de sus defensores para resistir la invasión, tendría que llegar por la fuerza.

Después de un completo reconocimiento encomendado a don Miguel de Oquendo, don Álvaro escogió para el desembarco de sus tropas una pequeña cala de la que hoy poco se sabe, que estaba situada dos leguas al este de la capital. Juzgaba el marqués que, por su difícil acceso, estaría poco protegida; y que, por estar a medio camino entre las ciudades de Angra y Praia, necesitarían más tiempo los defensores para organizar un contraataque eficaz contra la fuerza desembarcada que, como hemos dicho, es muy vulnerable hasta que consigue completar su despliegue en tierra. A posteriori, podemos decir que acertó don Álvaro en la elección del objetivo, una decisión crítica que los tácticos de hoy siguen considerando el hito fundamental dentro del planeamiento de las operaciones anfibas<sup>67</sup>.

El asalto a la isla Tercera comenzó a las tres de la mañana del día 26, justo un año después de la batalla de la isla de San Miguel. Mientras dos de las galeras de don Álvaro distraían la atención del enemigo bombardeando la cercana ciudad de Praia, el marqués dio la orden de comenzar la operación. Sin luces y en completo silencio, los cuatro mil infantes que formaban lo que hoy llamaríamos «la primera ola de la fuerza de desembarco», embarcaron en las barcas de fondo plano que habían sido diseñadas para la ocasión. A remolque de las galeras, no tardaron en llegar a las proximidades de la cala elegida para poner pie en tierra. Como se esperaba de los generales de la época, para quienes era cuestión de honor combatir al frente de sus hombres, en una de aquellas galeras iba el propio marqués de Santa Cruz. Le acompañaban el maestre de campo don Lope de Figueroa y los más destacados de sus subordinados.

La llegada a la playa sorprendió a los defensores, que sumaban dos compañías de portugueses y una de franceses. Con el apoyo de la artillería de las galeras, las tropas españolas, alentadas por la presencia de su capitán general, tomaron por asalto las trincheras que defendían los accesos a la cala.

---

noble de cuna –el marquesado de Santa Cruz fue un premio a sus méritos al servicio del rey–, llegó a codearse con personajes de la talla del duque de Alba y Alejandro Farnesio.

(67) En la «Relación de la jornada y conquista de la isla Tercera y adyacentes» (incluida en FDEZ. DURO: 1886, anexo 70, p. 430) puede leerse: «Al fin se resolvió, habiendo tomado los pareceres de quien lo había visto, y metido en Consejo, que se acometiese por la parte de una ensenada y cala de la dicha isla que se llama de las Muelas». Merece la pena destacar que, todavía hoy, la doctrina vigente exige que la elección de la playa se haga por acuerdo de los comandantes de la Fuerza Anfibia y la Fuerza de Desembarco.

Tal como había previsto el marqués, cuando las tropas enemigas empezaron a desplazarse desde la capital y la ciudad de Praia para oponerse al desembarco, la suerte de la jornada ya estaba decidida. Las colinas próximas a la cala elegida ya habían sido ocupadas y, a las órdenes de don Lope de Figueroa, formaban en buen orden y listos para el combate los cuatro mil soldados de la primera ola<sup>68</sup>.

Lo que ocurrió a partir de entonces en la isla Tercera no puede sorprender a nadie. En lugar de contraatacar con decisión, los defensores de la isla optaron por ocupar posiciones defensivas en torno a la villa de San Sebastián –situada en el camino a Angra– y en el fuerte que la protegía. Pero el ritmo de los acontecimientos les sobrepasaba. Mientras los portugueses y sus aliados de Francia –que sumaban más de dos mil hombres al mando de Mr. de Chartres– perdían en escaramuzas un tiempo que les era vital<sup>69</sup>, desembarcó la segunda ola de infantería con seis piezas de artillería de campaña. Asegurada la superioridad numérica, en las primeras horas del día 27, las tropas del marqués consiguieron expulsar al enemigo del fuerte de San Sebastián, en el que capturaron numerosas piezas de artillería.

A partir de ese momento, las tropas francesas, sabiéndose derrotadas, se retiraron a las montañas de la isla. Las portuguesas, en su mayoría no profesionales, se desbandaron, facilitando el avance de los españoles hacia la capital, donde entraron sin resistencia alguna, al tiempo que las galeras de don Álvaro asaltaban a los buques franceses y portugueses que estaban en el puerto de la ciudad<sup>70</sup>. No había sufrido hasta entonces excesivas bajas el ejército desembarcado: setenta muertos y alrededor de trescientos heridos.

Aunque la conquista de la capital del archipiélago había sido el hito decisivo de la campaña, quedaban todavía seis islas por recuperar para la Corona y, como había exigido el rey, esta vez la victoria debía ser completa. El día 29, el marqués envió a Pedro de Toledo a conquistar las islas de San Jorge, Pico y Fayal. Tenía a sus órdenes 12 galeras –todas las disponibles–, 20 embarcaciones ligeras y 2.500 infantes. A la vista de una fuerza tan imponente, las dos primeras islas capitularon sin ofrecer resistencia. No ocurrió lo mismo en la

---

(68) Sabía don Álvaro por experiencia que el orden es esencial en las operaciones anfibias, en las que el mayor desafío consiste en generar en el menor tiempo posible una gran capacidad de combate en tierra partiendo de cero. Esta necesidad se refleja con claridad en algunas de las instrucciones que el marqués dio por escrito a sus tropas: «Que ningún soldado cambie armas, sino que sirva con las que le han pagado, al que pica, pica; al que arcabuz, arcabuz»; «que ningún soldado se desmande ni aventaje, sin orden de la cabeza que llevare, sino seguir sus capitanes con gran orden, a pena de que será castigado».

(69) Entre otras ocurrencias, azuzaron hacia las tropas de don Álvaro alrededor de mil cabezas de ganado vacuno, que los españoles, avisados de la estrategia, se limitaron a dejar pasar.

(70) Fernández Duro (1886, anexo 72) incluye un extracto del diario de un soldado alemán, Erich Lassota von Steblau, que, cuando habla de la marcha hacia Angra, solo se queja del calor: «Fuimos en orden de marcha hacia Angra, tres millas distante. Hacía un calor terrible que debilitó a mucha gente y sofocó a algunos. Al entrar en la ciudad, no encontramos a nadie».

isla de Fayal, donde el emisario enviado por don Pedro fue asesinado por los defensores, obligando al marqués de Villafranca a reducirla por la fuerza. La guarnición francesa, que seguramente recordaba la ejecución de sus compatriotas capturados en la batalla de la isla San Miguel, se defendió con la bravura de la desesperación, hasta que aceptó capitular a cambio de garantías de que sus vidas serían respetadas.

En la isla Tercera, y tras la pérdida de la capital, la guarnición francesa se rindió el día 3 de agosto. A cambio del traslado a su país –transporte que sería realizado en buques españoles–, las tropas de Mr. de Chartres entregaron sus armas y banderas. También se rindieron al marqués de Santa Cruz los 1.800 soldados portugueses que todavía resistían. Las restantes islas del archipiélago se sometieron sin lucha a Felipe II en cuanto recibieron noticias de lo ocurrido en la capital.

Conforme a los deseos del rey, el castigo a los súbditos rebeldes no fue excesivo para las costumbres de la época. Don Álvaro autorizó tres días de saqueo de la capital de la isla. Era la pena estipulada por ofrecer resistencia. Pero, si no la hacienda, el marqués ordenó respetar las vidas de los ciudadanos.

Hubo excepciones, como cabría esperar. Manuel de Silva, conde de Torres Vedras y gobernador de la isla rebelde, fue decapitado tras ser acusado de «tirano, matador, alterador de las islas, robador y receptor de herejes»<sup>71</sup>. Pero solo unos pocos portugueses –los más significados en la represión de los partidarios de Felipe II y en la defensa de la isla frente a las tropas de don Álvaro– le acompañaron al cadalso.

El día 17 de agosto, cumplida su misión, el marqués ordenó la vuelta a la Península. Al frente de la victoriosa armada, el *San Martín* entró en Cádiz el 13 de septiembre, arrastrando por el agua las banderas arrebatadas al enemigo. El rey, esta vez plenamente satisfecho y agradecido, llamó a la corte a don Álvaro y, además de otorgarle la distinción de grande de España, le nombró capitán general de la Mar Océano.

La conquista de las Azores, el hecho histórico que enmarca este artículo, había finalizado. Pero quedaba pendiente un último capítulo de la carrera de don Álvaro de Bazán. Lo ocurrido en las aguas del archipiélago portugués sirvió de semilla para que empezara a gestarse en la mente del marqués de Santa Cruz la idea de lo que, cinco años después, había de ser la empresa de Inglaterra. Una idea prometedora que se frustraría por errores estratégicos del propio rey que, sin hacer caso a los argumentos de sus dos mejores soldados –como entonces eran don Álvaro de Bazán y Alejandro Farnesio–, concibió un plan de operaciones irrealizable de puro complejo. Pero esa, apreciado lector, es otra historia.

## Conclusiones

---

(71) Todo eso era si creemos el informe del marqués al rey Felipe II, incluido como anexo 70 a la obra de Cesáreo Fernández Duro reiteradamente citada.

Son muchas las preguntas que el relato de la campaña de las Azores deja sin responder. ¿Por qué sigue siendo la batalla de la isla de San Miguel –una de las más brillantes victorias de las armas españolas sobre la mar– una gran desconocida entre nuestros conciudadanos?<sup>72</sup> ¿Por qué los historiadores navales de todo el mundo han pasado por alto un enfrentamiento que tuvo tanta influencia en el devenir de la táctica en las décadas posteriores? La Armada, desde luego, no tiene toda la culpa de ese desaire colectivo que la historiografía naval<sup>73</sup> hace a quienes allí combatieron. Pero sí una parte proporcional de ella, como sugiere el hecho de que, transcurridos 440 años desde la batalla, todavía no sea posible ilustrar este artículo con ningún óleo del Museo Naval que rememore nuestra mayor victoria en el Atlántico.

A pesar de estas preguntas sin respuesta, si nos centramos en el ámbito de la táctica naval, sí creo poder apuntar algunas conclusiones. Como ocurrió a lo largo de toda su carrera, don Álvaro de Bazán supo sacar partido de sus fuerzas, tanto en la mar como en tierra, ya fuera en inferioridad o con ventaja numérica. Donde otros fracasaron, él triunfó. Y, sin embargo, si pudiéramos entrevistarle hoy, es posible que, como el contralmirante Tanaka, del que ya hemos hablado, se sorprendiera de que elogiáramos sus decisiones tácticas y que atribuyera el mérito de la victoria a los hombres bajo su mando. Y es que el marqués de Santa Cruz, como Nelson en Trafalgar, no necesitó inventar nada para derrotar a sus enemigos. La genialidad militar está en lo sencillo y no en lo rebuscado, lo cual, por brillante que parezca sobre el papel, rara vez consigue superar el obstáculo que Clausewitz llamó «la fricción de la guerra».

En la batalla de la isla de San Miguel, después de una primera decisión difícil de explicar y quizá atribuible a la falta de información<sup>74</sup>, el marqués tardó muy poco en encontrar la respuesta táctica correcta a una situación desventajosa, y a ella se atuvo durante cuatro largas jornadas en las que demostró que, además de la agresividad que le dio justa fama, también tenía paciencia y serenidad. Enfrentado a una fuerza más numerosa, el marqués concentró sus buques para conseguir ese apoyo mutuo que, al menos en teoría, aseguraba que ninguno de ellos tendría que combatir en solitario contra múltiples enemigos. La salida de línea del *San Mateo* complicó su maniobra, aunque algunos la hayan atribuido a una idea genial del propio don Álvaro. Seguramente no lo fue, pero sí constituyó una oportunidad de observar su tranquila reacción ante un contratiempo grave e imprevisto: primero alejó a los navíos franceses que estorbaban su maniobra, y luego, sin descomponerse, ordenó virar a la formación para rescatar a su buque en apuros.

Analizando sus decisiones posteriores, es posible que en la mente de los lectores –como en la del propio Felipe II– quede un asunto por aclarar. La

---

(72) No dejará de advertir el lector que ni siquiera sabemos bien cómo llamarla: ¿batalla de las Azores, de la isla Tercera o de la isla de San Miguel?

(73) Dominada por los historiadores británicos, que quizá no hayan querido restar brillo a su enfrentamiento con la Gran Armada.

(74) Sobre la cual, quizá por respeto, pocos historiadores se han pronunciado.

relativa facilidad de la conquista de la isla Tercera, teóricamente bien defendida por nueve mil hombres de armas entre portugueses y franceses, puede hacer que nos preguntemos si el asalto podría haberse llevado a cabo con parecida facilidad el año anterior. ¿Fue don Álvaro excesivamente prudente cuando, en contra de los deseos de su rey, decidió posponerlo en agosto de 1582?

Personalmente, creo que no. Faltaban entonces dos elementos decisivos sin los que el plan podía haber fracasado: las galeras y las barcas de fondo plano. Como hemos dicho, el éxito de las operaciones anfibia, ya sean meros golpes de mano o desembarcos de la entidad del de Alhucemas o el de Normandía, depende críticamente de la capacidad de acumular fuerzas en tierra, listas para el combate, a un ritmo mayor del que el enemigo puede movilizar sus reservas. Si las tropas de don Álvaro solamente hubieran contado con los botes de sus navíos para llegar a la playa, es bastante probable que los defensores habrían tenido tiempo de organizar un contraataque decisivo con fuerzas muy superiores. La aplastante victoria de 1583 podría haberse convertido en un sangriento fracaso táctico.

No hay ningún fracaso así en la hoja de servicios del invicto don Álvaro de Bazán. Y no es por casualidad, sino porque, antes de ponerse en manos de la fortuna, el marqués se aseguraba de que, sopesadas todas las circunstancias, había logrado descifrar los factores que, ocultos a los ojos de la mayoría, dan la victoria a los soldados que la historia recuerda como grandes.

### Bibliografía específica

- CEREZO, Ricardo (1982). Recuerdo de una victoria. Isla Tercera, 1582. *Revista General de Marina*, ag-sept.
- (1983a). La táctica naval en el siglo XVI. *Revista de Historia Naval*, 2.
- (1983b). La conquista de la isla Tercera, 1583. *Ibíd.*, 3.
- CERVERA PERY, José (1988). *Don Álvaro de Bazán. El gran marino de España*. Empresa Nacional Bazán.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1972) [1886]. *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Museo Naval.
- (1886). *La conquista de las Azores en 1583*. Madrid.
- GÓMEZ BELTRÁN, Antonio Luis (2017). *Islas Terceiras. Batalla naval de San Miguel*. Madrid, Salamina.
- INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL (2021). *Historia de la Armada. Páginas de la historia de España escritas en la mar*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (2019). *Tercios del mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*. Madrid, La Esfera de los Libros.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (2017). *Álvaro de Bazán. Capitán general del Mar Océano*. Madrid, Edaf.
- (2021). *Victorias por mar de los españoles*. Madrid, Sekotia.

# REVISTA DE HISTORIA NAVAL

## Petición de intercambio

Institución .....

Dirección postal .....

País .....

Teléfono .....

C/e .....

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....  
.....  
.....  
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

### Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid  
Teléfono: 913 12 44 27  
C/e: RHN@mde.es



# LA ORDEN DE MALTA (Y LA DE SANTO STEFANO) EN EL SIGLO XVI Y LA PRIMERA MITAD DEL XVII. ALGUNAS REFLEXIONES

Luis RUBIO HERNANSÁEZ

Doctor en Historia

Recibido: 17/05/2023 Aceptado: 17/08/2023

Zacatecas, México

## Resumen

La intención de este escrito no es estudiar aspectos históricos puntuales o particulares sobre la Orden de San Juan luego de su establecimiento en la isla de Malta; su propósito es más bien reflexionar sobre su vinculación a la Monarquía española, así como la cuestión de la presunta soberanía de los caballeros respecto de dicha Monarquía o el supuesto carácter pirático de la orden y, a la sombra de todas estas cuestiones, la construcción de una narrativa negativa en contra de España, ampliamente difundida en la actualidad. También hacemos objeto de todas estas reflexiones a la Orden de Santo Stefano.

*Palabras clave:* caballeros, soberanía, Santo Stefano, piratería.

## Abstract

The intention of this writing is not studying some historical aspects about St. John order after its establishment on the Malta island, rather reflect about

as its connection to the Spanish monarchy, the question of sovereignty, the alleged pirate character, and the construction of a negative narrative against Spain widely disseminated today, including in these reflections also that of Santo Stefano.

*Keywords:* knights, sovereignty, Santo Stefano, piracy.

**C**UANDO, en 1522, la Orden de San Juan abandonaba la isla de Rodas, el futuro no parecía el mejor para su pervivencia como organización militar. En un mundo en cambio, con la emergencia de los Estados nacionales y el desarrollo de la Reforma protestante, no había mucho espacio para este tipo de organizaciones. Estando en el destierro, y mientras se buscaban alternativas, a los caballeros les debió de llegar la noticia de que la única otra orden que perduraba como organización militar, la de los Caballeros Teutónicos, acababa de ser secularizada por su propio gran maestro, Alberto de Prusia, que había abrazado el luteranismo (1525)<sup>1</sup>.

En el contexto de la supresión de los templarios, Vatin (1994, p. 3) indica que «los hospitalarios de San Juan fueron sin duda salvados por la conquista de Rodas». Ante ese panorama del siglo XVI, el ofrecimiento de Malta, junto con Gozo y Trípoli, sería igualmente providencial para su supervivencia. Hay que señalar que la actitud habitual entre la historiografía incide en las ventajas defensivas que, con esta cesión, el emperador Carlos V obtenía en el canal de Sicilia, sin que se alcance a establecer el hecho fundamental: que sin la acogida y la estrecha unión con la Monarquía hispana, los caballeros de San Juan hubieran corrido con toda seguridad el mismo destino fatal que las otras órdenes militares de Tierra Santa. No hay duda, en nuestra opinión, de que habrían terminado siendo una simple organización decorativa o asistencial, como lo eran ya, entre otras, la orden de San Mauricio o la del Santo Sepulcro<sup>2</sup>.

### **Malta: ¿un Estado soberano?**

Uno de los primeros puntos a discutir es si en el primer siglo y medio de su existencia podemos considerar a Malta un Estado soberano e independiente de la corona de Sicilia, tal como se entiende hoy en día la soberanía. Para Domínguez Nafría (2020, p. 94), por ejemplo, «siempre disfrutaron [los caballeros] de completa autonomía con respecto a los mandos militares de los reyes españoles», pero para Juan Andrea Doria, como luego veremos, la única autonomía de que gozaban los sanjuanistas cuando servían al rey era que este

---

(1) Aunque la rama livonia perduró hasta 1565. La Teutónica persistió como organización protocolaria, sin vinculación militar, en la casa de Habsburgo.

(2) La casa de Saboya intentó revitalizar la de San Mauricio, sin mucho éxito, en el siglo XVI, aunque la idea era claramente seguir los pasos de la de Santo Stefano.

no los podía castigar cuando perpetraban dislates, pero no por ser súbditos de un Estado soberano, sino por poseer fuero eclesiástico (véase *infra*).

En el acuerdo de cesión se instituía claramente el vasallaje libre y franco, exento de servicio militar, pero este artículo debemos entenderlo en su contexto político; si los caballeros de Malta hubieran tenido obligaciones militares hacia su señor, esto habría implicado necesariamente que hubiesen debido enfrentar a todos sus enemigos, incluidos los cristianos, lo cual no solo era contrario a los estatutos de la orden, sino que los habría forzado a servir contra otros monarcas europeos, y en especial contra el rey de Francia. La mencionada cláusula, pues, era requisito *sine qua non* para que la oferta pudiera ser aceptada. Ahora bien, esta exención del servicio de guerra no se aplicaba a la lucha contra los musulmanes. Por otro lado, si se reflexiona sobre el documento, el no poder albergar enemigos y la obligación de socorrer al rey indica cuando menos una soberanía limitada, esto sin contar la subordinación religiosa mediante el patrocino real, que no era poca cosa en el XVI<sup>3</sup>.

Se afirma que los elementos de San Juan colaboraban *en ocasiones* con las fuerzas de la Monarquía, pero más bien se debería indicar cuándo no lo hicieron. Los caballeros acudieron a todas las campañas, desde Túnez a las «juntas de armadas», de manera rápida y disciplinada. Se podría argüir que, como los enemigos eran infieles, esto estaba completamente justificado. Pero, en el Consejo, el Gran Maestre y su círculo no se dedicaban a valorar la pertinencia de la operación militar, es decir, si esta resultaba beneficiosa en ese momento para la orden o si era más propositivo enviar las galeras a otro objetivo. Simplemente se acudía, sin discutir; y, aun en el caso de que se discutiera, el resultado de todas maneras era el mismo. Caso muy diferente fue el de Portugal, reino soberano, aliado y amigo que envía una fuerza a la campaña de Túnez<sup>4</sup>, pero no está presente en la de Argel; prepara una flota en auxilio de la plaza de Orán en 1563 –aunque Felipe II solicitará que esta, o al menos dos de sus galeones, se utilicen en recibir a la flota de Indias y escoltarla a Sevilla–<sup>5</sup>; participa con fuerzas navales y terrestres en la toma del peñón de Vélez, y sin embargo rehúsa unirse a la Liga Santa, por varias razones<sup>6</sup>. En este caso, sí observamos que la colaboración de las fuerzas lusas con las de la Monarquía no pasa de eventual, dentro del contexto de dos Estados independientes. En el de las galeras de Malta, por el contrario, más que de

(3) José María de Francisco Olmos da dos versiones del acuerdo: el transmitido por el cronista Funes y el documento del Archivo de Simancas. OLMOS: 2020, p. 188.

(4) Portugal envió una fuerza, aunque en realidad fueron dos: la oficial del rey Juan III y otra, liderada por el infante Luis, que tenía carácter contestatario, representando el sector descontento ante la política del monarca luso de abandono de las plazas africanas.

(5) Archivo Torre Tombo, Corpo Cronológico parte 1, mc 106, n.º 68; «Carta do rei de Espanha dando conta ao rei d. Sebastião», 3 abril 1563. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente 425, leg. 24, f. 137; real cédula a don Álvaro de Tovar embajador en Portugal, mayo 1563.

(6) Se ha especulado que el rey Sebastián temía perder protagonismo ante don Juan de Austria pero, independientemente de esto, en 1570 los sultanatos del Decán realizaron una gran *yihad* concertada para expulsar a los portugueses de la India.

*colaboración* deberíamos hablar de *subordinación* a una autoridad superior, que era el rey de España.

Es claro que los requerimientos de las galeras eran ejemplos de diplomacia y consideración por parte de los reyes, pero cualquiera que sepa leer entre líneas sabrá distinguir entre una mera invitación y una orden tácita; así, en la minuta que Felipe II dirige en febrero de 1595 tanto a Génova como Malta, el monarca se expresa en estos términos: «bien se quan de buena gana dareys orden que vtras. galeras se junten en compañía de su R. y más como lo han hecho otras veces para impedir los designios del armada del turco si bajara este año como lo hizo el pasado, encargo os ordeneyes que se pongan a punto para el tiempo que os avisare el príncipe Juan Andrea Doria y que *acudan donde fuera menester con la promptitud y puntualidad que conviene*»<sup>7</sup>.

Paradójicamente, esta subordinación de Malta a la Monarquía hispana que cierta historiografía niega es justo lo que achacó a España el historiador de la Orden de San Esteban Giuseppe Guarnieri (1928, p. 113), quien acusó a los monarcas españoles de utilizarla sin pagarla y de licenciarla sin compensación. Guarnieri afirma que, pese a todo, toscanos y caballeros poseían miras más altas en bien de la cristiandad y de Italia (ib., p. 116), comentario este totalmente gratuito que se enmarca en el seno de la historiografía naval anti española orquestada en Italia por el padre Guglielmotti.

## San Juan y San Esteban

Creemos que mucho se podría aclarar sobre Malta mediante la comparación, puesto que en el siglo XVI se crea otra importante orden militar naval en el Mediterráneo: la de San Esteban (Santo Stefano), en este caso en el ducado (posteriormente gran ducado) de Florencia. Pero tal creación se hace igualmente dentro del marco de un Estado aliado (los Medici habían sido entronizados por Carlos V) y de un príncipe vasallo del rey español (lo era por la ciudad de Siena), estando englobada plenamente en la lucha de la Monarquía contra el islam.

Los grandes duques fueron en varias ocasiones un dolor de cabeza para Felipe II y su hijo Felipe III; por ejemplo, en la cuestión del castillo de If, en Marsella, que molestó sobremanera a aquel. Teniendo en cuenta que la ciudad, bastión católico, había solicitado la protección del monarca, afirma este que, metiendo las mano en esto, «debería abstenerse de meter la suya sin consultármelo» y cumplir «mejor las leyes de buen feudatario». Esperaba Felipe que el duque pusiera el castillo en manos de quien él nombrase, e incluso no descartó que Doria atacase las naves toscanas<sup>8</sup>. De todas maneras, para 1595 ya se había resuelto el asunto, y Felipe II escribe al gran duque de Toscana, el 25 de

---

(7) Archivo General de Simancas (AGS), Estado (Est.), leg. 1931, 28. Minuta de despacho a la república de Génova y a Hugues de Loubenx de Verdala. Madrid, 25/2/1595. Disponible en <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/search>. Cursiva nuestra.

(8) El rey a Doria. El Pardo, 10 de noviembre de 1591. Cit. por VARGAS-HIDALGO: 2023, pp. 1323-1324.

febrero de 1595: «Pienso que gustareys que vuestras galeras y de la orden de Santo Stefano se hallen en compañía de las mías y las del papa. Avisar pongáis en orden y acudan con la prontitud necesaria a juntarse con Doria cuando os avisase»<sup>9</sup>. Es el mismo tono imperativo empleado con las galeras de Malta.

Si bien, cuando la campaña de Mahdia, las relaciones con Carlos V eran tensas, Cosimo mandó cuatro galeras, mil hombres y, lo que es más importante seguramente, al menos trescientos barriles de pólvora (TZAVARAS: 2021, p. 210). Sus naves acudieron igualmente a la campaña de Gelves, donde se perdieron dos de ellas<sup>10</sup>; participaron en el socorro a Orán, si bien no llegaron a tiempo; pero sí lo hicieron en la conquista del peñón de Vélez y en el auxilio de Malta. No estuvieron en Lepanto como tales, pues el ya gran duque, agradecido con el pontífice por su nuevo nombramiento, puso sus embarcaciones a disposición pontificia –de hecho, las naves del papa que lucharon en la batalla eran mediceas–. Estuvieron no obstante en la toma de Túnez y en la flota que se reunió para el auxilio de La Goleta y el fuerte de Túnez; y, cuando los otomanos retornaron a Levante, fueron las únicas que picaron la retaguardia enemiga, tomando varias presas y liberando cierta cantidad de cautivos<sup>11</sup>. Siempre acudieron a las «juntas de armadas», sometiéndose al mando superior español sin discusión. Tzavaras, quien ha estudiado los orígenes de los stefanianos, utiliza argumentos contradictorios que recuerdan a los que se dan sobre la Orden de San Juan; por un lado, dice que la flota de Cosimo definitivamente forma parte de los activos (*assets*) de la Italia española, pero que esto no significaba que fuera cliente de Madrid (TZAVARAS: 2021, p. 108). Lo cierto es que, fuera o no cliente, las naves de Cosimo estuvieron presentes cuando se las ocupaba, y el mismo autor afirma, en referencia al acuerdo de Felipe y Cosimo de septiembre de 1560, que las galeras toscanas eran vistas y tratadas como si fueran españolas (ib., p. 216). El 15 de marzo de 1562, Cosimo asumía como gran maestro de la Orden de San Esteban –dignidad que conservarían sus descendientes–, cuyos estatutos estaba tomados, entre otros, de los de la de Santiago y que desde entonces rivalizó con la de San Juan.

Tras la abdicación de Cosimo, su hijo optó por reducir drásticamente la flota oficial del gran ducado y confiar la lucha en el mar a los stefanianos; de este modo, cuando Francisco I envió una embajada al sultán otomano en 1577, para intentar establecer un acuerdo de comercio, dio a entender que la orden dependía de España y del Papa y no tanto de él<sup>12</sup>, con el fin de sustraerse del enojo otomano por las acciones de hostigamiento que realizaban sus fuerzas. Aunque parecería una simulación, lo cierto es que los mismos tosca-

(9) Felipe II al gran duque de Toscana, 25 de febrero de 1595. *Ibidem*, p. 1396.

(10) *La Elbigina* y la *Toscana*. TZAVARAS: 2021, p. 212.

(11) En el retorno de Luchali de la campaña de reconquista de Túnez, Medici, con cuatro naves a sus órdenes, y parece ser que algunas otras, siguió y apresó ocho embarcaciones, haciendo prisioneros y liberando a más de cien cristianos. GUARNIERI: 1928, pp. 113-114.

(12) «Anzi sono raccomandate alla Santità del papa et su maestà». Cit. por TEJADA CARRASCO: 2017, p. 309. Véase también GREEN: 2010, pp. 88-89.

nos se consideraban parte de las fuerzas de la Monarquía en su lucha contra el islam. En un ejemplo esclarecedor, cuando el asalto sobre Quíos de 1599, perpetrado por los caballeros de San Esteban, un testigo hebreo, sin duda sefardí y hostil a los cristianos, cuando se ocupó la plaza escuchó claramente, en un primero momento, cómo los «incircuncisos» gritaban eufóricos: «¡Larga vida al rey de España y al duque de Florencia!» (LEEVEN: 1948, p. 552, n. 3), aunque en el asalto no participó nave o soldado alguno perteneciente oficialmente a la Monarquía española. Resulta obvio que los gritos de los toscanos no eran gratuitos y reflejan con claridad a quiénes representaban o consideraban representar.

Acudieron igualmente con puntualidad a las juntas de armadas durante el reinado de Felipe III, y participaron en el asalto combinado sobre Susa (1619) que realizó Manuel Filiberto de Saboya, ataque en que, por cierto, se acusó a los toscanos de ser la causa del fracaso, cosa que Inghirami rechazó rotundamente (GERMIGNANI: 1996, p. 294)<sup>13</sup>. Todavía, aunque en un contexto ya muy diferente, galeras maltesas, stefanianas y españolas, esta vez junto a las pontificias, operarían coordinadamente en el auxilio a los venecianos de Corfú en 1716.

En definitiva, lo que deseamos concretar es que, con unos países protestantes cada vez más indiferentes a la guerra contra los musulmanes, o más bien asociados o en trance de asociarse con ellos, y una Francia en paz con el Imperio otomano –y, en muchas ocasiones, igualmente con las regencias berberiscas–, cuando no también aliada de este, la Orden de San Juan, como la de Santo Stefano, solo pudo perdurar en el marco del enfrentamiento que la Monarquía española sostenía contra el islam. La excepción hispana en un mundo occidental en pleno proceso de establecer relaciones comerciales, e incluso de alianza, con los poderes musulmanes propició sin lugar a duda la pervivencia de esta fuerza militar. De hecho, otra beneficiada fue Francia, ya que tal enfrentamiento, al tiempo que le permitía mantener la paz con los turcos, le posibilitaba seguir cultivando el ideal de cruzada, tan querido por la nobleza francesa, pero, claro está, bajo la férula de España.

En todo caso, lo que sí parece claro es que los testigos externos veían y consideraban a estas embarcaciones –ya fueran de Malta, ya de Santo Stefano– como fuerzas del rey de España; así lo expresa un memorial, fechado en 1621, de los obispos rutenos al rey de Polonia, mencionado por Victor Ostpa-

---

(13) Iacopo Inghirami es posiblemente el más exitoso de los almirantes cristianos durante el reinado de Felipe III. Nacido en Volterra en 1565, ingresa en la Orden de San Esteban en 1581. Comoquiera que era deseable que los caballeros adquirieran experiencia militar en frentes más activos, Inghirami, en vez de lo habitual de acudir a Hungría a luchar contra los turcos, prefirió apoyar la lucha católica en Bretaña, donde ya operaba el tercio de Juan de Águila y fuerzas navales españolas, incluyendo galeras en las que es probable que navegara. Retornó a Toscana en 1596. Desde 1603 está al mando de la capitana con autoridad de almirante, y luego obtendría definitivamente el mando de almirante. Dejó el cargo en 1618, pero lo volvió a tomar en 1621. Fallece en 1624. Entre sus muchas acciones anfibas de gran temeridad se cuentan las tomas de las ciudades norteafricanas de Bona y Biskra.

chuk (2001, p. 71): «Es cierto que ninguno en el mundo, excepto Dios, rinde tal beneficio a los cristianos esclavizados como hacen los griegos con sus rescates, el rey de España con su poderosa flota y la hueste *zaporozhiam*».

En definitiva, la historia de la Orden de San Juan, durante su estancia en la isla de Malta, en nuestra opinión ha sido presentada como una organización totalmente independiente de la Monarquía española, o al menos con objetivos y fines propios, cuando la realidad es que constituyó un elemento militar subordinado a ella hasta al menos el final del reinado de Felipe IV, o más bien hasta la Paz de los Pirineos; y lo mismo se puede afirmar de la de Santo Stefano, aunque Toscana, desde la década de 1630, comenzó a poner distancia con respecto a España.

Esto nos lleva a otro aspecto. Los caballeros se convertían en vasallos teóricos del rey de Sicilia, lo que sin duda era una situación incómoda para los franceses dentro de los habituales conflictos entre el rey de España y Francia. Un francés estaba obligado a su rey como súbdito natural, y al de Sicilia como caballero de San Juan. Esto representaba un grave problema de doble fidelidad; de hecho, Walde Bamford llega a especular que lo infrecuente de grandes enfrentamientos en la segunda mitad del XVII entre las galeras de Luis XIV y las de la Monarquía española podría deberse a que los principales jefes y oficiales de las francesas eran también caballeros de Malta. El mismo autor lo contrasta con las acciones en el mismo periodo de las naves de remo en el Atlántico, donde, con mandos del mismo origen, dieron muestras de gran temeridad hostilizando a ingleses y holandeses (WALDE BAMFORD: 1964, pp. 437 y 441). Aquellos que optaban por servir a su monarca se encontraban en la situación de colaborar al mismo tiempo con las flotas otomanas. Este fue el caso de Leone Strozzi, de Villagagnon y de otros más, lo que de facto les imposibilitó el retorno al convento. De esta manera, se encontraban ante un problema que no tenían los caballeros de las otras lenguas.

Nadie puede negar las proezas de franceses como La Valette o Romegas, pero incluso esto hay que matizarlo en su contexto. Como súbditos de nacimiento de unos monarcas aliados al infiel, los franceses sufrían un peso psicológico que les impulsaba a acometer demostraciones peligrosas y temerarias a las que los miembros de otra procedencia quizá no se sentían impelidos. En este sentido, no era fácil ser de este origen durante el reinado de Carlos V, cuando los aliados de sus reyes llevaron a cabo terribles devastaciones, destrucción de iglesias y monasterios, llevándose además miles de cautivos de toda edad y sexo, incluidos clérigos, y lo que es peor, en varios casos con el apoyo de embarcaciones reales galas. Esa alianza con el infiel, posiblemente, era lo que los llevaba a tomar riesgos extremos, como modo de redimirse.

Cosa muy diferente ocurría con los súbditos del rey de España: en carta de Gonzalo de Porras, embajador de la orden ante el monarca, debido a que no ha tenido resultado en las gestiones sobre la preeminencia de estandartes, solicita permiso para retornar a Malta, donde podrá *servir* a su majestad y a la dicha Religión; y, a pesar de no resolverse el asunto, también apunta que la misma «quedará siempre tan obediente al servicio de V.M. como debe aunque quejo-



sa»<sup>14</sup>. Parece quedar claro que servir a España era sinónimo de servir en la Orden de Malta<sup>15</sup>.

## La Orden de San Juan y la historiografía

Desde su instalación, la historia de la orden contó con cronistas que intentaron dar una visión de esta en términos apologeticos. Entre las obras de origen hispano están las de Foxa y Funes; en italiano, las de Bossio y Pazzo. Sobre la de Foxa y la de Bossio afirma García Martín (2002, p. 147): «Pecan de los mismos errores panegíricos». Ya la original de Bossio se mostraba poco amistosa con España, pero en una traducción al francés de 1612 se convierte en un «manifiesto por completo antiespañol» (BUSTAMENTE G.<sup>a</sup>: 2010, p. 232, n. 11). Sin embargo, la obra fundamental llegará a comienzos del XVIII, con el abate Vertot. Comoquiera que esta ha sido sin duda la principal fuente en que han bebido muchos autores, en especial los anglosajones, la manipulación ha pervivido y se ha multiplicado. Algunos historiadores, sin embargo, ven esta crónica de otra manera; así, García Martín dice que es la «más rigurosa y sistemática de las [crónicas] aparecidas hasta entonces», añadiendo que es «libro bisagra entre las crónicas partidistas y los estudios que incorporan dosis de objetividad y espíritu crítico» (G.<sup>a</sup> MARTÍN: 2002, p. 148), opinión respetable que, no obstante, estamos muy lejos de compartir, como veremos.

La historiografía española contemporánea sobre Malta es rica y detallada, siendo ejemplo de ello los ciclos de conferencias que el Instituto de Historia y Cultura Naval ha dedicado a la materia en los años 1994, 2000, 2011 o 2021, por ejemplo. En especial, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada ha arrojado mucha luz analizando una gran cantidad de aspectos en relación con la orden. El hecho de que la Armada española lleve a cabo estas actividades, cosa que no hacen otras, es sintomático de los lazos que esta institución religioso-militar mantuvo con la marina del rey católico, mucho más estrechos que los de otras naciones. De esta atención participan otros historiadores españoles que se han ocupado de aspectos administrativos, jurídicos y otros muchos relativos a los hospitalarios. No obstante, creemos que han sido omisos, por falta de interés en este asunto o por cualquier otro motivo, en desmontar las tergiversaciones que sobre la misma competen a

---

(14) Archivo General de Simancas (AGS), Consejo de Estado (Est.), leg. 3631, 29. Copia de carta de Gonzalo de Porras, embajador de la Religión de San Juan, a Felipe III (fecha probable, 1607). Disponible en <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/search>. Cursiva nuestra.

(15) Mismo caso es el del famoso Alonso Contreras, a quien se tacha de manera errónea de «aventurero» o «mercenario». Cuando deja Malta, se presenta en Valladolid, donde solicita un cargo militar (se le dio el de alférez), por lo que se sobreentiende que sus servicios en Malta eran equivalentes a servir al rey; si no, ¿cómo explicar que, siendo un simple soldado llegado a la isla huyendo de la justicia, se le otorgue un nombramiento de oficial? Contreras es posible que hablara con Diego Brochero, del Consejo de Guerra, que era caballero de San Juan, a quien nombra. CONTRERAS: 1983, p. 68.

su relación con España, si bien existen algunos estudios parciales sobre el particular.

Por otro lado, independientemente de las narraciones o crónicas, la mayor parte de los estudiosos de la orden, por cualesquiera motivos, han evitado o desconocido los archivos españoles, en especial el de Simancas, y obviado de igual manera los repositorios navales. Esto ha conllevado que las obras de casi todos estos historiadores, incluyendo los malteses modernos, adolezcan de una falla metodológica de origen que les impide alcanzar una cabal comprensión de la institución. Por último, debemos mencionar también ciertos panfletos que, más que escribir historia, formulan una narración anti española siguiendo fielmente la estela de Vertot –como hizo Claire Eliane Engel (véase bibliografía)–; y, aunque carecen del mínimo rigor, con su popularidad sin duda han impulsado esta corriente negativa.

Haciendo un recorrido sobre la manipulación de la historia de la orden, el primer e importante paso para conferirle un sesgo pro francés se dio a raíz de la confusa pérdida de Trípoli. Ante las acusaciones españolas –cierto es que igualmente malintencionadas– de que la plaza fue entregada por los franceses, empezando por su gobernador y con la colaboración del embajador de Francia, se encuentra la respuesta del caballero Durand de Villegagnon<sup>16</sup>, que apareció simultáneamente en francés. La obra tiene como objetivo defender el comportamiento del jefe de la plaza derramando toda la culpa tanto sobre el gran maestre, el español Homedes, como sobre Carlos<sup>17</sup>.

Desde entonces y hasta ahora, el panfleto de Villegagnon se ha convertido para muchos en una verdad incuestionable y absoluta, sin que parezca que casi nadie se haya tomado la molestia de pensar que pueden existir explicaciones alternativas a la suya, y que Vallier pudo ser verdaderamente el principal responsable de la caída de la plaza. De hecho, Vertot, en su *Histoire des Chevaliers Hospitaliers*, presenta la obra de Villegagnon como uno de los documentos probatorios de sus tesis.

Contemporánea a estos acontecimientos es la narración de Pedro de Salazar, quien pudo contar con muchos testimonios. Su libro se centra en la conquista de Mahdia, conocida por los españoles como África, pero comienza antes de este evento y finaliza después de la toma de esa ciudad norteafricana, precisamente con la pérdida de Trípoli. Salazar no mantiene ningún compromiso con la orden y en general se muestra neutral. Sobre la pérdida, desde luego considera el principal responsable a Vallier, pero esto no tiene que ver con el hecho de que este sea francés, ya que el mismo autor informa que, cuando el gobernador convocó a los caballeros para proponerles tratar con los

---

(16) *De bello Melitensi, & eius euentu Francis imposito, ad Carolû Casarem V. Nicolai Villagagnonis Commentarius. Parisiis, Apud Carolum Stephanû, 1553.*

(17) Nicolas Durand de Villegagnon (1510-1571), caballero de la Orden de San Juan, estuvo en la expedición a Argel, de la que escribió un relato. Tras dejar Malta, mostró un comportamiento errático: colaboró con los otomanos; dirigió una expedición al Brasil, durante la cual se convirtió al calvinismo o cuando menos simpatizó con él, y luego regresó a Francia, donde ahora se destacaría como sangriento perseguidor de los protestantes.

turcos, estos, en su mayoría franceses, le respondieron: «No solo no tratar... Ni aun pensarlo» (SALAZAR: 2015, cap. LXXVI, p. 338). Sin embargo, el gobernador había comenzado a dudar luego de que un desertor de Provenza (Salazar lo llama un «mal francés») indicara a los turcos dónde deberían establecer la artillería (ib., cap. LXVI, p. 337). Al final se reunió en un consejo restringido con el tesorero Herrera (español), Sosa (portugués), un mallorquín y un francés de Gascuña, y decidieron la capitulación (ib., cap. LXVII, p. 341). Por tanto, Vallier hizo entrega de Trípoli, pero con la colusión de estos; por ello, el tribunal en Malta que juzgó su actuación dictó otras condenas además de la suya.

Por otro lado, en la obra de Salazar no aparece como hecho importante el motín de las tropas calabresas, que siempre ha sido presentado como la excusa principal. En todo caso, y aunque hubiera sido así, debemos traer a colación un párrafo de Funes que resulta altamente significativo. Dice este que, cuando se les pidió luchar (en el momento que el bajá parece que les daba paso libre), estos les replicaron que ellos (como franceses que eran) tenían las espaldas seguras (ib., cap. LXVII, p. 283); es decir, teniendo en cuenta las buenas relaciones entre el monarca francés y el sultán, y máxime en presencia de su embajador, era claro que no habrían de acabar atados de por vida al remo de una galera como terminarían ellos. Esto muestra las dudas que los caballeros franceses suscitaban entre la tropa.

Queremos puntualizar que si recurrimos a la narración de Salazar no es porque este presente los hechos rigurosamente, tal y como se desarrollaron, sino en la creencia de que existen versiones contemporáneas alternativas a la de Villegagnon. Sobre la caída de Trípoli hay que investigar aún mucho, pero en general se ha optado por aceptar de manera acrítica a Villegagnon, de forma que el binomio español y Monarquía española se representa como ejemplo de egoísmo e ingratitud, frente al compromiso intachable del caballero francés, cuando con entera seguridad se puede deducir que la absoluta falta de liderazgo y capacidad de Vallier en tan crítica situación, además de la equívoca presencia del embajador de Francia, aunque esta no fuera su intención, jugaron un decisivo papel en el desastre.

El siguiente episodio que es necesario señalar es el conocido asedio de Malta de 1565. Este evento se encuentra repleto de tergiversaciones<sup>18</sup>, entre ellas la de que toda Europa corrió a salvar la isla. Entre los que sin el mínimo fundamento sustentan esta especie se halla Roderick Cavaliero, quien en un libro sobre la Malta del siglo XVIII escribe textualmente sobre el cerco: «Entonces, después de considerable y fatal retraso, *los monarcas europeos* escenificaron el gran socorro» (CAVALIERO: 1960, p. 4; cursivas nuestras). Cavaliero, sin embargo, no se toma la molestia de informarnos quiénes fueron

---

(18) Entre las obras modernas que Bustamante (p. 232, n. 11) señala por su hostilidad a España están las de Stephen SPITERI (2005). *The Great Siege. Knights vs. Turks MDLXV. Anatomy of a Hospitaller Victory*. Malta, y Helen NICHOLSON (2001). *The Knights Hospitaller*. Woodrige.

esos «monarcas» que asistieron al socorro. En realidad, la única monarquía que acudió al auxilio fue la de Felipe II, si bien los caballeros contaron también con el socorro del papa. Pero hay más ejemplos de esta tergiversación, incluso en estudios que se destacan por su seriedad; así, por ejemplo, Brogini (2005, p. 202) afirma que la resistencia de Malta «fue igualmente la de todos los cristianos venidos de Europa». El mismo tópico encontramos en Testa (2002, p. 179) cuando enfatiza que llegaron «jóvenes de toda Europa».

Creemos que se debería especificar quiénes y cuántos fueron esos voluntarios venidos de Europa, quiénes los soberanos que auxiliaron a los caballeros, y cuáles fueron las acciones reales que llevaron a cabo en la defensa de la isla. Estamos ante una obvia maniobra ideológica que quiere presentar esta victoria agónica como una empresa europea, algo que nunca fue, ya que casi todos los Estados europeos, y más aún los protestantes, fueron indiferentes, al menos en la práctica, al destino de Malta. El hecho de que la reina Isabel ordenara una semana de misas por la liberación de la isla no cambia esto en nada; la presencia de algún voluntario esporádico de Inglaterra o de otros países no fue desde luego lo que salvó a la orden en 1565.

El estudioso Hugo Cañete ya ha resaltado la manipulación que se ha realizado sobre la defensa de S.<sup>t</sup> Elmo, punto clave en este cerco, ocultándose que las fuerzas allí presentes eran soldados profesionales de los tercios, y no supuestos reclutas (o mercenarios) de Sicilia, como se afirma vagamente. Cañete desmonta las manipulaciones de Vertot, seguidas al pie de la letra por multitud de autores. Por poner algunos ejemplos, el autor francés no dice nada de las tres compañías españolas que defendían S.<sup>t</sup> Elmo; llama «caballero» al maestre Melchor de Robles, confundiendo y dando a entender que pertenecía a los hospitalarios, cuando era miembro de una orden militar, sí, pero de la de Santiago. Solo menciona como español a La Cerda, de quien afirma que el gran maestre lo hizo encarcelar por haberse autoinfligido heridas, lo cual es radicalmente falso, pues lo cierto es que actuó heroicamente, como atestigua Balbi, presente en el asedio<sup>19</sup>.

La versión establecida historiográficamente es que la orden básicamente se defendió sola, e incluso que la ayuda del denominado «Gran Socorro» arribó cuando el sitio ya había fracasado, todo con el objeto de minimizar o negar la operación de rescate y la actuación de Felipe II.

Sobre la agresión turca a Malta, no es este el momento de detenernos, pero sí se debería considerar si fue una acción de conquista, entendida como la ocupación de un territorio para mantenerlo de forma permanente, o se limitó a una simple expedición de castigo a gran escala. Nuestra opinión es que quienes creen que era un intento de conquista permanente obvian las extraordinarias capacidades estratégicas y la inteligencia militar de Solimán. Varios autores han resaltado que el sultán recibió bien a los mandos de la expedición cuando retornaron, pero si la idea era una ocupación, no dicen por qué los recibió tan bien. Seguramente fue así porque, aunque no cumplieron del todo la misión,

---

(19) Véase CAÑETE.

dieron un soberbio castigo a los caballeros, que era posiblemente de lo que se trataba. Todo indica que el sultán tenía otros objetivos estratégicos y prioridades políticas más importantes en Hungría, donde emprendió una campaña en la que fallecería durante el cerco de Szigetvár<sup>20</sup>.

De todas maneras, en lo que nos concentraremos es en los aspectos en que la Monarquía hispana asistió a los asediados. En primer lugar, las tropas que ya habían sido desplegadas en S.<sup>t</sup> Elmo, como vimos, adonde habían llegado además suministros y equipo. En segundo, el llamado «Pequeño Socorro», que se ha intentado disimular o minimizar con la excusa de su reducido tamaño –en torno a quinientos o seiscientos hombres–, pero ocultando que se trataba también de fuerzas de élite al mando del reconocido maestre de origen portugués Melchor de Robles, quien llevaba consigo a los mejores soldados, si bien también participaban cierto número de voluntarios. Balbi, testigo presencial, no tiene duda de que sin este refuerzo hubieran sido arrollados: «... porque a no entrar, en ninguna manera pudiéramos resistir el primer asalto» (BALBI DI CORREGGIO: 1568, f. 63v). El mismo Robles caería combatiendo esforzadamente.

Por último, el Gran Socorro también se minimiza dando a entender que los turcos ya habían desistido de tomar El Burgo; pero, si ciertamente todo indica que aparentemente no pudieron con esa plaza, al menos no habían renunciado a la ciudad de Mdina, en cuya destrucción se estaban concentrando cuando el socorro arribó. En todo caso, por lo que sabemos, para entonces los jefes otomanos aún no habían tomado, ni mucho menos, una decisión definitiva sobre el abandono.

No obstante, quizá la mayor contribución, y la más decisiva, de las fuerzas de García de Toledo (aunque indirecta) ha sido seguramente poco señalada. Casi desde los comienzos de la operación, los turcos supieron que en Mesina, a pocas horas de navegación, se concentraba una gran cantidad de elementos terrestres y navales, y que estos no dejaban de aumentar. Ante esa acumulación de medios, no podían dejar desguarnecida la flota, que podía sufrir un ataque por sorpresa. Esto los obligó a mantener una reserva de tropas, artillería y pólvora en sus embarcaciones, además de los galeotes, que no pudieron ser empleados como gastadores. Si todos estos elementos se hubieran empleado, la suerte de los cristianos de la isla habría sido bien distinta. Los turcos aprendieron de este error, y en Túnez y La Goleta, nueve años después, no

---

(20) Por cierto que este asedio no tuvo nada que envidiar en heroísmo al de Malta. En todo caso, si los otomanos hubieran tomado la isla, nunca habrían podido conservarla, en el dudoso caso de que esta fuera su intención. Con el invierno encima, sin fortificaciones –que quedaron arrasadas– ni flota –que había partido–, carentes de pertrechos, víveres y suministros, al gran contingente de Toledo, concentrado en la cercana Sicilia, no le hubiera costado excesivo esfuerzo recuperar Malta sin grandes combates y con muy poco o ningún derramamiento de sangre. Pero nunca se trató de eso. Felipe II acudió en auxilio por cuestión de prestigio, de compromiso religioso y porque, además, y esto se olvida, Malta formaba parte de su patrimonio, pero después del reciente desastre de los Gelves, aunado al de La Herradura, debía actuar con suma prudencia, prudencia que de manera habitual se presenta como indolencia y desidia.

volverían a cometerlo, utilizando a los elementos de las galeras a pesar del riesgo, como atestigua el alférez Aguilar<sup>21</sup>.

La Valette, que con tanto heroísmo hizo frente al cerco, con el sentimiento anti español que siempre le caracterizó, aunque fuera de manera soterrada, manifestaría una notable mezquindad al negar toda esta contribución, mostrando gran ingratitud para con García de Toledo y Felipe II<sup>22</sup>. Similar ingratitud mostró el mismo papa. La actitud de ambos es incalificable, y proporciona nuevos argumentos a la leyenda negra. Sin embargo, otros muchos, más honestos, lo vieron con toda nitidez, como expresa la carta del arzobispo de Génova felicitando a Felipe II por la operación<sup>23</sup>.

La amenaza, que por otro lado nunca se concretó, de un nuevo cerco otomano a los pocos meses, propició que Felipe II mandara 30.000 ducados en metálico y 20.000 en víveres, prometiendo enviar ocho mil hombres en caso de nuevo asedio. Esto fue comunicado en carta a La Valette; por el contrario, la comisión enviada al monarca francés no consiguió nada, salvo ochocientos soldados, contratados por los mismos comisionados, y trescientos caballeros voluntarios (MORENÉS: 2001, p. 116).

Pasando a los acontecimientos de 1581 en la isla, quisiéramos en este caso concentrarnos en una obra concreta, por ser un claro ejemplo de manipulación actual de los acontecimientos. Carmel Testa es responsable de un libro sobre el destacado caballero llamado Mathurin d'Aux de Lescout, habitualmente conocido como Mathurin de Romegas. Como es sabido, Romegas, de origen gascón, estuvo involucrado en una de las peores crisis de la orden en los tiempos modernos, cuando se intentó un golpe de Estado contra el gran maestre. Hay que destacar que Testa, en su narrativa, sigue a pies juntillas la leyenda negra sobre Homedes (TESTA: 2002, pp. 17 y 20); por otro lado, no duda en afirmar que Madhia fue tomada gracias al «valor e iniciativa de los caballeros» (ib., p. 25)<sup>24</sup>. Sin embargo, es en el episodio de la crisis de gobierno cuando el autor falsea los acontecimientos de manera significativa. Como es sabido, un grupo de caballeros destituyeron en ese año a Jean de la Cassière, en

---

(21) Aguilar destaca que tuvieron las galeras desguarnecidas desde la caída de La Goleta hasta la toma del fuerte, y que cuando este se tomó, reembarcaron la gente a toda prisa. *Memoorias del cautivo en La Goleta de Túnez (el alférez Pedro de Aguilar)*. Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, MDCCCLXXV, p. 83.

(22) Por ejemplo, el 19 de septiembre, García de Toledo decía en carta al monarca que el gran maestre había informado al papa de la victoria sin decir nada del operativo español. MILLIELLO: 2015, p. 54.

(23) AGS, Est., leg. 1394, 263. Carta de Agostino Maria Salvago, arzobispo de Génova, a Felipe II, rey de España, con sus felicitaciones por la liberación de Malta. Génova (Liguria, Italia), 26/9/1565. Disponible en <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/search>. Salvago presenta a Felipe II como «potente et Fortunato diffensore a la republica christiana».

(24) En cuanto a esto, nadie duda del coraje de sus miembros en la campaña, pero decir que esa plaza fue tomada por su iniciativa y valor es algo que desmienten todas las fuentes. El centro de la operación lo constituyeron las fuerzas de la Monarquía hispana y sus aliados, y los caballeros y soldados malteses compusieron un contingente menor; de hecho, quizá la pólvora que envió el duque de Toscana fuera más importante que la participación de los malteses.



cuyo lugar establecieron a Romegas como nuevo gobernante de hecho, aunque no de derecho.

Lo que más destaca de la narración de Testa sobre estos sucesos es que no hay una sola mención de Felipe II, como si este careciera de toda influencia en los acontecimientos; por el contrario, no deja de exagerar el papel del monarca francés en la crisis. Hirschauer, a quien Testa ignora, nos explica cómo ocurrieron en realidad las cosas. Felipe, con problemas urgentes en otros escenarios, no parecía tener mucho deseo de inmiscuirse en la querrela; pero, estando en noviembre de 1581 en Portugal, concedió una audiencia a Guzmán, enviado por el gran maestre destituido. Tras escuchar sus argumentos, y quedando convencido de ellos, ordenó las medidas pertinentes. Con esto el golpe de Romegas quedaba irremisiblemente condenado al fracaso aun en el caso de que hubiese gozado del apoyo de Francia, del que por otro lado carecía.

Testa se atreve a decir que el gran recibimiento de que Jean l'Evesque de la Cassière es objeto por parte de los virreyes de Nápoles y Sicilia, junto con la actitud del rey de Francia, obligaron a Romegas a dirigirse a Roma (ib., p. 206), es decir, realiza una notable pirueta histórica, elevando a los virreyes hispanos a la categoría de reyes con capacidad de tomar decisiones autónomas y soberanas en un asunto tan importante, todo con tal de no mencionar en ningún momento a Felipe II. Se presenta por otro lado a Visconti, el legado pontificio, como una persona del todo independiente que iba a salvaguardar la isla de las intromisiones españolas; sin embargo, Visconti dejó bien claro al virrey de Nápoles que el pontífice en modo alguno buscaba perjudicar las prerrogativas del rey de España (HIRSCHAUER: 1991, p. 100, n. 3), y resulta por otro lado significativo que, para resolver el asunto, el papa enviara a uno de sus súbditos (Visconti era milanés). Además, se resalta que, en cuanto llegó, hizo salir a las tropas españolas que habían acudido para controlar la situación en medio del vacío de poder, como si un legado papal tuviera autoridad para dar órdenes a soldados españoles.

Desde fines del XVI, y durante el reinado del sucesor de Felipe II (Felipe III), fue costumbre que la flota católica se reuniera en prevención de eventuales amenazas otomanas, siendo un conglomerado de embarcaciones propias de la Monarquía católica, vasallas y aliadas (Nápoles, Sicilia, España, Malta, Santo Stefano y Doria, además de las pontificias). Ante una posible intervención que, salvo contadas ocasiones, nunca llegó a materializarse, tanto Felipe como su hijo enviaban diplomáticas cartas de invitación a los maestros solicitándoles que acudieran a la reunión, como ya dijimos<sup>25</sup>; pero, pese a la diplomacia del tono, como vimos antes, nadie en Malta (ni en Florencia) albergaba la menor duda de que esta solicitud era una orden taxativa, de obligado cumplimiento. Y así, las galeras maltesas nunca faltaron a la cita (al igual que las de San Esteban), aun cuando en ocasiones quedaba claro que los turcos no habrían de

---

(25) Por ejemplo, Felipe III dice en 1601: «... rogamos muy afectuosamente». AGS, Est., leg. 1931, 38, f.1. Minuta de despacho a Alof de Wignacourt, 25/4/1601. Disponible en <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/search>



venir, y pese a que seguramente muchas veces hubiera sido más productivo emprender la acción corsaria que permanecer anclados en Sicilia<sup>26</sup>.

Una excepción aparente confirma esto. En 1601 se decidió un ataque contra Argel –que sería, por otra parte, un gran fiasco–. En esta flota no intervinieron los de Malta, según el cronista de la orden Pozzo (ff. 449-450), porque habían recibido carta de Doria, del 24 de julio de 1601, pidiéndoles que navegaran a Levante a distraer («hacer ruido»). Lo que no sabía seguramente Pozzo es que no participaron porque Doria no quería a los caballeros en su flota, como le escribe al monarca, alegando que no podía meter en sus naves soldados –que era lo que más ocupaba– que carecían de orden y disciplina y a quienes, si cometían algún dislate, no se les podía castigar por tener fuero (eclesiástico); por ello había decidido enviarlos al Mediterráneo oriental<sup>27</sup>. Esta excepción es una confirmación de la regla. Por el contrario, sí acudieron las de Santo Stefano, a las que seguramente se consideraba más dóciles.

Problema derivado de estas reuniones era la disputa entre Génova y Malta por la preeminencia de estandartes, una controversia por la que se acudía al monarca de manera recurrente sin que el rey se determinara nunca a emitir una decisión definitiva, para no ofender a ninguna de las partes. En todo caso, se consideraba que solo el monarca español tenía la facultad de decidir en un tema tan delicado.

Con todo, las acciones combinadas serían fructíferas. Así, en 1604 el marqués de Santa Cruz, al mando de las galeras de Nápoles, decidió hacer una incursión en el Mediterráneo oriental auxiliado por las galeras de San Juan, de lo que resultó la conquista de Longo. Aunque las naves de Malta iban junto a las de Bazán y como auxiliares del mismo, en la entrada de Vertot correspondiente a 1604 (cap. XIV, p. 60) se apunta que tales naves saquearon la población, sin hacer la menor mención de las de Nápoles ni de las del marqués.

Luego del asalto a Patras y Lepanto por los caballeros en 1603, Alof de Wignacourt mandó algunos esclavos a Felipe III, escribiendo: «Por ser fortaleza de tanta consideración es justo que tenga vuestra majestad parte de la empresa» (FLORISTÁN: 2020, p. 160). Si se entiende como se debe entender la misiva, en ella se reconoce lo que ciertos historiadores suelen pasar por alto: que los caballeros malteses se consideraban parte integrante de la fuerza militar de la Monarquía, a la que se debían. No tenemos datos de que la orden enviara en ocasión alguna parte de una presa al monarca francés. Por otro lado, un griego que se consideraba el cerebro de la operación solicita por ello una recompensa a Felipe III (ib., p. 162).

---

(26) La Monarquía era consciente de estos perjuicios, y en 1de octubre de 1611, por ejemplo, se dice que no se hicieran estas juntas sin precisa necesidad (*Documentos relativos a don Pedro Girón*, p. 180). Igualmente, en un memorial toscano de diciembre de 1622 sobre la caída en el número de presas que hacía la orden, se indica como una de las causas el tiempo que se perdía en Mesina en las armadas católicas (GEMIGNANI: 2014, p. 307).

(27) AGS, Est., leg. 1431, 1119. Carta de Juan Andrea Doria, príncipe de Melfi, a Felipe III sobre la salida hacia España de sus galeras. Disponible en <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/search>.

Una carta del duque de Osuna de 1614, relativa a una posible expedición a Maina, afirma que no se ocupaban soldados sino naves, y presenta un listado de la posible flota en el que se incluyen tanto las galeras maltesas como las florentinas –estas eran cosas que se daban por hecho– (*Documentos relativos a don Pedro Girón*, doc. CCXVIII, p. 32). En otra misiva (4 de noviembre de 1614) al rey sobre la expedición de Pedro Leiva para llevar armas al mismo lugar, comenta sobre las de Malta y Santo Stefano: «Han acudido con mucha voluntad [y hecho] al servicio de vuestra majestad y en conservación de la reputación de las armas de V.M. y en particular en esta ocasión» (ib., doc. CCCLVII, pp. 547-548)<sup>28</sup>.

Por tanto, podemos afirmar que, durante al menos la primera mitad del siglo, continúa la estrecha unión de la orden con respecto a la Corona, en la que, por otro lado, residía su única esperanza de supervivencia. De nuevo un hecho accidental, en 1606, nos reitera esta circunstancia. Este, que es uno de los episodios más dramáticos del siglo XVII para Malta, y en el curso del cual la Monarquía o sus representantes van a salvar a buena parte de la fuerza combativa hospitalaria, se produjo cuando tres de sus galeras naufragaron en la isla de Cimbalo, cerca de Túnez. Los cristianos procedieron a fortificarse y esperar una ayuda que solo podía provenir de las autoridades virreinales. Y, efectivamente, en cuanto se tuvo noticia del suceso, las galeras de Sicilia salieron en su socorro, aunque los vientos les impidieron acercarse. Así las cosas, en la isla la situación se tornó desesperada, ante unos contingentes musulmanes que habían llegado en gran número y procedían a atacar a los cristianos. Por fortuna, el galeón del duque de Feria (o de su hijo), virrey de Sicilia, sí pudo arribar, consiguiendo embarcar a unos seiscientos de ellos (Pozzo dice 535) entre caballeros, soldados y marineros. Aunque se habían perdido las galeras y sus esclavos, el elemento humano se había salvado en su mayoría (además del estandarte), evitándose una catástrofe que hubiera superado a la del desastre con Luchali décadas antes. Por si fuera poco, Pozzo (f. 515) nos informa que Felipe III ordenó al virrey de Nápoles entregar dos cascos de galera para recomponer la fuerza<sup>29</sup>. Es muy de destacar que Vertot, en la entrada correspondiente a 1606, no haga la menor mención de los sucesos de Cimbalo (VERTOT, cap. XIV, p. 60).

No obstante, según Pozzo, en 1617 se produce un asunto de extrema gravedad. Es conocido que el virrey de Nápoles (antes de Sicilia), duque de Osuna, había comenzado una especie de guerra privada contra los venecianos, a los cuales consideraba enemigos de la Monarquía, pero sin órdenes de

---

(28) Según Marco Gemignani, durante esta jornada las stefanianas capturaron la capitana de Nauplia de Hasán Mariolo, pero Felipe III ordenó que la galera fuera incorporada a la flota de Sicilia, con las lógicas protestas de los toscanos. GEMIGNANI: 2014, p. 266.

(29) AGS, Est., leg. 1433, 170. Aviso del descalabro de tres galeras de Malta en la isla de Cimbalo. En este documento se dice que el gran maestro estaba tan feliz del rescate de su gente, que hizo de manera inmediata caballero al capitán del galeón. Disponible en <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/search>.

Madrid al respecto, al menos oficialmente. Una de las varias causas de fricción era la situación del Adriático, al que los vénetos consideraban un *mare clausum*, pero que bañaba a su vez una parte del reino de Nápoles, y Osuna no estaba dispuesto a sufrir impedimentos en una parte del territorio que gobernaba. En este contexto, el duque solicitaba el concurso de las naves hospitalarias, poniendo a las autoridades en un trance muy apurado. El gran maestre y el Consejo se reunieron en medio de la incertidumbre, pues era público que el duque iba contra Venecia, que además de ser un Estado católico, contaba con posesiones de San Juan en su territorio. Finalmente, los caballeros no se atrevieron a negar a Osuna la ayuda solicitada, pero con la advertencia de que solo podían combatir contra infieles; además, curándose en salud, enviaron un embajador a la república (POZZO, f. 617).

En este episodio estamos lejos de ver a los caballeros como la organización completamente independiente y autónoma que siempre se ha querido presentar. Es claro que, si así fuera, en el caso antes mencionado la respuesta habría sido desde el primer momento una negativa rotunda, pero queda igualmente claro que no tenían capacidad de negarse a colaborar con un poder como el que constituía un virrey, máximo representante de la Monarquía española, si bien el mismo Pozzo escribe que Osuna, entendiendo al fin el problema que estaba creando, reenvió las naves hospitalarias (ib., f. 717)<sup>30</sup>.

Abordaremos ahora otro aspecto polémico que, sin embargo, debemos tratar: el carácter predatorio de los caballeros. Será durante este siglo XVII cuando se lance la gran ofensiva corsaria que ha llevado a presentarlos como piratas; de esta manera, Molly Green habla de «piratas católicos», y sobre la prohibición de piratear, Brogini (2005, p. 312) afirma que «jamás prohibición alguna fue menos respetada».

El tema es delicado, y conviene especificar nítidamente los conceptos. Si entendemos *piratas* como debe ser entendido jurídicamente, es decir como aquellos apátridas fuera de la ley que asaltan cualquier nave para hacerse con un botín, los autores mencionados y otros muchos deberían proporcionarnos un listado de embarcaciones napolitanas, sicilianas, papales, españolas, genovesas, francesas y hasta de naciones protestantes asaltadas por malteses, incluyendo en esto los corsarios particulares de la isla.

En realidad, se trata de una polémica que recuerda a la dicotomía de mercenario frente a soldado profesional, con la que está relacionada. Algunos historiadores consideran mercenarias a todas las fuerzas terrestres de esta época, pero esto nos remite a la misma cuestión conceptual (ANDERSON: 1992, pp. 24 y 43). Un soldado de los tercios españoles en Flandes era un profesional que cobraba una paga y que si no la recibía podía amotinarse (y a menudo lo hacía), pero no un mercenario que luchaba por cualquier causa; de ser un mercenario, a los holandeses les habría bastado ofrecer una

---

(30) Es posible que, en realidad, Osuna solo las requiriera para patrullar el litoral napolitano en ausencia de sus fuerzas, tal y como había solicitado a las de Santo Stefano (que acudieron como siempre); pero, en todo caso, la percepción en Malta fue diferente.

mayor paga y abonarla con puntualidad para que los soldados de los tercios combatieran por ellos contra el rey de España, pero esto obviamente era impensable.

Por otro lado, deberíamos considerar en el mismo caso las acciones de las fuerzas reales, al menos en el XVII, y en especial las de Osuna. No deja de ser cierto que a la Monarquía no le gustaba que sus naves se implicaran en este tipo de acciones, y el 14 de junio de 1615, en el Consejo de Estado, el marqués de Villafranca expresó: «que la infantería española no quiere V.M., que se acostumbre a piratear (...) se inquieten las naves que van a levante, no se hagan presas allí de navíos turcos, pues en ellos se toman niños y mujeres, y pocos o ningún esclavo útil para el remo ...» (cit. por LINDE: 2005, p. 105). No obstante, que no se considerara esto digno de las galeras bajo control directo de la Monarquía no significa que no se estimase necesario. Según copia de carta de Osuna al rey de 8 de febrero de 1615, el monarca especifica que los bajeles y galeras de los virreyes no vayan a Levante, que para esto bastaba con las cinco de Malta y las seis de Florencia (*Documentos relativos a don Pedro Girón*, doc. CCXCVIII, 8 de febrero de 1615, p. 230).

Sin embargo, nuestra opinión es que este rechazo a que se operara en esa zona, más que a una cuestión de dignidad, se debía a que se buscaba en lo posible no provocar a la armada otomana con embarcaciones reales, luego de haber alcanzado la paz con el imperio en el Tratado de Zsitvatorok, de 1606. Precisamente con Osuna eclosiona el problema de los uscoques. Este polémico virrey se contaba entre sus defensores acérrimos, al igual que Francisco de Quevedo, mientras que la Corte a este grupo en concreto sí lo consideraba pirata, por el hecho de que asaltaba naves vénetas («porque son ladrones que roban a amigos y enemigos», afirma el Consejo de Estado [cit. por REBERSKI: 1967, p. 316]).

Hay que recordar que las naves que transportaban bienes y personas musulmanas eran, por decretos papales, objetivos legítimos, y que perjudicar a los musulmanes dondequiera que fuese, con la intención de debilitarlos económicamente, era una prioridad estratégica; esto no es piratería: es corso, y además plenamente autorizado por los reglamentos de la Monarquía española, que consideraba, como siempre había hecho, a los infieles blanco plenamente válido, salvo tregua explícita. No se duda de los pingües beneficios que se podían obtener del saqueo, pero desde el punto de vista estratégico era otra cosa. La idea de que el comercio naval es una de las principales fuentes de riqueza para una nación o un imperio, sobre todo antes del desarrollo de las comunicaciones terrestres luego de la Revolución Industrial, es algo de sobra conocido desde que comenzó la navegación en los mares.

La expulsión de los mercaderes musulmanes del Mediterráneo, en altura, cabotaje y hasta en la pesca, fue un proceso que se extendió desde el siglo XI, con Pisa, hasta el XVII. La imposibilidad para los comerciantes turcos o árabes de realizar actividad mercantil o de peregrinaje con su propia bandera, les obligó a utilizar los servicios de los griegos como testaferreros, y de aquí deriva

el problema<sup>31</sup>. La cuestión de la navegación neutral (si es que la griega pudiera ser vista así) es un tema complejo que permea las relaciones internacionales desde hace siglos, pero en todo caso parece una simplificación hablar de piratas. Si se hostilizaba a los griegos es porque actuaban de transportistas de los turcos, ante la imposibilidad de estos de hacerlo por sí mismos precisamente por causa del corso cristiano. Esto no implica sin embargo negar los muchos abusos que sin duda se dieron, pero generalizarlos es incorrecto<sup>32</sup>. Es el mismo caso de los uscoques, cuyas acciones contra Venecia son justificadas por Osuna y Quevedo porque los venecianos no solo eran enemigos de España, sino que estaban coludidos con los turcos. Solo cuando la Orden de Malta caiga bajo el influjo de la Monarquía francesa los hospitalarios abandonarán el ataque al comercio levantino para irse transformando en una policía naval, pero su objetivo primigenio nunca fue este, sino luchar contra los infieles, incluyendo en ello, por supuesto, sus recursos económicos.

Independientemente de esto, no hay duda de que, para los muchos miles de esclavos cristianos liberados por las acciones maltesas y stefanianas, sus salvadores no podían ser vistos como corsarios, como ya pudimos ver anteriormente en el memorial de los clérigos uniatas ucranianos. También hay que resaltar que las numerosas acciones contra los berberiscos, desde el punto de vista de la piratería, carecen de lógica económica. De hecho, la falta de presas mercantes y de poblaciones costeras es lo que lleva al declive del corso cristiano en el Mediterráneo occidental, algo que ya indicó Braudel<sup>33</sup>.

Cerraremos hablando de cómo la situación política se vino a complicar verdaderamente con el estallido de la guerra entre Francia y España durante el reinado de Felipe IV. Muchos de los caballeros desempeñaban puestos militares en ambos bandos durante el conflicto. Los virreyes veían que los sanjuanistas franceses actuaban con doblez y en contra de los intereses de España, y se tomaron represalias por ello; así, en 1636, ante la negativa a la entrega de trigo de Sicilia, la orden recurre al monarca en persona, a quien se pide que se haga la cesión debida y, además, que se levante el secuestro de los bienes que los miembros franceses poseían en la misma Sicilia, recordando que «asistían al *servicio* de su majestad católica en defensa de aquella plaza con fidelidad para los intereses españoles» (POZZO, t. II, f. 11; cursiva nuestra). Es difícil exponerlo más claramente: Malta era considerada plaza real, y los caballeros, los encargados de su custodia.

Los incidentes continuaron, y en 1637 hubo que escribir el virrey recordándole que se habían destacado por sus «continuos servicios a España» (ib., f. 15). Por su parte, Vertot tergiversa como siempre los hechos y anota: «Esta

---

(31) Ya Vatin (2011, p. 93) demostró que la primera opción de los hermanos Barbarroja era el comercio pacífico y no el corso, opción que los cristianos hicieron imposible.

(32) Un ejemplo bastante mencionado es el del capitán Contreras en relación con unos griegos, para que reconocieran que las mercancías de una nave eran de propiedad turca. CONTRERAS: 1983, p. 58.

(33) El balance costes-beneficios de atacar embarcaciones de guerra como las de los corsarios berberiscos no compensaba en muchos casos los armamentos.

conducta de los españoles, tan buenos testigos de los servicios rendidos a su soberano para la defensa de sus estados, escandaliza a toda Europa» (VERTOT, pp. 147-148)<sup>34</sup>. De esta manera repite el tópico del egoísmo e ingratitud del rey de España frente a la abnegada y desinteresada actitud de los caballeros –claro está que, fundamentalmente, de los franceses–.

A diferencia de lo que oculta Vertot, Pozzo, quien no tiene por qué simpatizar con España, afirma taxativamente que el canal de Sicilia estaba infestado de corsarios franceses, siendo los más de ellos caballeros. Este criminal acto de irresponsabilidad es silenciado de manera sistemática, aunque la orden tuvo que escribir al respecto al monarca francés y también a Richelieu (POZZO, t. II, ff. 20-21). En otro incidente, una treintena de caballeros franceses, que retornaban a Francia por causa del clima, dieron en Licata, donde fueron arrestados; ante esto, de nuevo se expide embajada al rey, a quien se le recuerda la «devoción, que inalterablemente conservan a su majestad católica» (ib., f. 22).

Debemos destacar que en estos episodios y otros posteriores Vertot manipula los acontecimientos frente a la narración de Pozzo, quien da claramente a entender que la actitud gala ponía en serio riesgo la misma existencia de la Orden de San Juan. Por este motivo, Vertot transforma el reclamo enérgico y lo rebaja a una mera petición a las autoridades francesas para que observaran una supuesta neutralidad, dando así a entender que esta neutralidad existía como tal. Quienes sí la respetaban eran los monarcas españoles, que nunca intimidaron ni obligaron a los sanjuanistas a combatir a otros enemigos suyos que no fueran los musulmanes, aunque el virrey Osuna, como vimos, pudo haber llegado a pensarlo; en esto, la Monarquía española también difiere de la francesa, que solicitó y obtuvo su ayuda para combatir a los hugonotes.

Cuando se concretaba la previsible invasión de Malta por los otomanos en 1645, invasión que finalmente se desvió a Creta, las autoridades obtuvieron permiso de reclutar cuatro mil hombres en Nápoles y Sicilia, además de aumentar la cantidad de víveres, y mediante orden real de 9 de abril, dada en Zaragoza por Felipe IV, se mandata a los virreyes que entreguen a Malta cuanto se les pida (ib., f. 100). Asimismo, se ordenaba al virrey de Nápoles que se proporcionaran 10.000 salmas de trigo de Puglia, a pesar de que el reino estuviera exhausto (ib., f. 103). Hay que destacar que esto se daba cuando la Monarquía ibérica se encontraba en una situación tan penosa que luchaba por su misma supervivencia. Vertot, como era de esperar, nada dice sobre esta ayuda, pero destaca por contra la acción del vizconde francés de Arpajon, que según este autor reunió dos mil hombres y se presentó en la isla, un auxilio que, dice, no osaron comprometer varios soberanos (VERTOT, p. 155).

Para 1650 se recrudecían los problemas con Sicilia, por culpa otra vez de los caballeros de origen galo, y de nuevo se tenía que recurrir al rey francés para recordarle que no podía subsistir sin esta (POZZO, t. II, f. 183). Don Juan

---

(34) Una escandalizada Europa que, por otro lado, nunca había movido un dedo por la orden desde su instalación en Malta.



de Austria, regresado de Portolongone, estaba dispuesto castigar a los corsarios, ordenando que no se extrajera nada para la isla y que lo que le correspondía se entregara como indemnización a los afectados (ib.) Ante esto, de nueva cuenta se hacía representación al rey de Francia a fin de pedir su intervención para limitar la actividad corsaria y se decidía que los franceses que se acercaran fueran recibidos a cañonazos (ib., f. 189).

Posteriormente hubo otro incidente aún más grave, pero esta vez con la escuadra real francesa de Guisa. Aunque a esta se le había prohibido entrar en el puerto, una de sus naves se acercó en demasía, así que se le dispararon algunos cañonazos de advertencia. Esto produjo tal indignación en Francia que hasta se pensó en la incautación de los bienes de San Juan. Sobre este incidente escribe Pozzo: «... por lo cual puede conocer la corona de España de la constancia y su fidelidad [de la Orden de San Juan]» (t. II, ff. 218-219). Como vemos, existe una gran diferencia entre la «neutralidad» rigurosa de Vertot y la «constancia y fidelidad» de Pozzo. Ciertamente, es más que dudoso que se hubiera abierto fuego contra las escuadras de Nápoles y Sicilia; de hecho, se solicitó comprensión a París, afirmando que no podían contravenir el pacto de feudo. Así lo entendieron –justo es decirlo– las autoridades francesas, que se dieron por satisfechas, con lo que quedó zanjado el asunto (ib., ff. 221ss.)

Con la decadencia política de España y de sus enfrentamientos con el islam, sin duda va a crecer la influencia francesa en la orden, pero no deja de ser sintomático que Luis XIV llegara a pensar en su supresión. Con todo, para el trato de Levante, las acciones de los corsarios eran muy fructíferas, ya que Marsella fue la gran beneficiada de la debilidad de los otomanos para comerciar, y esto fue determinante en la decisión de mantener la orden.

## Conclusiones

Para Domínguez Nafría (2020, p. 94), el pacto de cesión «en buena medida preservó la autonomía política y militar de la orden». La cuestión de la soberanía es complicada; una soberanía formal puede muy bien no ser una soberanía real. La soberanía además es un término difuso en el siglo XVI, aun cuando comenzaban a hacerse los constructos teóricos modernos por parte de los monarcómanos, Bodin y otros pensadores. En cualquier caso, las palabras que permean en las fuentes que hemos visto son «lealtad», «obediencia», «fidelidad» y otras similares, que distan de «soberano» e «independiente».

Ya antes de la expulsión de Rodas, la dependencia se había hecho importante con respecto al reino de Sicilia: «Se dio plena identificación entre los intereses sanjuanistas orientales y la monarquía española, que a su vez encajaba en la política internacional de Fernando el Católico» (PAVÓN y BONET: 2020, p. 125). En cierta manera, con la llegada a Malta se completaba un proceso. La orden no solo extendió su existencia como organización militar más de 270 años gracias a la Monarquía española, sino que su supervivencia



económica y logística, así como sus empresas corsarias (imposibles sin Sicilia y, en menor medida, Nápoles) y hasta su misma vida religiosa (mediante el patrocinio del obispo), que no era poca cosa en un territorio gobernado por una orden religiosa, derivaban de esa misma Monarquía (POZZO, ff. 24-25)<sup>35</sup>. Sin esta, dice Domínguez Nafría (2020, p. 93), habría sido imposible la existencia de la orden, que «siempre estuv[er] a merced de los suministros que pudieran llegar[e] por vía marítima»; y, por si fuera poco, los naturales de la isla se seguían considerando súbditos del rey de Sicilia, como informa el virrey Osuna en carta a Felipe III<sup>36</sup>.

También el pacto de vasallaje ha sido malinterpretado. La idea de que se entregaba un objeto simbólico (halcón o azor) como reconocimiento de vasallaje se ha confundido con que tal vasallaje también era simbólico. En realidad, todos sabían desde el comienzo lo que significaba la cesión territorial por parte de Carlos V, y de aquí la resistencia de muchos miembros, incluido Villiers, a instalarse en Malta, o al menos a hacerlo de manera definitiva, barajándose incluso la absurda idea de reconquistar Rodas. El mismo sueño de sacar a los caballeros de la isla tenía La Valette, que pensó en Córcega como posible asentamiento.

Sin querer entrar en polémica, podemos establecer que la soberanía e independencia de los caballeros malteses (al igual que ocurría con los de Santo Stefano) terminaba donde comenzaban las necesidades militares de la Monarquía española; y no deja de llamar la atención que los hospitalarios, desde su instalación en Malta, declinaran hacer cualquier tipo de tregua o paces con los poderes musulmanes, como a menudo habían hecho en Rodas (VATIN: 1994, pp. 170 y 199). La independencia era formal y protocolaria, con embajadores de Malta y Toscana representando a sus estados. Con todo, no se puede confundir dependencia con servilismo; San Juan y Santo Stefano eran autónomas e independientes en la medida de lo factible y deseable.

La lucha contra el islam era lo que daba identidad a la Monarquía española, y las treguas coyunturales que en el marco de este antagonismo se alcanzaban no cambiaban nada. Los Austrias españoles nunca desearon ni buscaron un entendimiento pacífico definitivo con las regencias berberiscas ni con el Imperio otomano; al contrario, alentaban y protegían las actividades de todos los que los enfrentaban, proporcionándoles apoyo logístico y moral. En este sentido, resulta plausible que Malta y Santo Stefano cumplieran un papel similar al de las regencias berberiscas para el Imperio otomano. Ninguno de los dos imperios estaba dispuesto a renunciar a sus discursos ideológicos: uno, de guerra contra el islam, y el otro, a su tradición *gazi*; pero igualmente ambos

---

(35) En 1638, el conflicto se produjo entre el gran maestre y el obispo; y siendo este como era designado por el rey, como correspondía a uno de sus dominios, se manda nueva representación, contestando el monarca, en carta del 30 de enero de 1638, que la razón asistía al gran maestre.

(36) Dice el duque de Osuna que son tan leales al rey como los de Sicilia. *Documentos relativos a don Pedro Girón*, doc. CCLXIX, 22 de octubre de 1614, p. 156.

tenían pocos deseos de implicarse en grandes y costosas operaciones navales que, por otro lado, ya nada iban a cambiar en el mapa político del Mediterráneo. Continuar la guerra mediante Estados semiautónomos y vasallos, es decir, continuar la guerra por otros medios, parecía una solución práctica.

La subordinación de Malta con respecto a Sicilia era absoluta, y cualquier intento de establecer esa supuesta independencia hubiera sido suicida; de todas maneras, esto nunca estuvo en la mira de las autoridades maltesas. El trampolín hacia Levante que representaba la isla, adonde se retornaba asimismo tras las incursiones, jugaba un papel clave y fundamental. Las acciones de los caballeros de Malta, al igual que las de los de Santo Stefano, no hubieran sido posibles sin esa actitud condescendiente, muy especialmente durante el reinado de Felipe III. Efectivamente, la tendencia historiográfica a analizar mediante compartimentos estanco (galeras de la Monarquía, Malta, Santo Stefano, particulares), aunada al lenguaje victimista europeo con respecto a los berberiscos, impide tener una visión global y comprender la magnitud de la catástrofe que para el litoral y la navegación musulmana supuso este monarca.

El peso de Francia ha sido totalmente exagerado debido al número de caballeros de ese origen procedentes de algunos de sus tres prioratos, pero esto es matizable. En primer lugar, el número de caballeros franceses no era tan superior si a los provenientes de las lenguas de Castilla<sup>37</sup> y Aragón se suman los procedentes de otros lugares que, sin ser españoles, sí eran súbditos del monarca hispano. Tal es el caso de los napolitanos y sicilianos. La suma de castellanos, portugueses, aragoneses, navarros, napolitanos y sicilianos, además de los originarios de Milán, no hace un número precisamente despreciable. Como escribe Barquero Goñi (2020, p. 151), «el elemento hispano era cada vez más fuerte a principios de la Edad Moderna», y esta presencia se incrementaría aún más con la salida de los caballeros procedentes de países protestantes. Lo mismo se puede decir de los prioratos: si los franceses eran los más ricos, la Monarquía española controlaba varios; además, los de Francia hicieron pocas aportaciones durante los muchos años de duración de las guerras de religión del siglo XVI.

Sobre el hecho de que España era la más beneficiada por las acciones de los malteses, esto tendría alguna lógica en el siglo XVI, antes de Lepanto, cuando existía cierto riesgo de invasión de Nápoles o Sicilia. Pero desde el XVII, cuando los otomanos renuncian a enviar las grandes flotas a Poniente, la utilidad principal no es otra que contribuir al esquema ideológico de la Monarquía hispana. Las acciones maltesas contra los corsarios berberiscos no revestían importancia para las costas peninsulares (aunque sí para Sicilia y Nápoles), ni siquiera cuando su blanco era la mayor de las regencias, es decir, la de Argel, ya que en general sus embarcaciones no operaban tan a occidente.

---

(37) Hay que recordar que los portugueses formaban parte del priorato de Castilla; pero además, desde el ascenso al trono de ese reino de Felipe II, eran igualmente súbditos de pleno derecho.

La historiografía, siguiendo la senda de Vertot, ha manipulado la historia de la Orden de San Juan para presentarla como una organización neutral e independiente de la corona española y, por si fuera poco, en muchos casos víctima de los intereses egoístas de esta. Este infundio no ha dejado de repetirse, hasta llegar ampliado a nuestros días. Igual de importante en esta dinámica es que incluso los estudios serios contienen una falla estructural de origen al querer hacer la historia de la Religión de San Juan sin consultar los archivos españoles. Esta falla les limita la capacidad de entender esta fuerza militar en el contexto de la de la Monarquía española, malinterpretando también con ello la cuestión de la piratería. Algunos autores, como Green o Testa, optan simplemente por correr un velo de silencio, obviando simplemente la existencia de la misma, lo que en el caso de Green le restringe igualmente la visión sobre los griegos en este periodo. Ligado a esto, su desconocimiento del español les limita el acceso a muchas fuentes. Baste como ejemplo que en el catálogo de una reciente exposición sobre el asedio de 1565 (GULLO: 2015), en la bibliografía no se incluye ni una obra en este idioma (aunque, por supuesto, sí figuran las de Spiteri y Nicholson), y la única que se recoge perteneciente a un autor español –eso sí, en traducción al inglés, muy respetable por otro lado– no es exactamente un trabajo de historia, sino una novela.

Abundando en lo anterior, la historiografía hispana, a pesar de sus importantes aportes, ha sido omisa en combatir las manipulaciones y tergiversaciones sobre los caballeros de Malta, a quienes creemos que, al igual que sucede con los de Santo Stefano, tampoco les ha otorgado el papel que les corresponde dentro del esquema naval de los Austrias. Ambas órdenes pueden y han de verse como parte integrante de la maquinaria naval hispana en el siglo XVI y parte del XVII, y así deberían ser contempladas.

### Bibliografía

- ANDERSON, Perry (1992). *El Estado absolutista*. Siglo XXI.
- BALBI DI CORREGGIO, Francisco (1568). *La verdadera relación de todo lo que en el anno de M.D.LXV. ha sucedido en la isla de Malta...* Barcelona.
- BARQUERO GOÑI, Carlos (2020). «La Orden del Hospital en España en la transición a la Edad Moderna». En ALVARADO, Javier y SALAZAR Jaime de (coords.) *Carlos V y la Orden de Malta*. Dykinson.
- BROGINI, Anne (2005). *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*. École Française de Rome.
- BUSTAMANTE GARCÍA, Agustín (2010). «El asedio de Malta de 1565. Visión de la guerra desde la corte». En MARTÍNEZ MILLÁN, José y RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel (coords.) *Centros de poder italianos en la Monarquía Hispánica (siglos XV-XVIII)*. Polifemo-Fundación Lázaro Galdiano-Universidad Rey Juan Carlos.
- GULLO, Daniel K. (2015). *Knights, Memory and the Siege of 1565: An Exhibition on the 450<sup>th</sup> Anniversary of the Great Siege of Malta*. Introducción de Emanuel BUTTIGIEG. Collegville, Minnesota, Hill Museum and Manuscript Library.
- CAÑETE, Hugo: La leyenda negra del fuerte de San Telmo y los tres capitanes españoles del Tercio Viejo de Sicilia que lo defendieron (Malta 1565). Disponible en <https://www.gehm.es/edad-moderna/la-leyenda-negra-del-fuerte-de-san-telmo-y-los-tres-capitanes-espanoles-del-tercio-viejo-de-sicilia-que-lo-defendieron-malta-1565/>

- CAVALIERO, Roderick (1960). *The Last of the Crusaders. The Knights of St John and Malta in the Eighteenth Century*. Londres, Hollis & Carter.
- CONTRERAS, Alonso de (1983): *Discurso de mi vida*. Edición, introducción y notas de Henry ETTINHAUSEN. Barcelona.
- DE VERTOT, M. l'abbé (1726). *Histoire des Chevaliers Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, appelés depuis Chevaliers de Rhodes, et aujourd'hui Chevaliers de Malte* (5 vols.) III y IV. París.
- Documentos relativos a don Pedro Girón, tercer duque de Osuna* (1864). Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España XLV. Madrid.
- DOMÍNGUEZ NAFRÍA, Juan Carlos (2020). «La orden de Malta en la estrategia mediterránea del emperador Carlos V». En ALVARADO, Javier y SALAZAR Jaime de (coords.) *Carlos V y la Orden de Malta*. Dykinson.
- ENGEL, Claire Eliane (1972). *Les Chevaliers de Malte*. Les Presses Contemporaines.
- FRANCISCO OLMOS, José María de (2020). «El César Carlos y la cesión de la isla de Malta a la Orden del Hospital de San Juan». En *Carlos V y la Orden de Malta*.
- FLORISTÁN, José María (2020). Golpe de mano de los caballeros sanjuanistas contra los castillos de Patras y Lepanto (1603). *Fortunatae*, 32, 2020 (2).
- FUNES, Juan Agustín de (1639). *Coronica de la ilvstrissima milicia, y sagrada religion de san Ivan Bautista de Ierusalem. Al serenissimo, y eminentissimo señor fray Ivan Pavlo lascaris de Castellar, su Gran Maestre, y de la Orden Militar del Santo Sepulcro de Ierusalem, Principe de Malta, de Rodas, y el Gozo. Segvnda parte, por fray don Ivan Agvstín de Fvnes, Cauallero de la misma Religion, Comendador de Mallen, y Recibidor por su Comun Tesoro, en la Castellania de Amposta*. Zaragoza.
- GARCÍA MARTÍN, Pedro (2002). Historiografía de las «lenguas» hispanas de la orden de Malta en la época moderna. *Studia Historica. Historia Moderna*, 24.
- GEMIGNANI, Marco (1996). *Il cavaliere Iacopo Inghirami al servizio dei granduchi di Toscana*. Istituzione dei Cavalieri di S. Stefano, Edizioni ETS.
- (2014). La creación de la Marina Stefaniana. *Naval History. Quaderno 2014*. Parte IV, Storia Moderna, 233-244.
- GONZÁLEZ CASTRILLO, Ricardo (2020). «La conquista otomana de Rodas en el año 1522». En *Carlos V y la Orden de Malta*.
- GREEN, Molly (2010). *Catholic Pirates and Greek Merchants: A Maritime History of the Mediterranean*. Princeton.
- GUARNIERI, Giuseppe Gino (1928). *Cavalieri di Santo Stefano: contributo alla storia della Marina militare italiana (1562-1859)*. Pisa.
- HIRSCHAUER, Ch. (1911). Recherches sur la déposition et la mort de Jean Levesque de La Cassière, Grand Maître de L'Ordre de Malte. *Melanges d'archeologie et d'histoire*, 31.
- INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL (2011). *LXII Jornadas de Historia Marítima. Ciclo de conferencias, marzo 2011*. «La Orden de Malta, la mar y la Armada» (III). *Cuadernos Monográficos*, 63. Madrid.
- (2021); *LXIII Jornadas de Historia Marítima. Ciclo de conferencias, junio 2011*. «La Orden de Malta, la mar y la armada» (IV). *Cuadernos Monográficos*, 83. Madrid.
- LEVEEN, Jacob (1948). An Eye-Witness Account of the Expedition of the Florentines against Chios in 1599. *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 12, 3-4. University of London.
- LINDE, Luis M. (2005). *Don Pedro Girón, duque de Osuna. La hegemonía española en Europa a comienzos del siglo XVII*. Madrid, Ediciones Encuentro.
- MILITELLO, Paolo (2015). «Don García de Toledo e il Grande Assedio di Malta (1565)». En *Besieged. Malta 1565 II*. Malta.
- MORENÉS, Carlos (2001). La Orden de Malta entre el Gran Sitio y Lepanto. *XXI Jornadas de Historia Marítima*. «La Orden de Malta, la mar y la Armada». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 37.
- OSTAPCHUK, Victor (2001). The human landscape of the Ottoman Black Sea in the face of the cossack naval raids. *The Ottomans and the sea. Oriente Moderno*, XX (LXXXI). Número editado por Kate FLEET.

- PAVÓN BENITO, Juan y BONET DONATE, María (2020). «La Orden del Hospital en un mundo en cambio (finales del XV y comienzos del XVI). Proyección mediterránea y giros políticos». En *Carlos V y la Orden de Malta*.
- POZZO, Fr. Bartolomeo del Co: *Historia della Sacra Religione Militare di S. Giovanni Gerosolimitano, detta di Malta. Del signor Coemendator Fr. Bartolomeo Co del Pozzo. In Verona. MDCCIII*.
- REBERSKI DE BARICEVIC, Z. (1967). El duque de Osuna y los uscoques de Seña. *Cuadernos de Historia de España*, XLV-XLVI.
- SALAZAR, Pedro (2015). *Historia de la guerra y presa de África*. Edición e introducción de Marco FEDERICI. Nápoles.
- TEJADA CARRASCO, Cristina (2017) «La embajada Margliani: encuentros y desencuentros entre el Imperio Otomano y España en la época de Felipe II (1578-1581)» (tesis doctoral). Universidad de Alcalá de Henares.
- TESTA, Carmel (2002). *Romegas*. Malta, Misdea Book Ltd.
- TZAVARAS, Andrew J. (2021). «Medici “Cross Roads”. The Intersection of Warfare and Politics in the Tyrrhenian Sea and Duke Cosimo I’s Path Towards the Order of Santo Stefano (1544-1563)» (tesis doctoral). Hilary, New College, University of Oxford.
- VARGAS-HIDALGO, Rafael (2023). *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo. Correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*. Madrid, Polifemo.
- VATIN, Nicolas (1994). *L’Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, l’Empire ottoman en la Méditerranée orientale entre les deux sièges de Rhodes, 1480-1522*. Lovaina-París, Éditions Peeters, Collecction Turcica VII.
- (2011). «Comment êtes-vous apparus, toi et ton frère?» Note sur les origins du frères Barbe-rousse. *Studia Islamica*, 106.
- VELLA, Andrew P. (1997). The Order of Malta and the defense of Tripoli (1530-1551). *Melita Historica. A Journal of the Malta Historical Society*, 6.
- WALDEN BAMFORD, Paul (1964). The Knights of Malta and the King of France, 1665-1700. *French Historical Studies*, 3, 4.

# LAS MILICIAS DISCIPLINADAS DE GRANADEROS DE MARINA DE FILIPINAS

El componente indígena como causa y origen  
del desarrollo de la Infantería de Marina española  
en el archipiélago asiático (1806-1898)

Juan Carlos RABANAL DELGADO  
Veterano del Cuerpo de Infantería de Marina  
Recibido: 17/09/2023 Aceptado: 09/10/2023  
Manzanares el Real. Madrid, España.

## Resumen

Con la experiencia obtenida por España tras el descubrimiento y colonización de los territorios americanos, en Filipinas se implementaron las mismas instituciones políticas y militares que en aquellos, adaptadas a la idiosincrasia del lugar. Por ello, su sistema defensivo fue el propio de la metrópoli o de la América española, aunque basado en una escasa fuerza regular, auxiliada por milicias indígenas locales de eminente carácter terrestre, milicias que en el último tercio del siglo XVIII se convertirían en disciplinadas.

En el ámbito naval, al no existir en el archipiélago presencia permanente de la Real Armada, a principios del siglo XIX se constituyó una pequeña fuerza para guarnecer las naves de la marina sutil, encargada de la defensa de las aguas territoriales. Esta pequeña fuerza, con el paso de los años, se convertiría en el germen de la Infantería de Marina española en Filipinas.

*Palabras clave:* Real Armada, Infantería de Marina, Filipinas, Milicias.

## Abstract

With the experience obtained by Spain after the discovery and colonization of the American territories, the same political and military institutions were implemented in the Philippines, adapted to the idiosyncrasy of the place. For this reason, its defensive system was that of the metropolis or Spanish America, although based on a small regular force assisted by local indigenous militias, of eminently terrestrial character, which in the last third of the 18th century would become disciplined.

In the naval sphere, as there was no permanent presence of the Real Armada, at the beginning of the 19th century a small force was formed to garrison the ships of the Subtle Navy, in charge of defending the territorial waters, which, with the passage of the years, it would become the seed of the Spanish Marine Infantry in the archipelago.

*Keywords:* Real Armada, Spanish Marines Corps, Philippines, Militias.

**L**A organización militar española en Filipinas, tras la llegada al archipiélago de Miguel López de Legazpi (1565), fue en todo momento, y en líneas generales, similar a la dispuesta previamente en los territorios americanos. En ambos casos, tal organización discurrió paralelamente en cuanto a instauración, desarrollo, estructura y modificaciones, si bien los procesos en todos estos aspectos se concretarán en Filipinas con una demora sustancial con respecto a la América española. Ello respondió principalmente a la enorme distancia existente respecto a la metrópoli y al ingente número y dispersión de las islas que componen el archipiélago, pero también a la dejadez con la que trataban a dicha capitanía general la corona española y los gobiernos de turno, percepción que se mantendría en el tiempo, en mayor o menor medida, y que sería continuo motivo de queja de los diferentes gobernadores de Filipinas.

Esta sensación de abandono parece haberse trasladado hasta nuestros días en lo relativo al estudio de la implantación y casuística del sistema miliciano en Filipinas. La bibliografía existente al respecto es escasa y está básicamente integrada por trabajos y estudios de temática más amplia que tocan el sistema miliciano de pasada<sup>1</sup>. Esta escasez contrasta con los estudios sobre esta materia en relación con los virreinos de América, ámbito territorial respecto al cual las publicaciones sobre el sistema de milicias son numerosas<sup>2</sup>.

Este trabajo pretende abordar la historia de unas pequeñas unidades de aquellas fuerzas milicianas: las Milicias Disciplinadas de Granaderos de Marina de Filipinas, como ascendiente directo de la Infantería de Marina española

---

(1) MONTERO Y VIDAL: 1894. G.<sup>a</sup> ABÁSULO GLEZ.: 1982. SIERRA DE LA CALLE: 2009.

(2) KUETHE: 1979. KUETHE y MARCHENA FDEZ.: 2005. CONTRERAS GAY: 1992. TORRES RAMÍREZ: 1969.



en el archipiélago. Para ello daremos a conocer su misión y encuadramiento en el sistema defensivo filipino —en el que, en distintas ocasiones, tuvieron altas responsabilidades distintos miembros de la Real Armada, quienes lo potenciaron—, hasta su conversión en fuerzas regulares. Pero, dado que el sistema miliciano no fue concebido para ser implantado en la Real Armada, ni en la metrópoli ni en los territorios de ultramar, ¿se pueden considerar estas unidades milicias de la Real Armada, tal y como su nombre parece indicar?

La limitada bibliografía existente al respecto y la restringida información que sobre las citadas milicias podemos encontrar en ella han sido la motivación principal para el desarrollo de este trabajo, el cual se nutre de diversas fuentes documentales halladas tanto en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán como en las correspondientes al Museo Naval y los archivos de Simancas e Indias, aporte documental que hemos engrosado con ciertos apuntes incorporados en distintos trabajos de investigación sobre las Filipinas publicados en revistas científicas. Todo ello aparece debidamente referenciado en la bibliografía.

La carencia divulgativa que apuntamos ha determinado la estructura de este trabajo, que abarca desde la inicial orgánica militar desarrollada con el comienzo de la presencia española en el archipiélago, pasando por los intentos de constitución de una fuerza estable en el mismo, hasta llegar a la creación y desarrollo de las Milicias Disciplinadas y al proceso de transformación sufrido por estas para constituirse en unas fuerzas regulares que, finalmente, y en el caso que nos ocupa, darían paso a la implementación de las primeras unidades de Infantería de Marina en Filipinas. Con ello no solo comprenderemos mejor los motivos que llevaron a levantar estas milicias, sino que también podremos determinar si pueden ser consideradas fuerzas milicianas auxiliares de la Real Armada, al concretar su relación inicial con esta y el instante y las causas de su integración orgánica en ella, momento en el que pasaron a ser tropas de Marina.

## Antecedentes

Miguel López de Legazpi, escribano mayor y ocasional alcalde ordinario del cabildo municipal de Ciudad de México, por disposición del rey Felipe II<sup>3</sup>

---

(3) Archivo General de Indias (AGI), Patronato 23, R.12, f. 5. Real Cédula de Felipe II al virrey de Nueva España Don Luis de Velasco. Valladolid, 24 de septiembre de 1559. En dicha expedición, a solicitud del rey, iría el padre agustino Andrés de Urdaneta: «... y porque ahora nos habemos encargado a Don Luis de Velasco, nuestro virrey de esa Nueva España, que embié dos navíos al descubrimiento de las islas de Poniente, hacia los Malucos (...) según de mucha noticia que diz que tenéis de las cosas de aquella tierra y entender, como entendéis bien la navegación della y ser buen cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuesedes en dichos navíos, así para lo que toca la dicha navegación como para servicio de Dios Nuestro Señor y nuestro. Yo vos ruego y encargo que vais en dichos navíos y hagáis lo que por el dicho virrey os fuere ordenado».



Ilustración 1. Miguel López de Legazpi. Dibujo de Baltasar Giraudier (1860). Biblioteca Nacional de España, signatura ER/2241

recibió del virrey de Nueva España, Luis de Velasco y Ruiz de Alarcón, el encargo de llevar a cabo una expedición con la que establecer el dominio de España en las tierras y aguas descubiertas por Magallanes cuatro décadas antes.

Desde la isla de Cebú (1565), en la que Legazpi estableció su primera residencia, la presencia española se expandiría por las islas de Panay (1569), Luzón (1570), Mindanao (1577), etc. Con la expansión se hizo notoria la exigüidad de la dotación inicial de fuerzas para culminar la empresa encargada<sup>4</sup>. Así las cosas, García-Abásolo (1982, p. 55) señala que en 1570 partió desde Acapulco un primer envío de refuerzos para el contingente primigenio, al mando de Juan de la Isla, si bien Montero y Vidal (1887) anticipa la llegada de este a 1568<sup>5</sup>, mientras que en el escalafón general del ejército en Filipinas se establece una cronología y un origen diferente, haciendo asimismo mención de envíos posteriores:

«[E]n junio de 1569 llegaron tres embarcaciones desde Cádiz, al mando del capitán Juan de la Isla y en junio de 1570 otras dos desde Acapulco (...) Ya en el siglo XVII se producirían nuevos envíos: En 1604, 800 soldados desde Nueva España (...) En 1609, cinco compa-

---

Andrés de Urdaneta, anterior contador de la Real Armada, participó en una expedición previa a las Molucas, al mando de García de Loaysa (1525), sobre la que emitió un informe: «Relación hecha por Andrés de Urdaneta, contador en la armada que partió a la Especiería el año 1525 al mando del comendador fray García Jofre de Loaysa» (AGI, Patronato 37, R.36). A él se debe el descubrimiento de la ruta a seguir para el tornaviaje desde Filipinas a Nueva España, lo que daría lugar, entre otras cosas, al establecimiento del conocido como «Galeón de Manila». AGI, Patronato 23, R.15. «Relación de fray Andrés de Urdaneta, sobre la navegación que se debía hacer a las islas del Poniente, o islas Filipinas, y su derrota».

(4) Unos 350 hombres, de los cuales 150 eran de mar y 200 de guerra. Distribuidos en dos compañías, fueron a bordo de los galeones *San Pedro* (capitana) y *San Pablo*, los pataches *San Juan de Letrán* y *San Lucas* y el bergantín *Espíritu Santo*. SIERRA DE LA CALLE: 2009, pp. 136-137.

(5) «El 30 de Agosto de 1568 llegaron a Cebú dos galeones despachados en Acapulco, con tropas, municiones y pertrechos», repitiéndose una segunda expedición al poco tiempo. MONTERO Y VIDAL: 1887, p. 34.

ñías que acompañaron al nuevo gobernador Juan de Acuña (...) En 1613 300 infantes que llegaron como refuerzo desde Cádiz (...) En 1626, Juan Niño de Tabora, que tomó posesión del Gobierno de Filipinas el 29 de julio de ese año, trajo consigo de Flandes, donde militaba como maestre de campo, 600 hombres de tropa y algunos capitanes que le acompañaron desde los Países Bajos» (*Ejército en Filipinas*, p. 23).

La acuciante necesidad de tropas llevaría a que, casi desde el primer momento, aquellos indígenas que habían acatado la soberanía española y se hallaban, por tanto, bajo la protección de la Corona se convirtieran en tropas auxiliares de las fuerzas allí desplegadas, según refiere Montero y Vidal sobre una expedición contra los piratas indios de Mindoro: «El 1 de enero de 1570 salió [Juan de Salcedo, encomendado por Legazpi] con 30 españoles y 500 indios de Aclan. Batió a los piratas en Mamburao, los rindió en Lugban» (MONTERO Y VIDAL: 1887, p. 35).

Por tanto, a pesar del envío de soldados de refuerzo, principalmente desde Nueva España, y junto a nuevos colonos –en ocasiones, quienes se convertían en colonos eran los propios soldados, mediante la entrega de encomiendas–, la base del estamento militar español en Filipinas fueron las diferentes tribus indígenas al servicio de la Corona<sup>6</sup>, que combatieron tanto en distintas campañas contra los pobladores de otras islas como en enfrentamientos con piratas de distinta procedencia, así como contra determinadas naciones europeas con intereses en la zona.

Con respecto al apoyo militar dado por los indígenas, cabe destacar que los de Cebú participaron en 1570 en la toma de Manila, ocupada por «120 españoles y algunos auxiliares indios». Asimismo, lucharon contra el pirata chino Li-Man-Hong en Pangasinang (1575), donde este, tras ser derrotado en su intento de conquistar Manila (1574), se refugió junto a sus tropas para cosechar una nueva derrota a manos del maestre de campo Juan de Salcedo, quien diezmó a sus fuerzas «a la cabeza de 250 europeos y 1.500 indios, y de los capitanes Pedro de Chaves, Gabriel de Rivera, Lorenzo Chacón, Esteban Rodríguez de Figueroa y Antonio Hurtado». Por último, participaron también en la reposición en el trono del sultán de Borneo (1578), quien, depuesto por su hermano, arribó a Manila en demanda de ayuda, ofreciendo a cambio el vasallaje de su reino a la corona española:

«Hizo armar [Francisco de Sande] 40 embarcaciones, tripuladas por 400 españoles, 1500 indígenas de Filipinas y 300 de Borneo, que habían permanecido fieles a su soberano. Estas fuerzas iban mandadas por los capitanes Esteban Rodríguez de Figueroa, Juan de Morones, Antonio Saavedra y Amador de Arriarán, bajo la dirección suprema de Sande (MONTERO Y VIDAL: 1887, *passim*).

---

(6) Siendo gobernador Sabiniano Manrique de Lara (1653-1663), este constituyó «tercios de infantería con indios de la Pampanga, Pangasinan, Zambales y Bohol, en número de 8.000 hombres, y un escuadrón de caballería de 400, al mando de Francisco Figueroa». MONTERO Y VIDAL: 1887, p. 320.

La causa de esta abrumadora mayoría de efectivos indígenas como auxiliares de las tropas españolas y en comparación con estas –aún trece años después de la llegada de Legazpi– se debe al escaso atractivo que, tanto para los residentes en la metrópoli como para los del virreinato de Nueva España, del que dependía Filipinas, suscitaba el marchar a colonizar las nuevas posesiones en Asia. Ello obedecía a la lejanía del archipiélago, a lo agreste e insalubre del terreno y lo extremo de su clima, y a la precariedad del dominio sobre el territorio –las insurrecciones indígenas eran continuas–. Los intentos de aumentar las tropas españolas emprendidos con el nombramiento y la llegada de los nuevos gobernadores –Guido de Lavezaris (1573), Francisco de Sande (1574) y Gonzalo Ronquillo (1578)– resultaron infructuosos. Tal desproporción se mantendría en el tiempo hasta la llegada, en 1896, de las primeras fuerzas expedicionarias para combatir al independentismo.

Todo lo anterior provocó que, al contrario de lo acontecido en la América española, el mestizaje no se diera en las mismas proporciones y que el número de insulares, comparado con el de criollos americanos, fuera ínfimo, sin perjuicio de que, aun siendo los naturales del archipiélago hegemónicos dentro de la población, el control político, militar y comercial estuviera en manos españolas.

### **Los intentos de formación de una fuerza militar estable**

En la primera mitad del siglo XVII, la dotación militar en Filipinas no había dado muestras de mejoría, a pesar del inicio del hostigamiento holandés –con apoyo británico– a los pocos buques españoles existentes en aguas del archipiélago y a su capital, Manila –ataques enmarcados en la conocida como guerra de los Ochenta Años–, del estallido de sendas sublevaciones en Mindanao y Joló, o de la insurrección de la colonia china de Manila en 1662.

Sales-Colin (2020, p. 366) señala que, según comunicó el arzobispo de Manila, fray Miguel García Serrano, en 1620 –más de medio siglo después de la llegada de Legazpi–, los españoles de confesión ascendían a 2.400 entre vecinos y transeúntes, de los cuales 1.010 eran hombres, 584 mujeres y 816 soldados, por lo que la escasez de estos era alarmante. Sobre los últimos, además de su escaso número, hay que tener en cuenta que, en la mayoría de los casos, su diligencia dejaba que desear, dado que, al parecer, no estaban en aquellas latitudes por voluntad propia:

«La mayoría de los soldados eran de muy “baja calidad” según los informes de los gobernadores del archipiélago, y un buen número de ellos eran reclutados forzosamente en Nueva España entre vagamundos o gente ociosa, así como entre delincuentes convictos de delitos diversos, aunque también formaban la tropa voluntarios alistados por capitanes, casi siempre en México, pues los virreyes tenían el compromiso de enviar cada año en el galeón [de Manila] entre 100 y 200 hombres a Filipinas» (AGUILAR ESCOBAR: 2022, p. 47).

Por estas razones, los distintos gobernadores del archipiélago solicitaron insistentemente a la Corona el incremento de efectivos, para poder implantar compañías de Infantería en Manila, Santiago, Cavite, Bolinao, Lampón, Cagayán, Cebú, Caragá, Otón, Calamianes, Iligan, Zamboanga, Joló, Ternate y Formosa (SALES-COLIN KORTAJERENA: 2020, p. 375).

Pero desde la metrópoli se optó por una solución intermedia para satisfacer, al menos en parte, las acuciantes necesidades militares. Esta no sería otra que la formación de milicias urbanas como elemento básico defensivo<sup>7</sup> –lo que era habitual en la orgánica militar española, tanto en la metrópoli como en los territorios de ultramar–, formando a los alumnos del colegio de huérfanos de San Juan de Letrán<sup>8</sup> como marineros y soldados, bajo el mando de un reducido grupo de oficiales elegidos al efecto y precedentes, en su mayoría, de la Península<sup>9</sup>.

Pero tanto esta medida como otras adoptadas resultarían insuficientes, a pesar del paulatino aumento de tropas a lo largo del siglo XVII y hasta mediados del XVIII, acompañado de la construcción de nuevas defensas –el obispo Juan de Archederra, siendo gobernador general, dotó de artillería de 18 a las



Ilustración 2. Las «Yslas Philipinas» (1734). Carta hidrográfica y corográfica del jesuita Pedro Murillo Velarde. Archivo General Militar de Madrid, signatura: PHL-120/1

(7) Existe mención de la presencia de un Tercio de Milicias que en 1634, bajo el gobierno de Manrique de Lara, se encontraba acabado «y no hallándose puros españoles [más de] 200 hombres». MONTERO Y VIDAL: 1887, p. 324, n. 1.

(8) Fundado en 1620 por Juan Jerónimo Guerrero, militar español, con el nombre de Colegio de Niños Huérfanos de San Juan de Letrán. En 1640 se acogió al convento de Santo Domingo (dominicos), orden que desde ese momento atendió la educación del alumnado. *Ibidem*, p. 257.

(9) No obstante, la falta de población juvenil y, por tanto, de alumnado daría lugar a que el número de aspirantes a soldados fuera escaso –tan solo cuarenta entre 1622 y 1626–; por consiguiente, siendo gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera, en 1635, y por disposición real, se determinó que todos los huérfanos de San Juan de Letrán se formaran como marineros y soldados al servicio de la Corona en Asia. Así las cosas, el colegio, durante la guerra contra los holandeses y en las sucesivas insurrecciones de Mindanao y Joló, se convirtió «en un centro productor de recursos militares suficientes para cubrir las dificultades básicas del gobierno de Manila». *Ibidem*, p. 383.





Ilustración 3. Detalle de las fortificaciones del puerto de Cavite, según figura en la carta del jesuita Pedro Murillo Velarde (1734), que incluye las defensas y el baluarte que mandó levantar el obispo Juan de Archederra. Biblioteca Digital Hispánica, signatura: MR/45/31

murallas de Manila y mandó levantar un baluarte en Cavite (1734)–, según se extrae del testimonio que, al iniciar su mandato y sobre la situación de Manila, dio el gobernador Francisco José de Ovando y Solís (1750-1754) al marqués de la Ensenada, secretario del Despacho de Marina e Indias, el 9 de octubre de 1750:

«Aunque por todos mis antecesores se [h]a trabajado en reglar las milicias urbanas, sin lo cual se hace imposible destacar la guarnición de la plaza, único recurso para sugetar las provincias que aún respiran inquietudes, y famosos cuadrilleros que, por desterrados nos llueven de México, no se [h]a podido lograr hasta el presente superar las dificultades, dando principio a que provea [a] la ciudad su armería, que encontré sin la menor señal de haverlo estado jamás»<sup>10</sup>.

Con respecto a la Marina, su situación no era mejor<sup>11</sup>, por lo que a las tribus leales se las autorizaba a poseer naves y a armarlas y disponerlas con

(10) Archivo General de Indias (AGI), Filipinas 385, N.14, ff. 10v-11r. «Carta del marqués de Ovando sobre situación en Filipinas».

(11) En 1750, al llegar a Manila el nuevo gobernador, Francisco José de Ovando y Solís, jefe de escuadra de la Real Armada, el estado de los buques allí surtos era lamentable: «Un

gente de guerra para efectuar incursiones de castigo (y piratería) contra sus enemigos, que a la vez lo eran de España. En ocasiones también se facultaba a armar en corso alguna nave particular<sup>12</sup>. Ante ello, Ovando sugirió: «[S]e provea para Cavite un oficial de Marina capaz de substituir las maestrías de campo y [así] los dos, el Gobierno y [la] capitanía general, por pliego de la providencia, cada uno en su lugar ...», proponiendo para el cargo a Antonio Ramón de Abad y Monterde («Carta del marqués de Ovando», ff. 7v-8r).

Con la llegada del maestre de campo Pedro Manuel de Arandía y Santisteban como nuevo gobernador general (1753), las fuerzas regulares se reorganizaron. Este gobernador trajo consigo desde Nueva España cuatro compañías de infantería con las que, junto a otras cinco ya existentes, pero diseminadas por el archipiélago, y fuerzas expedicionarias destacadas en Zamboanga e Ilian, se constituyó el Tercio del Rey, compuesto por dos batallones donde se encuadraban veinte compañías y un total de 2.060 hombres entre oficiales y clases. Asimismo, para la defensa de Manila formó cuatro brigadas de artillería que comprendían 132 efectivos, y dictó nuevas órdenes para el funcionamiento del arsenal de Cavite y de la marinería.

A pesar de ello, a inicios de la década de 1760 no se observan avances significativos en los intentos de dotar a Manila y al resto de las guarniciones de una fuerza con entidad suficiente para acometer labores defensivas y campañas contra las insurrecciones indígenas y los ataques piráticos, que provocaban bajas constantes tanto en las tropas (regulares o milicianas) como en las naves surtas en el archipiélago; es más: lo que se observa es más bien una disminución de efectivos con respecto a 1753, según se desprende de las cifras aportadas por Aguilar Escobar (2022, p. 47), quien cifra la fuerza compuesta para la defensa ante el ataque inglés de Manila (1762) en una «escasa guarnición (...) de unos 1.000 españoles y 5.000 filipinos», a la que habría que sumar las compañías dispersas en otras islas del archipiélago, todas ellas de entidad reducida y cuyas guarniciones se establecieron a lo largo del siglo XVII (Zamboanga, Visayas, Joló, Mindanao, Molucas, Calamianes, Marianas, Palaos...) A tenor de lo anterior, dos siglos después de la llegada de Legazpi, la desproporción entre españoles e indígenas continuaba siendo clara<sup>13</sup>.

---

navío, *Rosario Grande*, podrido en gran parte y quebrantada la quilla; otro (...) comido del anay u hormiga blanca; los buques *Holandés*, *Ojeda* y *San Telmo*, incapaces de composición (...); una falúa, que, aunque solo había hecho un viaje, no admitía ya carena; una fragata con las cuadernas quebradas y deshaciéndose; seis *caballitos marinos*, inútiles por su defectuosa construcción; una goleta pequeña, que necesitaba completa compostura, y tres champanes que podían servir con menos; una goleta y cuatro chatas. La artillería era en extremo desigual: estaba toda muy vieja y casi inútil; de modo que era preciso refundirla enteramente, como se intentó». MONTERO Y VIDAL: 1887, p. 499.

(12) Como la patente de corso concedida a Jerónimo Itta Salazar por el obispo Archederra para armar el patache *Santo Domingo*, con el que combatió a un navío inglés y capturó una balandra en el estrecho de Malaca. *Ibidem*, p. 503.

(13) Cuando se produjo el ataque inglés a Manila (5 de octubre de 1762), la defensa española se creó sobre la base de una escasa milicia y de la tropa veterana, «reducida al antiguo



Sin embargo, el referido ataque inglés provocó la reacción de la Corona, que aceptó el aumento y la regularización de las tropas españolas en Filipinas. En consecuencia, se reorganizó el Tercio del Rey en un regimiento de infantería –que mantendría el nombre–, sobre el pie de los peninsulares y según lo establecido en las Reales Ordenanzas de 1768, así como un escuadrón de dragones y «algunas compañías de artillería y otras de infantería en cada cavecera (*sic*) de provincia, de establecimiento muy remoto, con la fuerza variada, desde veinte y cinco a cien plazas» («Informe de M. Fdez. de Folgueras», f. 17r). Igualmente se dispuso la formación de milicias auxiliares que equilibrasen la inmensa desproporción existente entre la tropa regular y su capacidad para afrontar los continuos ataques que se producían. Con todo, las nuevas fuerzas se consideraban escasas para atender las necesidades militares de Manila y Cavite, cuyas defensas, en el caso de esta última plaza, estaban en completa ruina.

Poco después (1769) se intentaría regular a las fuerzas milicianas y poner fin a la eventualidad de que habían adolecido hasta ese momento –tales fuerzas, compuestas por españoles, insulares e indígenas leales a la corona española, hasta entonces no habían dispuesto de una regulación efectiva ni de un carácter fijo, organizándose y disolviéndose según las necesidades de campaña y el estado del Real Tesoro de la Audiencia de Manila<sup>14</sup>–, medidas necesarias para convertirlas en una fuerza auxiliar práctica y efectiva. Sin embargo, nueve años después, siendo gobernador general el brigadier de la Real Armada José Basco y Vargas (1778-1787), la constitución de dichas milicias seguía sin resolverse debido al escaso interés mostrado por los vecinos de Manila, tanto españoles como naturales del archipiélago.

Ante ello, el gobernador Basco, con objeto de hacer más atractivo el servicio en la milicia entre los segundos, levantó el Cuerpo de Mestizos del Regimiento del Príncipe<sup>15</sup>, cuyo reglamento fue aprobado por Carlos III en 1780. Igualmente constituyó cuatro compañías de milicias urbanas de Manila, cuyos efectivos procedían del alumnado de los colegios y la universidad de dicha ciudad. Esta fuerza fue conocida como «Cuerpo de Colegiales» pues, para crearla, se recuperó el sistema original de reclutamiento de principios del siglo XVII, llevado a cabo entre los huérfanos del

---

Tercio del Rey, el mismo que se había formado en tiempos anteriores de varios cuerpos que habían existido desde la conquista». Archivo del Museo Naval (AMN), 0581, Ms.1773/003, f. 16v. «Informe de Mariano Fernández de Folgueras sobre el ejército de Filipinas, remitido a Francisco Xavier de Abadía, inspector general de las tropas de infantería y caballería, veteranas de milicias de América y Asia». Manila, 30 de noviembre de 1816.

(14) A pesar de las contribuciones que desde las distintas Cajas Reales de México, y por disposición real, se hacían anualmente a la capitanía general de Filipinas, que hasta 1802 ascendían a 250.000 pesos y a partir de ese año se incrementaron hasta los 500.000, aunque la llegada del situado se llegó a retrasar hasta por tres años, durante los cuales las Filipinas debieron subsistir de sus propios ingresos. *Ibidem*, ff. 18r-18v.

(15) Formado en 1785, estaba integrado por mestizos fruto de la mezcla entre oriundos de China asentados en Manila y naturales del país.



Ilustración 4. «Estado que manifiesta la Tropa de Ynfantería Veterana y de Milicias, Dragones Caballería que se halla de guarnición en las plazas de Manila y Cavite, con inclusión de los campos volantes y exclusión del cuerpo de rezerba» (1780). Archivo General de Indias, signatura MP-UNIFORMES, 61bis

colegio de San Juan de Letrán. Formada durante el mandato del gobernador Simón de Anda y Salazar (1770-1776), fue destinada a la guarnición del arsenal de Cavite<sup>16</sup>. A estas nuevas unidades habría que añadir una compañía suelta de malabares.

Pero, aun con la suma de estas nuevas unidades, la entidad de los efectivos seguía siendo exigua, motivo por el cual el sucesor de Basco, el entonces capitán de navío de la Real Armada Félix Berenguer de Marquina y Fitzgerald (1787-1794), ante los rumores de guerra con Francia dispuso la constitución de nueve batallones de milicias indígenas de a cien hombres por compañía (1790)<sup>17</sup>.

(16) Levantada en 1772 por decreto de 28 de julio, con la organización de las de fusileros, su fuerza se aumentó hasta cuatrocientas plazas por otro decreto de 19 de octubre del mismo año. Contaba con cuatro oficiales. Sus disposiciones fueron aprobadas por RO de 6 de septiembre de 1776 (*Escalafón general del ejército de Filipinas* [1884-1889]..., p. 24). Sus componentes eran originarios de la India e integrantes del contingente inglés que perpetró el asalto a Manila en 1762, del que desertaron tras la retirada británica en 1764 con la firma del Tratado de París. ESCOTO: 1999.

(17) Con una fuerza de mil hombres cada uno, recibirían los nombres de Cagayán, Ilocos, Pangasinan, Pampanga, Laguna, Camarines, Bulacán, Bataan, Tondo, Cavite, Tayabas y Batanga, todas ellas provincias de la isla de Luzón, en clara alusión a su lugar de procedencia y

Pero el verdadero impulsor de las milicias filipinas sería el siguiente gobernador del archipiélago: el brigadier de los Reales Ejércitos Rafael María de Aguilar y Ponce de León (1795-1806), quien no solo mantuvo las citadas fuerzas, aunque reorganizándolas, sino que implementó un ejército respetable y organizó una flota de sesenta lanchas cañoneras y similar número de falúas para el corso contra el moro<sup>18</sup>.

Con Aguilar, las milicias alcanzaron una cifra de 14.000 efectivos de infantería y entre 1.500 y 2.000 de caballería, fuerza que, aunque falta de experiencia, y a pesar de que su eficiencia no era proporcional a su nutrida dotación de efectivos, provocó que los ingleses, con quienes se habían roto las hostilidades (1796)<sup>19</sup>, detuvieran «en movimiento el comboy de Banguardia del Ejército destinado a atacar estas posesiones ...» («Informe de M. Fdez. de Folgueras...», f. 21v). Las unidades terrestres levantadas por Aguilar contaban con el apoyo de la escuadra que, al mando de Ignacio María de Álava, había llegado desde Cádiz y que se sumó a las dos fragatas (la *Santa María de la Cabeza* y la *Santa Lucía*) que, bajo las órdenes de Ventura Barcáiztegui, habían llegado a Manila unos meses antes para contribuir a la defensa de la plaza. Sin embargo, y a diferencia de las fuerzas de milicias, las veteranas se encontraban en un estado lamentable, debido tanto a la escasez de oficiales como a la de caudales para su mantenimiento<sup>20</sup>.

Este nuevo enfrentamiento con Inglaterra, gran parte del cual se desarrollaría en los territorios de ultramar, despertó una vez más las conciencias de la

---

actuación. En opinión de Fernández de Folguera, sus efectivos «no conocían el orden militar (...) y escasamente podían contar con algún instructor sacado del único y escaso Regimiento Veterano del Rey. Se proporcionaron masas militares informes sin que hubiese medios para otra cosa» («Informe de Mariano Fernández de Folgueras sobre el ejército de Filipinas...», f. 20r). Si bien este autor generaliza las cifras en su máxima entidad a todos los batallones, esto no fue así, ya que solo cinco de ellos (los de Cagayan, Ilocos, Pangasinan, Camarines y Pampanga) contaron con esa entidad, mientras que el de Bulacán solo llegó a 800 efectivos; el de Tondo, a 700; La Laguna, a 300; Batangas y Tayabas, a 200, y Cavite, a 190 —este último sustituiría a la compañía de malabares que guarnecía el arsenal—, según consta en el «Informe remitido por el gobernador Berenguer al secretario del Despacho Universal de la Guerra de España e Indias, Manuel de Negrete y de la Torre, fechado en Manila el 20 de junio de 1793». Archivo General de Simancas (AGS), Milicias de Filipinas, sign. SGU, leg. 6902, 10, f. 3r.

(18) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Secretaría de Estado y del Despacho de Marina/Ministerio de Marina, sec. Expediciones, sub-sec. Expediciones a Indias, Gobernador de Filipinas, caja 21, doc. 30. «Rafael María de Aguilar, gobernador de Filipinas, informa de que ha destinado a uno de los apostaderos de lanchas cañoneras al guardia marina Francisco Ponce de León. Incluye aprobación real».

(19) Tras el Tratado de San Ildefonso, alianza militar firmada entre España y Francia el 18 de agosto de ese año en el marco de las guerras napoleónicas. Según los términos del acuerdo, ambos Estados convenían en mantener una política militar conjunta frente a Gran Bretaña, que en esos momentos amenazaba a la flota española en sus viajes a América.

(20) «Sin gefes, sin oficial y compuesto de un número, por la mayor parte, de enfermos y viciosos incorregibles (...) para Cavite no hay recursos y si por casualidad fuésemos atacados no podríamos resistir a una continuada fatiga». AGI, Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra, Tropas Filipinas, Estado (1800), SGU, leg. 6906, 36, ff. 1r-3v. «Escrito del gobernador

metrópoli con respecto al abandono en que, en general, se encontraba la capitanía general de Filipinas. Ello dio lugar a que, en diciembre de 1796, Carlos IV dispusiera la creación de dos nuevos batallones de infantería de línea y otros cinco de milicias disciplinadas<sup>21</sup>, así como la construcción de lanchas cañoneras y obuseras en número suficiente, entre otras medidas<sup>22</sup>.

Con estas actuaciones, en 1806, tras la muerte de Aguilar, y ejerciendo interinamente el cargo de gobernador Mariano Fernández de Folgueras, el archipiélago contaba, en lo relativo a fuerzas regulares, con un regimiento de infantería veterana (Regimiento del Rey) y dos batallones de infantería de línea levantados en 1802 (Reina María Luisa y Príncipe Fernando); un escuadrón de caballería, creado en 1772 bajo el nombre de Húsares de Luzón, y una brigada de artillería, constituida por cuatro compañías. Por su parte, las milicias de infantería estaban formadas por cinco batallones de línea; el batallón de mestizos del Real Príncipe (1785); los batallones de Pangasinan, Pampanga y Batangas –todos ellos con antigüedad de 1790–; el batallón de granaderos de Luzón (1796) –levantado mediante la fusión en él de todas las compañías de granaderos de los cuerpos de milicias–; dos batallones así como dos de infantería ligera, y los de cazadores de Ilocos (1790) y Flecheros (1796). En lo referente a la caballería miliciana, no se crearía hasta 1805, cuando se formó el Regimiento de Húsares de Aguilar, compuesto de tres escuadrones. A todas estas fuerzas milicianas hay que sumar ocho compañías de artillería de milicias.

Con tales efectivos, y al haberse creado unos años antes una marina sutil<sup>23</sup> –inicialmente pensada para la defensa costera de aquellas aguas y de las

---

de Filipinas sobre mal estado de las Tropas veteranas y bueno de los cuerpos provinciales, escasez de oficiales facultativos, escasez de caudales...»

(21) En 1796 no existían en las Filipinas fuerzas de milicias disciplinadas, según se desprende del escrito de Juan José de Vertiz y Salcedo, presidente de la Junta de Guerra de Indias, a Miguel José Azanza de Alegría, secretario del Despacho Universal de la Guerra, en el que solicita la remisión del Reglamento de Milicias Disciplinadas de la isla de Cuba «para proceder con este conocimiento en lo que le pareciera adaptable al mejor establecimiento de las que debe haber en Filipinas». AGS, Milicias de Filipinas, Organización, sign. SGU, leg. 6904, 4, f. 1r. Escrito de José de Vertiz a Miguel José de Azanza.

(22) Sin embargo, las reales órdenes que debían autorizar el destino de la oficialidad de los batallones veteranos y de las planas mayores de las milicias disciplinadas dispuestas y organizadas a propuesta de Aguilar, no serían firmadas hasta octubre de 1802, por lo que todas las disposiciones referidas no se implementaron totalmente hasta 1804, año en el que dichos oficiales llegaron a Filipinas. *Ibidem*, ff. 22r-22v.

(23) Cuyo antecedente sería una escuadrilla de buques constituida por el gobernador Anda y Salazar (1771), al mando del teniente de fragata Gabriel de Aristizábal, quien el año anterior llegó a Manila para encargarse del arsenal de Cavite, y fue nombrado comandante de Marina de Filipinas por el citado gobernador. Su organización definitiva se produciría durante el mandato como gobernador general del archipiélago (1778) del capitán de navío José de Basco y Vargas. Sus oficiales provenían de la Real Hacienda y no de la Real Armada (FRANCO CASTAÑÓN: 2012, p. 49). «Sobre la manera de cortar de raíz los males que causaban los moros aumentó [Basco y Vargas] las embarcaciones que se dedicaban a perseguirlos, reforzando las escuadrillas de vintas, ósea la fuerza sutil; formando con aquellas cuatro divisiones que se establecieron en Cebú, Iloilo, Calamianes y Zamboanga» (BERNÁLDEZ Y FDEZ. DE FOLGUERAS:

poblaciones del litoral, ante la amenaza de un nuevo conflicto bélico con Gran Bretaña–, habiéndose firmado la paz con los británicos, pero manteniéndose la amenaza de las incursiones piráticas de los moro-malayos, el gobernador Aguilar «creó, en 30 de enero de 1806, un cuerpo denominado Secciones de Milicias de Granaderos de Marina, formado del sobrante del arreglo de los batallones de esta clase» (BERNÁLDEZ Y FDEZ. DE FOLGUERAS: 1857, p. 33v).

Tanto estas Secciones como el Regimiento de Granaderos Provinciales de Luzón serían las únicas fuerzas milicianas que se mantendrían en pie de manera continua, asumiendo más bien un papel de fuerzas veteranas en vez del que les correspondía por su origen, mientras que el resto de los regimientos de milicias se activaban según las necesidades.

### Las Secciones de Granaderos de Marina de Filipinas

Aquellos autores que han estudiado en profundidad la historia del Cuerpo de Infantería de Marina, bien en historias generales, bien en trabajos monográficos (MUÑOZ Y FERNÁNDEZ: 1911; RIVAS FABAL: 2007, t. II, pp. 376-377; O'DONNELL: 1999, p. 242), *grosso modo* han plasmado en sus obras que los antecedentes del mismo en el archipiélago filipino se remontan al año 1806, cuando se organizaron dos secciones bajo el nombre de «Milicias Disciplinadas de Granaderos de Marina», las cuales presentaban la peculiaridad de prestar su servicio en la Real Armada, aunque dependían orgánicamente del Ejército.

La procedencia de estas tropas no sería otra que el Regimiento de Granaderos Provinciales de Luzón, el cual era el 1.º de Milicias, del que fueron desgajadas<sup>24</sup>. En lo referente a la fecha de su constitución, a juzgar tanto por las fuentes primarias como por las secundarias, no hay duda de que fueron levantadas en dicho año, a pesar de que el conde de Clonard discrepa ligeramente al respecto. Entre las referencias halladas podemos citar las reseñas históricas que preceden a las plantillas de cada arma en el *Escalafón general*

---

1857, p. 136). Sus capacidades y operatividad serían reducidas por lo que, para contribuir en la defensa de Manila ante la amenaza de conflicto con Gran Bretaña (1795), al mando del capitán de fragata Ventura Barcáiztegui llegaron a Manila las fragatas *Lucía*, *Santa María de la Cabeza* y *María*, a las que en 1796, como refuerzo, se sumarían los navíos *San Pedro*, *Montañés* y *Europa*, junto a las fragatas *Fama* y *Pilar*, todas ellas al mando del jefe de escuadra Ignacio María de Álava (FRANCO CASTAÑÓN: 1998, pp.79-83). A pesar de ello, la Junta de Fortificaciones de Indias, el 20 de enero de 1805, dispuso que los medios marítimos de defensa del archipiélago se limitaran a buques menores, articulados en una escuadrilla sutil de cañoneras, obuseras y sus correspondientes falúas, hasta un total de sesenta de las dos primeras clases («Informe de Mariano Fernández de Folgueras sobre el ejército en Filipinas», f. 23v).

(24) Este regimiento pasó a ser fuerza veterana mediante RO de 5 de diciembre de 1852. Se le asignó el nombre de Regimiento Infantería del Príncipe núm. 6, denominación que, años más tarde, se cambiaría por la de Regimiento Infantería Visayas núm. 5. *Escalafón general del ejército de Filipinas...*, p. 38.



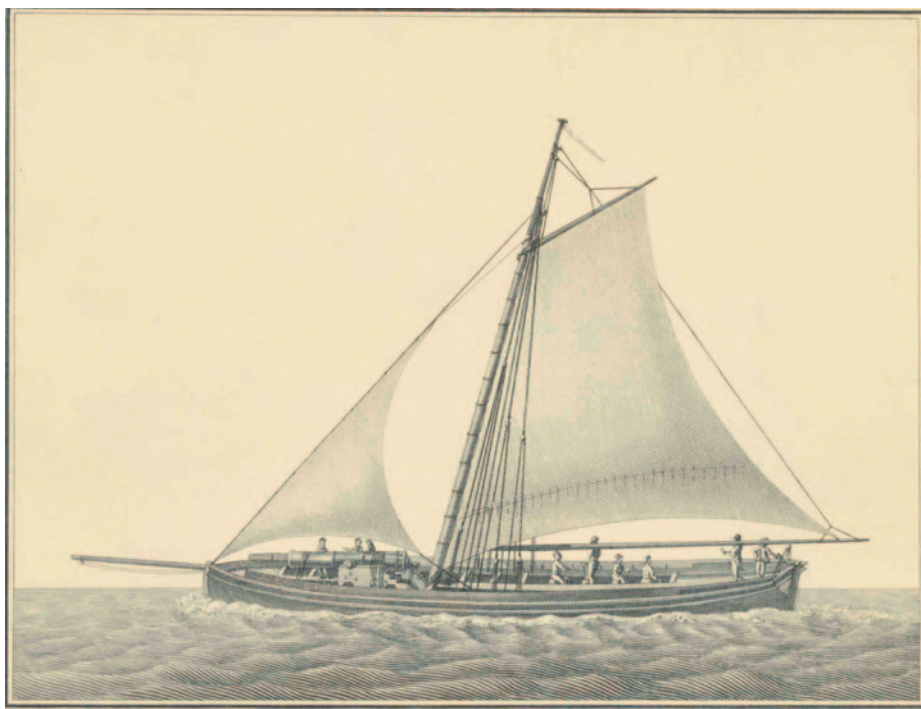


Ilustración 5. Modelo de lancaha cañonera española de finales del siglo XVIII y principios del XIX. Grabado de Agustín Berlinguero, <https://www.todoababor.es>

*del ejército en Filipinas* (1884-1889), y concretamente en la que, durante esos años, antecede al Arma de Infantería, donde consta:

«1806.– Por decreto del capitán general de 30 de enero y con objeto de auxiliar a la Marina sutil, se organizan dos secciones de granaderos de Marina con fuerza de 150 hombres cada una, que debían embarcarse en lanchas en caso necesario, con sus oficiales, teniendo cada sección 50 hombres instruidos en el manejo de la Artillería naval.

1839.– En 23 de Marzo se organiza la 3.<sup>a</sup> Sección de granaderos de Marina en igual forma que las dos que se crearon en 1806.

1851.– Al disolverse los Cuerpos de Milicias (mediante R.O. de 14 de septiembre), pasaron las tres Secciones de granaderos de Marina a formar una Sección de Artillería en el Apostadero» (*Ejército en Filipinas*, pp. 24-26).

Por su parte, Montero y Vidal (1894, p. 382) señala al respecto:

«Con el fin de reemplazar a las fuerzas de artillería de tierra que iban en las vintas o lanchas, creó Aguilar en 30 de Enero de 1806 un Cuerpo de granaderos de Marina, compuesto de dos secciones de a 150 hombres cada una, al cargo de un

capitán, y el Cuerpo al de un teniente coronel. Estas secciones quedaron anejas a la marina corsaria».

Sin embargo, el conde de Clonard (1857), quien detalla los orígenes no solo de estas secciones, sino también de las fuerzas de milicias filipinas, indica una adscripción anterior, al retrotraer el inicio del referido servicio al 26 de septiembre de 1805: «Por superior providencia (...) dispónese que seis lanchas de la marina corsaria destinadas a Palapag, sean dotadas con un sargento segundo, cinco cabos de escuadra y veinte y cuatro granaderos» (SUTTON Y ABBACH: 1857, p. 253).

Según este autor, la eficacia demostrada en sus misiones contra los piratas, desarrolladas tanto en Palapag (isla de Samar, en el archipiélago de las Bisayas) como en la provincia de La Pampanga (isla de Luzón), sería el motivo del inmediato y posterior decreto del gobernador general de Filipinas que dio lugar a la creación de las dos secciones originales, que Clonard data el 25 de enero de 1806 –cinco días antes de lo establecido–. El decreto en cuestión dispondría que

«el regimiento tenga prevenidos para dotación de treinta y cinco lanchas y veinte falúas armadas, seis sargentos primeros, diez y ocho segundos, veinte cabos primeros, cincuenta segundos y doscientos granaderos, los cuales efectúan su embarque y salen a la mar. Estos individuos (...) sirvieron de base para la creación de las secciones de granaderos de Marina que se instituyeron en este tiempo» (SUTTON Y ABBACH: 1857, p. 254).

Pero la fuente más fiable –y a la par coincidente en fijar el 30 de enero de 1806 como fecha de constitución de las milicias disciplinadas–, a falta de localización del decreto de creación de estas secciones, la encontramos en un manuscrito fechado el 21 de febrero de 1806 –tres semanas después de la creación de estas milicias–, cuya autoría corresponde a Mariano Fernández de Folgueras, quien en ese momento era teniente de rey de la plaza de Manila y 2.º cabo de la capitanía general<sup>25</sup>: «El señor capitán general, con fecha 30 de enero y otras posteriores, se ha servido crear un nuevo cuerpo con la denominación de granaderos de Marina, su objeto será el de dar servicio de ese ramo en la Armada sutil de estos dominios»<sup>26</sup>.

En relación con lo expuesto por Clonard, el citado teniente de rey de la plaza de Manila nada menciona sobre disposiciones anteriores, si bien la misión de las secciones no genera duda alguna, aunque cada autor efectúe su contribución particular.

---

(25) Incluido como parte del expediente que con el nombre de «Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria. Su estado en octubre de 1828. Secciones de Granaderos de Marina creadas en 1806», remitiría en 1828 el mariscal de campo Pascual de Enrile y Alcedo, gobernador interino procedente del Cuerpo General de la Armada, al director general de la Real Armada, capitán general Juan María de Villavicencio y de la Serna. AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina/Ministerio de Marina, sec. Expediciones, sub-sec. Expediciones a Indias, sign. 78.092.

(26) *Ibidem*, f. 114.



El citado funcionario real, en sendos manuscritos de 1806 y 1816, con una realidad y conocimiento inmediato al momento de la organización de dichas secciones, al ejercer el cargo antes señalado y convertirse, posteriormente, en gobernador interino a la muerte de Aguilar, aporta una serie de datos que concretan más los motivos por los que este procedió a la formación de las secciones y a darles su misión propia:

«Estando dispuesto por S.M. que el Cuerpo de Artillería de estas islas no cubra el servicio de mar sino solo el de artillería de batalla, plazas y costas, ha sido indispensable crear con la tropa sobrante de otros cuerpos de milicias el que sea titular de granaderos de Marina y que no solo sirva la artillería de cuantas embarcaciones se armen y la plaza, sino igualmente cubra la guarnición de los mismos buques en el número que demande la necesidad o se gradúe conveniente, aunque por la misma razón han de instruirse las tres secciones de que se compondrá este cuerpo (...) diariamente en las baterías inmediatas al cuartel de Malate, donde se alojará esta tropa. Los oficiales e individuos que determine a ese objeto el señor subinspector de armas (...) que se hallen aptos, pasarán a recibir cargos de condestables y artilleros [de los] que estén embarcados en la clase de tales pertenecientes a otro cuerpo.

El objeto del anterior cuerpo es de tanta utilidad en el servicio de estas islas como el de primera importancia así en el tiempo que se llama de paz por haverla con las potencias europeas, pero nunca con las naciones moras de la parte sur de este archipiélago que constantemente ejercitan la piratería, como en tiempo de guerra con las primeras (...) debiendo mantenerse una fuerza marítima, llámese sutil o ligera, que procure proteger constantemente los pueblos de las islas (...) o bien que aumente o se conviene con la defensa terrestre en caso de hostilidades europeas. Se sigue la indispensable precisión de tener una porción y no pequeña de tropa empleada en las guarniciones militares de los pequeños buques que en todo tiempo y sin interrupción deben mantenerse en pie»<sup>27</sup>.

Por su parte, en 1828, el gobernador interino de Filipinas, subinspector general del ejército y milicias de Filipinas y comandante general de Marina de ese archipiélago, brigadier de la Real Armada Pascual Enrile y Alcedo, en su propuesta de reorganización de la marina corsaria (1828) añade:

«El servicio que en tierra hará esta tropa (...) será de las precisas guardias de las lanchas armadas y desarmadas y todo lo que corresponde al carenero de La Barraca, debiendo el comandante dar, en todos los casos y circunstancias, por el conducto de la capitanía general, el auxilio que le pida el de la Marina corsaria» («Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria», f. 115).

Es decir, el cometido que se asignó a dicha fuerza no fue otro que el propio de los entonces Batallones de Marina ya que, como continúa refiriendo el citado gobernador interino en su informe de 1816, al existir este cuerpo «se evita-

---

(27) «Informe de Mariano Fernández de Folgueras sobre el ejército de Filipinas...», ff. 33v-34r. En este manuscrito ya se da cuenta de la idea original de constituir inicialmente tres secciones, y no dos, como finalmente se hizo.

ron perjuicios y se consiguieron ventajas». Ello era así porque, por una parte, sus componentes ya tenían adquiridas las costumbres del servicio a bordo, y por otra, los efectivos de los regimientos veteranos, al verse liberados de la prestación, ocasional y rotatoria, del servicio de guarnición de las naves, no se verían mermados. Por otro lado, el hecho de no tener que instruir periódicamente a los efectivos designados para dicho servicio redundaría en la eficacia con que se prestaba este.

El número de granaderos de guarnición en cada lancha armada, así como el correspondiente a este último servicio que, a diario, prestaba la fuerza en el arsenal de La Barraca, sería potestad del comandante de las secciones.

Por su parte, Muñoz y Fernández (1901, p. 3) señala su misión de manera más genérica, pero concretando su despliegue:

«... atender, con su escaso personal, los innumerables servicios del Arsenal y otros establecimientos de la Marina en Cavite, buques del Estado, estaciones de Pollok, Cottabato, Isabela de Basilán, Cebú, Holló, Culion, Calamianes, Corregidor y las falúas, y posteriormente los cañoneros con que estaban servidas dichas estaciones».

La entidad inicial de dicho cuerpo –establecida finalmente en 150 hombres por sección– obedeció exclusivamente al número de efectivos disponibles:

«Al expresado cuerpo se dividirá ha (*sic*) donde alcance en secciones de a 150 plazas de prest, cada una al mando de un capitán, teniente y subteniente, dos sargentos primeros, cuatro segundos, diez cabos primeros y diez segundos; las tres secciones las mandará un gefe teniente coronel, en los propios términos de los comandantes de tropas ligeras y los tres capitanes deberán ser españoles europeos y servir voluntariamente sin sueldo, si es posible, como lo hacen en los demás cuerpos de milicias. Habrá también un ayudante mayor capitán europeo que ejercerá las funciones de sargento mayor y un segundo ayudante teniente para servir de ese empleo» («Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria», f. 114).

Por el detalle de la composición de la fuerza, en lo referente a oficiales y clases de sargentos y cabos, deducimos que la de granaderos milicianos estaba compuesta de 119 efectivos por sección ya que, además, en cada una habría dos tambores («... el más antiguo hará funciones de tambor mayor»). La oficialidad, al ser fuerzas milicianas, procedía de dicho ámbito, aunque posteriormente la de la plana mayor estaría constituida por oficiales del Ejército.

Diez años después de su formación, la opinión de Fernández de Folgueras (1816) sobre la oficialidad de esta fuerza es demoledora y, a la vez, contradictoria con la que plasma en su informe en relación con la eficiencia con que las clases de tropa ejecutan los cometidos asignados a las secciones:

«[E]n el día está vacante la comandancia y la ayudantía mayor, que se suplén por dos buenos oficiales veteranos, pero la restante oficialidad, que en la creación se sacaron de oficiales reformados de milicias, son en la mayor parte o completa-

mente inútiles o malos. Es decir, que permaneciendo este cuerpo séase bajo del pie miliciano según está en el día o bien pasando a veterano, según opino y creo conveniente, bajo las mismas clases y forma que tiene, necesita de uno y otro modo cambiar la oficialidad» («Informe de M. Fdez. de Folgueras sobre el ejército...», f. 34r).

Otra significativa muestra del buen hacer de esta fuerza miliciano al servicio de la marina sutil del archipiélago es el hecho de que Fernández de Folgueras plantee en su informe, dirigido al inspector general de las Tropas Veteranas y de Milicias de Infantería y Caballería de América y Asia (1816), su constitución como fuerzas regulares: «Aunque el general Aguilar las constituyó bajo el pie de milicias, en mi opinión creo muy conveniente al servicio del Rey que pase al pie de estable y veterano, pues su utilidad la comprueba no solo la más sencilla observación, sino también la experiencia misma» (ib.) Este extremo no sería atendido, y las Secciones de Granaderos de Marina se mantendrían en el ámbito miliciano hasta la disolución de este cuerpo mediante real orden de 14 de septiembre de 1851.

Sin embargo, Enrile, en su propuesta de reorganización de la marina corsaria (1828), elaborada dos décadas después de la constitución de las secciones, mantiene una opinión divergente de la expresada por Fernández de Folgueras (1816), considerando que

«esta tropa embarcada tiene medio duro de gratificación, y así se iguala con la de línea, lo que unido al haber que no se le descuenta, forma un fondo que al entregárselo al soldado causa mil desórdenes difíciles de remediar, pues el país es barato para el soldado, este es rico y vicioso, con muchas inclinaciones a la desertión, a pesar del rigor con que se castiga» («Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria», ff. 16-17).

La potestad en la promoción de los empleos de jefes y oficiales «según escalas», tanto en las tropas veteranas como en las de milicias, recaía en el gobernador general, según reales órdenes de 22 de enero de 1803 para el primero de los casos y de 3 de agosto de 1809 para el segundo, «dando cuenta a S.M. para su real aprobación» («Informe de M. Fdez. de Folgueras sobre el ejército...», f. 43r). Hasta la llegada de tal aprobación regia, el nombramiento regía con carácter interino; y es que, principalmente debido a su distancia respecto a la metrópoli, una de las particularidades de las Filipinas fue el retraso de las comunicaciones entre la capitanía general y el gobierno de la nación, retraso que abarcaba todos los ámbitos pero que, en el militar, provocaba la existencia de numerosas vacantes de oficiales sin cubrir, a falta de recibir estos el real despacho que les facultara para ocupar un destino, por lo que «se hallaban esos cuerpos casi siempre en esqueleto a tales términos» (ib.)

En lo referente a la uniformidad, la de los oficiales era la misma que la de la marina sutil, mientras que la de los sargentos, cabos y granaderos consistía en «casaca corta con forro y solapa azul, cuellos, vueltas y vivos encarnados, una

(sic) ancla a los extremos del cuello y botón dorado, pantalón y chaleco para el servicio de mar y tierra de rayadillo azul y blanco; estando en la mar en lugar de pantalón calzón largo a la marinera» («Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria», f. 118). Dicho uniforme se correspondía con el dispuesto para el Regimiento de Granaderos de Luzón, exceptuando el encarnado en cuellos, vueltas y vivos, así como el ancla en el cuello, detalles que mantienen cierto paralelismo con los correspondientes a los Batallones de Marina (*Estado general de la Armada* [EGA]: 1803, p. 65). El citado regimiento también debía aportar los correajes y el armamento de las Secciones de Granaderos.

Su primer comandante fue Antonio Martínez de Gallego, quien hasta ese momento ostentaba el mismo cargo en el Regimiento de Granaderos de Luzón:

«Hallándose usted elegido según el adjunto nombramiento para comandante del Cuerpo de Granaderos de Marina, comunico a usted para que cuanto queda escrito se dé el más puntual cumplimiento a lo prevenido por el capitán general, y al efecto impondrá usted al ayudante mayor del cuerpo (...) del referido Regimiento de Granaderos de Luzón»<sup>28</sup>.

Este oficial se mantendría al frente de la expresada fuerza hasta 1821, siendo nombrado en el cargo, posteriormente y en comisión, el teniente coronel Alonso Corrales (1823-1825), al que siguió el del mismo empleo, pero efectivo en el destino, Francisco Cagigas y Varela (1826-1831), último que ejercería el cargo con tal empleo ya que, desde ese último año en adelante, el mando de las secciones sería ejercido por su sargento mayor. Este cargo, que se creó en 1827, sería ocupado inicialmente por el teniente coronel graduado de Infantería José María Ferrer (1827), al que siguieron los del mismo empleo y condición Manuel Salavera (1828-1829), Rafael Ripoll (1830), Isidro Vital (1831-1836), Judas de Rozas (1837) y José María Valero (1838), para pasar seguidamente a ser desempeñado por comandantes graduados de dicha arma: José María González Zavala (1839-1841), José Hernández y Volante (1843-1846) y Antonio Ferrater (1847-1851) (*Estado militar de España*: 1815-1852).

Según figura en una relación firmada el 18 de octubre de 1828 por el citado Ripoll –relativa al coste anual de las Secciones de Granaderos de Marina, e incluida en la propuesta de reforma de la marina sutil elevada por el gobernador interino Enrile (1828)–, quien rubrica la misma como comandante interino del apostadero de Cavite, la plantilla de dicho cuerpo estaba compuesta en esa fecha por «1 comandante de honor (sin sueldo), 1 sargento mayor (con paga de teniente coronel), 1 ayudante mayor veterano, 2 capitanes, 2 tenientes, 3 subtenientes y 1 agregado, 1 capellán, 4 sargentos primeros, 8 segundos, 4 tambores, 20 cabos primeros, 20 segundos y 254 granaderos» («Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria», f. 129).

---

(28) AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina/Ministerio de Marina, sec. Expediciones, sub-sec. Expediciones a Indias, sign. 78.092, ff. 123-124. «Instrucciones generales que deberán regir y observar en las secciones de granaderos de Marina creadas por el capitán general Don Rafael María de Aguilar». Manila, 21 de febrero de 1806.

*Secciones de Granaderos de Marina*

*Relacion manifiesta de cada mes de las Secciones con inclusion de la gratificacion de Armas, el Costo de Vestuario y los quince meses de su valor como tambien el del medio Vestuario a los veinte meses de su valor y de su costo.*

<i>Núm. de Sección</i>	<i>Clase</i>	<i>1<sup>o</sup></i>	<i>2<sup>o</sup></i>	<i>3<sup>o</sup></i>	<i>4<sup>o</sup></i>	<i>5<sup>o</sup></i>	<i>6<sup>o</sup></i>	<i>7<sup>o</sup></i>	<i>8<sup>o</sup></i>	<i>9<sup>o</sup></i>	<i>10<sup>o</sup></i>	<i>11<sup>o</sup></i>	<i>12<sup>o</sup></i>	<i>13<sup>o</sup></i>	<i>14<sup>o</sup></i>	<i>15<sup>o</sup></i>
1	<i>Comand. de honor sin sueldo</i>	1														
1	<i>Asf. mar. con paga extra. Comand.</i>	125														
1	<i>Asist. n.º de enfermas</i>	62														
2	<i>Capitana</i>	28														
2	<i>Levantis</i>	20														
2	<i>Subalternos y Agregados</i>	16														
1	<i>Capitana</i>	16	5	11												
4	<i>Surf. 1.º</i>	4														
3	<i>Segundas</i>	6														
4	<i>Terceros</i>	4														
20	<i>Cuartos</i>	5														
20	<i>Quintas</i>	4														
264	<i>Granaderos</i>	3	4													
<i>Señores de las Secciones en sus viviendas que disfrutaban un sueldo de dos de ventaja al mes cada uno</i>			4													
<i>Por la gratif. de armas y equipamiento de vestuario mensual de estas Secciones p.º 296 plazas armadas</i>																
<i>Costo de hacer el mes de sueldo</i>																
<i>Ademas de esto. Costo de cada quince meses de vestuario de su costo</i>																
<i>Costo de cada mes de sueldo p.º 296 plazas armadas</i>																
<i>Costo de cada quince meses de vestuario de su costo</i>																
<i>Costo de cada mes de sueldo p.º 296 plazas armadas</i>																
<i>Costo de cada quince meses de vestuario de su costo</i>																
<i>Suma total</i>																

*Car. te. de 1822 y 1823. J.º no. Rafael Ripoll - Joaquin Carrillo*

Ilustración 6. Relación de efectivos de las Secciones de Granaderos de Marina por empleos, con expresión de los haberes y ventajas mensuales. Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, 78.092

El coste mensual que suponía al Tesoro el mantenimiento de las secciones, incluidos haberes, ventajas que disfrutaban algunos de sus miembros, vestuario completo y medio vestuario, que se entregaba a los 49 y 29 meses de

entrar al servicio el granadero, respectivamente, así como gratificación de armas, ascendía 6.631 pesos con 28 maravedíes.

Finalmente, la 3.<sup>a</sup> sección, planificada desde la constitución del Cuerpo de Granaderos de Marina, sería creada siendo gobernador del archipiélago el mariscal de campo Luis Lardizábal y Montoya, mediante decreto del 29 de marzo de 1839, refrendado por la real orden de 7 de febrero de 1842 (MONTERO Y VIDAL: 1895, p. 27).

### ¿Fueron estas secciones milicias auxiliares de la Real Armada?

Históricamente, los decretos y reglamentos que organizaron las distintas fuerzas de milicias en España y los territorios americanos no contemplaron la posibilidad de constituir este tipo de unidades en el seno de la Real Armada; es más, en aquel que regulaba la Milicia Nacional<sup>29</sup>, contemporáneo de las ya constituidas Secciones de Granaderos de Marina de Filipinas, se excluía taxativamente de la obligación de prestar servicio en ellas a los inscritos en la matrícula de mar (art. 2), al nutrirse de estos la marina de guerra para cubrir sus necesidades.

Por todo ello, las fuerzas milicianas de ultramar, en su conjunto, dependían orgánicamente de la Inspección General de las Tropas Veteranas y de Milicias de Infantería y Caballería de América y Asia, organismo anejo a la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra; además, la Real Armada carecía de una implantación permanente en el archipiélago, donde su presencia se reducía a las visitas a Manila y las estancias en la capital que con cierta periodicidad efectuaban algunos de sus buques. La responsable de la defensa de las aguas filipinas era la marina sutil, la cual fondeaba inicialmente sus naves en el arsenal (o carenero) de La Barraca. De esta marina sutil dependían las lanchas cañoneras, obuseras y falúas en las que prestaban servicio los Granaderos de Marina de Filipinas.

Todo lo anterior no fue óbice para que, desde 1800, mediante real orden del 27 de septiembre, se hubiese creado la comandancia de Marina de Manila –cuyo primer responsable fue el capitán de fragata Ventura Barcáiztegui, ascendido a capitán de navío por dicho motivo–; sin embargo, la defensa marítima de las Filipinas se mantuvo a cargo de la citada marina sutil hasta 1813<sup>30</sup>, año en el que, tras tomar posesión del cargo de gobernador general de Filipinas el brigadier de la Real Armada José Ramón de Gardoqui Jaraveitia, una real orden de 6 de marzo dispuso que, «no debiendo haber en Filipinas otra Marina

---

(29) Decreto de las Cortes de Cádiz de 18 de abril de 1814. *Gaceta de la Regencia de las Españas*, núm. 68, 10 de mayo, pp. 498-505.

(30) «El gobernador, ya como capitán general de Filipinas, se negó a entregar el astillero de La Barraca y el personal y material de la Marina corsaria, aduciendo que la defensa interior del archipiélago, en su condición de capitán general, era de su incumbencia y que a la Marina sutil, en razón de su reglamento especial, no le afectaban las Ordenanzas de la Armada». FRANCO CASTAÑÓN: 1998, p. 54.



que la de guerra de la armada, entrasen a formar parte de ella todos los buques de la marina corsaria, bajo el mando de los jefes del Apostadero que se nombrasen» (MONTERO Y VIDAL: 1894, p. 411, n. 1).

Pero, a pesar de la citada disposición, este hecho no se produciría de manera efectiva hasta 1827, cuando Enrile, como gobernador interino del archipiélago, 2.º cabo de la capitanía general de Filipinas y, en cuanto tal, subinspector del ejército en las islas, así como comandante general de la Marina del archipiélago, mediante oficio del 22 de febrero de ese año solicitó instrucciones sobre el desempeño del mando interino en las Filipinas, instrucciones que le serían dadas mediante real orden de 2 de abril, en la que se dispuso

«que el referido mando interino debe entenderse no solo de lo perteneciente a la Marina real, si no [sino] de la titulada allí Marina corsaria, con entera sujeción a las ordenanzas jenerales de la armada, sus adicciones [adiciones] y aclaraciones vijentes, y sin otra dependencia del capitán general de las islas que la establecida en los artículos 93 al 97 del Tratado 6.º, título 7.º de aquellas» (BACARDI Y JANER: 1861, p. 189).

Pese a lo anterior, la relación entre el comandante general de Marina y la marina sutil del archipiélago –o, lo que es lo mismo, entre Enrile y Alonso Morgado, comandante de la citada marina– continuó siendo de confrontación, debido principalmente a la subordinación a la Real Armada impuesta a esta, lo que se acrecentó tras la propuesta de su reforma, en la que Enrile manifestó la necesidad de elaborar un plan de marina para las Filipinas «sea cual fuese», y en el que incluía la ya citada propuesta de reorganización de la marina corsaria, plan remitido en diciembre de 1828 al director general de la Armada<sup>31</sup>.

Por tanto, pese a que Enrile reunía en su persona los cargos antes señalados, y a pesar de lo dispuesto en la real orden de 2 de abril de 1827, las Secciones de Granaderos de Marina se contemplaron como fuerzas auxiliares al servicio de la Real Armada<sup>32</sup> pero no pertenecientes a ella, ya que continua-

---

(31) Cuyo expediente recibió el visto bueno de los vocales de la Junta de Dirección General de la Armada Miguel Moreno Isabella (consejero de Marina del Consejo Real de España e Indias) y Agustín de Perales (intendente general de Marina), quienes recordaban al comandante general de Marina de Filipinas estar autorizado a ello según lo dispuesto en la RO de 2 de abril de 1827, aconsejando el primero, en lo referente a la marina sutil: «La reforma debe hacerse con prudencia, sin perjudicar a ningún individuo (...) y que de los que queden fuera de reglamento, se cubran las vacantes que vayan ocurriendo en los que sean capaces de desempeñar sus cometidos», mientras que el segundo consideraba acertada la reforma bajo «la conveniencia de que subsista esta fuerza» («Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria», ff. 6-8). Este expediente recibiría contestación del rey Fernando VII en noviembre de 1829, para señalar que no se tomara resolución alguna hasta que «Enrile remita el plan general sobre el arreglo de la Marina de Filipinas que tiene ofrecido».

(32) «Como milicias no están bajo mis inmediatas órdenes, pero el capitán general tiene mandado a su gefe que aporte la gente que le pida el comandante general de Marina (...) Por el decreto de formación [las Secciones de Granaderos de Marina] están bajo la vigilancia del subinspector de este ejército y están muy bien. No hay duda de que el plan es tan económico como que resultan dos compañías de a 150 hombres cada una con pocos oficiales, y un coman-





Ilustración 7. Óleo del teniente general de la Armada Pascual Enrile y Alcedo. Museo Naval de Madrid

ba su dependencia de la Secretaría de Estado del Despacho de la Guerra<sup>33</sup>. Esta condición perduraría hasta 1852, cuando, al ser disueltas en Filipinas el año anterior las fuerzas de milicias, los efectivos de las dos secciones originales –más los de la tercera, organizada en 1839<sup>34</sup>– constituirían la Sección Auxiliar de Artillería de Marina, adscrita al apostadero de Filipinas –que pasaría a ser fuerza veterana–, compuesta de dos brigadas (MONTERO Y VIDAL: 1894, p. 166) y, ahora sí, dependiente orgánica y funcionalmente de la Real Armada.

### **La Sección Auxiliar de Artillería de Marina del apostadero de Filipinas**

Bajo esta nueva denominación y dependencia, la organización de su fuerza y el número de sus efectivos se reguló mediante real orden de 4 de agosto de 1852 (*Manual de Reales Órde-*

---

dante por jefe sin sueldo» («Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria», f. 16). Debido a ello, doce lanchas cañoneras e igual número de falúas con guarnición de Granaderos de Marina participarían en el plan defensivo establecido por el gobernador Enrile contra las acciones piráticas de los moro-malayos, estableciendo seis estaciones navales (Misamis y Caraga, en la isla de Mindanao; Puerto Mangarín, en la de Mindoro; Antique, en Panay; isla de Negros y Zamboanga), ampliada en años posteriores por otra en Puerto Galera (Mindoro). FRANCO CASTAÑÓN: 1998, p. 57.

(33) En 1790, al suprimirse la Secretaría del Despacho de Indias, los asuntos militares terrestres pasan a depender de la de Guerra, y los referentes a la Armada permanecen en la de Marina, incluidos los de ultramar, lo que se mantiene con el real decreto de 28 de abril de 1817 por el que la primera asume las competencias de la desaparecida Secretaría de Marina e Indias.

(34) Como se ha visto, la formación de esta 3.<sup>a</sup> sección ya se tuvo en cuenta cuando se constituyeron las dos iniciales en 1806: «[D]ebieron ser tres si hubiera habido bastantes milicianos» («Informe de Mariano Fernández de Folgueras sobre el ejército de Filipinas ...», f. 33v). Aunque en 1828, en el informe elaborado y remitido por el sargento mayor de dicho cuerpo, Manuel Salavera, al gobernador Enrile, incluido en la propuesta que este elevó al director general de la Real Armada para la reforma de la marina sutil del archipiélago, se consideraba que las dos existentes entonces eran insuficientes para «desempeñar con provecho y utilidad el real servicio [y] opino que deberían crearse otras dos con la misma fuerza que las actuales, cuyo total ascendería a 620 hombres de los cuales 300 se embarcarían anualmente y 300 se quedarían en el cuartel instruyéndose (...) para el desempeño mejor del servicio («Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria», ff. 130-131). Por su parte, Enrile, que incluyó la recomen-

*nes de generalidad*: 1852, p. 270). Esta disposición, relativa a la Infantería de Marina, estableció el modo de organizar la sección veterana, creada en sustitución de las disueltas Milicias Disciplinadas de Granaderos de Marina, «que dependientes de ese Ejército [Filipinas] y por hacer servicio en la fuerza sutil, dispuso el capitán general de esas islas quedasen disueltas y se entregasen a V.E con entera dependencia de la Armada y cargo a su presupuesto desde el 1.º de enero del presente año»<sup>35</sup>.

Con las clases de tropa procedentes de las disueltas milicias –todas ellas indígenas y reclutadas en la provincia de Cavite– se constituyó una sección veterana, reglada y regulada por las Ordenanzas de la Armada y el reglamento del Cuerpo de Artillería de Marina, del que tomaría su uniforme y cuyos efectivos ascendían a 1 comandante, 1 capitán jefe del detall, 2 tenientes, 2 subtenientes, 1 primer condestable, 1 condestable segundo, 8 cabos primeros de cañón y otros tantos segundos (todos ellos europeos), mientras que la plantilla indígena ascendió a 18 cabos primeros de escuadra y otros tantos segundos, 8 cornetas y 240 soldados (art. 4).

El cargo de subinspector recayó en el comandante general del apostadero; el de comandante efectivo, en el propio comandante del arsenal de Cavite; el de jefe del detall, en el comandante del parque de artillería del citado arsenal, en tanto que los tenientes y subtenientes debían proceder del citado cuerpo, y los condestables y cabos de cañón, ser «de escuela», aunque en el ínterin de los nombramientos para ocupar las vacantes de oficiales subalternos y, por ende, en tanto no se les destinase a Filipinas, las mismas «se suplirán con clases análogas de Infantería de Marina las cuales deberán embarcar inmediatamente para su destino» (art. 11).

Todas estas disposiciones de la citada real orden, tal y como figura en ella, se consideraron interinas, quedando a juicio del director general de la Real Armada la elevación a la reina de aquellas propuestas que, para una mejor organización, considerase oportunas «su acreditado celo y experiencia». A dicha sección auxiliar se le asignó la misión de

«dotar y guarnecer la fuerza sutil de ese apostadero [Filipinas], sus dependencias y cubrir las bajas de la tropa de Artillería e Infantería de Marina que resultasen en los buques de vapor y vela de la Armada, mientras permanezcan en esos dominios (...) se titulará Sección Auxiliar de Artillería de Marina»<sup>36</sup>.

El primer jefe del detall de la sección fue el teniente coronel de Estado Mayor José del Castillo, procedente del Cuerpo de Artillería de Marina<sup>37</sup>; los

---

dación de Salavera, redujo su petición: «[E]l aumento de costo es la causa principal de que por ahora no se verifique y me conformaría con aumentar en cincuenta hombres cada compañía» (ib., p. 16).

(35) AGMAB, Sección Auxiliar de Artillería de Marina del Apostadero de Filipinas, Expediciones de Indias, Generalidad (1853), sign. 96.7, p. 5.

(36) *Ibidem*, p. 6

(37) Comandante del parque de artillería del arsenal de Cavite. EGA, 1853, p. 283.

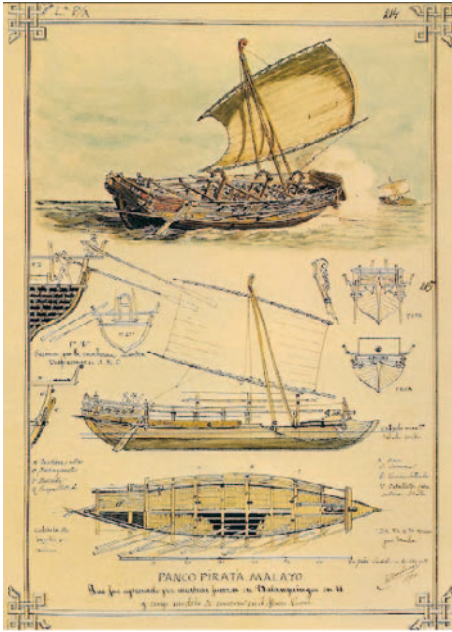


Ilustración 8. Modelo de panco utilizado por los piratas moro-malayos. Acuarela de Rafael Montleón (<http://miniaturasmilitaresalfonsconovas.blogspot.com>)

primeros oficiales al mando de cada brigada fueron los tenientes de Infantería de Marina José Modesto de Torres<sup>38</sup> y Juan Teruel y Jiménez<sup>39</sup>, que tuvieron como 2.<sup>os</sup> oficiales a los subtenientes del mismo cuerpo Manuel de la Rosa y Fernández de Landa<sup>40</sup> y Andrés Guerrero y Méndez<sup>41</sup>.

Una nueva real orden, de 18 de julio de 1857, vendría a complementar la original de 1852. En ella se daba cuenta de que el número de oficiales de Infantería de Marina destinados en la Sección Auxiliar de Artillería de Marina del apostadero de Filipinas debía ascender a tres «de los que tienen asignados por reglamento los cinco batallones del mismo (...) que han de ser relevados cada cuatro años» (*Manual de Reales Órdenes de generalidad*: 1857, p. 293). Una subsiguiente disposición de igual rango, de 17 de febrero de 1858, estableció que «los oficiales destinados [a la Sección Auxiliar] pertenezcan al Cuerpo de

Infantería de Marina» (ib.: 1858, vol. I, pp. 667-668). Con ello se descartaba la posibilidad de que ocuparan destino en ella los oficiales de Artillería de Marina, a pesar de que en el origen de esta fuerza, según lo reflejado en la real orden de 4 de agosto de 1852, sus integrantes debían proceder exclusivamente de dicho cuerpo. No obstante, por motivos de urgencia, sus primeros oficiales pertenecían a la Infantería de Marina, como ya vimos, sin que hayamos encontrado evidencia de que se incorporasen los correspondientes a Artillería de Marina salvo el mencionado jefe del detall, que ya fungía como comandante del parque de artillería del arsenal de Cavite.

(38) Perteneciente a la 17.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1846). SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 117. Procedente de la 16.<sup>a</sup> compañía. EGA, 1853, p. 295.

(39) Perteneciente a la 18.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1847). SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 118. Procedente de la 17.<sup>a</sup> compañía. EGA, 1853, p. 295.

(40) Perteneciente a la 19.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1848). SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 118. Procedente de la 12.<sup>a</sup> compañía. EGA, 1853, p. 297.

(41) Perteneciente a la 20.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1850). SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 119. Procedente de la 14.<sup>a</sup> compañía. EGA, 1853, p. 297.

Esta Sección Auxiliar sería finalmente disuelta el 31 de diciembre de 1860 al crearse, mediante real orden de 23 de junio, dos compañías indígenas de Infantería de Marina (ib.: 1860, pp. 280-282).

### Las compañías indígenas de Infantería de Marina en Filipinas

La causa de la disolución de la Sección Auxiliar de Artillería de Marina del apostadero de Filipinas obedece, exclusivamente, a la supresión previa en la Real Armada de las Brigadas de Artillería, tras constituirse este cuerpo en uno facultativo (real decreto de 6 de mayo de 1857), por lo que la Sección Auxiliar ya no tenía cabida en la orgánica de la marina de guerra.

Por contra, el motivo de la constitución de las dos compañías indígenas de Infantería de Marina no fue otro que el de suplir a la citada sección en funciones y misiones. La disposición que las creaba preveía, igualmente, que las clases de tropa continuasen siendo indígenas y que los reemplazos fueran oriundos de la provincia de Cavite. Las compañías utilizarían el mismo uniforme que el resto de los componentes del cuerpo, pero adaptado a las condiciones climáticas del país. Su comandante sería el oficial que ostentase el mando de las tropas embarcadas del citado apostadero.

El uso de la bandera del cuerpo les fue autorizado mediante real orden de 21 de diciembre de 1875, «en todos aquellos actos en que la usan sus batallones» (ib.: 1875, vol. I, p. 857), y su diseño sería «igual [al de] los batallones del Cuerpo, con la diferencia de que el lema o inscripción que esta ha de llevar, será: “Infantería de Marina en el Apostadero de Filipinas”»; colocándose en el sitio designado al efecto». Su construcción y remisión al jefe de dicha fuerza en aquel apostadero correspondía al coronel jefe del 1.º regimiento (Cádiz)<sup>42</sup>.

Cada compañía debía constar de 1 capitán, 2 tenientes, 1 subteniente, 1 sargento primero y 3 segundos (todos ellos europeos), 7 cabos primeros y 9 segundos, 4 cornetas y 120 soldados asiáticos (EGA: 1861, p. 137). Los oficiales debían ser relevados cada cuatro años.

El primer comandante jefe de dichas compañías, como comandante de las tropas embarcadas del apostadero de Filipinas, fue el comandante de Infantería de Marina Juan Cánovas y Bouza<sup>43</sup>. No hemos podido localizar quiénes ocuparon los iniciales puestos de oficial en dichas unidades, por no figurar la reseña del destino en los correspondientes escalafones de los respectivos empleos que constan en el *Estado general de la Armada* de esos años.

Al año siguiente, Cánovas sería relevado por el del mismo empleo Matías Garau y Cirier<sup>44</sup>, a quien le consta como destino el puesto de «primer jefe de

---

(42) RO de 27 de enero. *Ibidem* (1876).

(43) EGA: 1861, p. 160. Perteneciente a la 16.ª promoción de oficiales de Infantería de Marina (1845). SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 118.

(44) EGA, 1862, p. 142. Perteneciente a la 35.ª promoción de oficiales de Infantería de Marina (1859), cuyos componentes procedían, en su totalidad, del Ejército. SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 125.



Ilustración 9. Soldado de las compañías indígenas de Infantería de Marina de Filipinas uniforme de campaña (1865). Dibujo de José M.<sup>a</sup> Bueno. En *Uniformes militares españoles. Infantería y Artillería de Marina (1537-1931)*

las fuerzas de Infantería de Marina en el Apostadero de Filipinas» (EGA: 1862, p. 142).

La razón de que se mantuviera tropa indígena como base de estas compañías, principalmente, fue evitar las cuantiosas enfermedades que sufría la de origen europeo destacada a aquellas latitudes y la merma de efectivos que ello comportaba, aunque también influyó el aspecto económico.

Estas compañías indígenas de Infantería de Marina se adaptaron a la reorganización de la marina sutil y la consiguiente sustitución de las falúas y las lanchas cañoneras y obuseras por modernas goletas y cañoneros de hélice (1861). Se crearon hasta un total de cuatro unidades de las primeras y dieciocho de las segundas, con las que se redistribuyó el despliegue de dichas fuerzas navales en el archipiélago (FRANCO CASTAÑÓN: 1998, pp. 107-111). Sin embargo, una real orden de 4 de septiembre de 1862 (*Manual de Reales Órdenes de generalidad*: 1862, p. 593) hacía extensivo al apostadero de Filipinas lo contemplado en la de 16 de octubre de 1861 por la que se dispuso el desembarco de las fuerzas de Infantería de Marina de «transportes, faluchos, lugres y escampavías», lo que afectaba a las embarcadas en las cañoneras y falúas. Las citadas compañías indígenas dejaron de cumplir esta misión, al menos de manera continuada, ya que mediante real orden de 25 de julio de 1863 se aprobaría el «Reglamento de marinería y tropa indígena que debe dotar las fuerzas sutiles

del Apostadero de Filipinas», el cual preveía su embarque ocasional (art. 14)<sup>45</sup>.

La penuria que atravesaba el Tesoro en 1868 provocó que, mediante real orden de 17 de enero (*Manual de Reales Órdenes de generalidad*:

(45) EGA, 1863, p. 302.



1868, p. 44), la entidad de la fuerza de las dos compañías indígenas de Infantería de Marina del apostadero de Filipinas se viera reducida en 1 capitán (2.º jefe de las mismas y sin mando en compañía), 1 alférez, 1 cabo primero, 2 cabos segundos y 36 soldados por compañía. Así, cada una de las compañías quedó constituida por 1 capitán, 2 tenientes, 1 alférez, 1 sargento primero y 4 segundos europeos, 6 cabos primeros y 7 segundos, 4 cornetas y 100 soldados indígenas, con un maestro armero para ambas. Igualmente, para contribuir al ahorro presupuestario, estas compañías y la existente de tropa europea procedente de los batallones peninsulares, allí destinada para cubrir determinados servicios, sería mandada por un comandante de los de plantilla en estos, no tratándose de una vacante específica sino rotatoria.

Sin embargo, y de nuevo, la acuciante situación económico-presupuestaria dio lugar a que, cuatro meses más tarde, una nueva real orden, de 30 de mayo de 1868 (ib.: pp. 256-257), modificara la anterior, eliminando el puesto de comandante jefe de las fuerzas del cuerpo en el apostadero filipino, que pasó a ser ejercido por el capitán más antiguo de las compañías indígenas. Asimismo, la citada disposición contemplaba el retorno inmediato a la Península de todas las clases de tropa europea, tanto embarcada como en tierra, destinadas en el apostadero, «debiendo en su consecuencia, cubrirse todas las atenciones del mismo, con la tropa asignada a las compañías indígenas».

Tanto la disminución de efectivos indígenas como la repatriación de los europeos afectó sobremanera a las misiones encomendadas a las compañías, por lo que mediante una nueva real orden, de 16 de diciembre de 1869 (ib.: 1869, pp. 783-784), y ante la imposibilidad de cubrir con la fuerza existente los servicios de guarnición del apostadero y de los buques allí surtos, se dispuso aumentar en cincuenta soldados la dotación de cada una de ellas.

El 20 de enero de 1872, en el arsenal de Cavite, se produjo un conato de sublevación por parte de efectivos del regimiento de artillería indígena y de las compañías indígenas de Infantería de Marina<sup>46</sup>. Como consecuencia de ello, mediante real orden de 23 de noviembre de ese año, y a fin de «contrarrestar la influencia y predominio de los naturales, evitando dolorosos hechos, como los originados por la última sublevación militar de Cavite» (*Manual de Reales Órdenes de generalidad*: 1872, pp. 662-664), se dispuso una sustancial variación en la procedencia y composición de las clases de tropa, cuyo número se mantuvo en 150 efectivos. Así, la 1.ª compañía al completo estaría formada por individuos europeos, mientras que la 2.ª solo mantendría el componente indígena en las clases de cabos y soldados.

A tal efecto, en primera instancia se ordenó al 1.º y 3.º regimiento del cuerpo constituir esa 1.ª compañía con soldados de sus propias filas, bien voluntarios, bien forzosos o por sorteo, mientras que las bajas que se pudieran producir en el futuro serían cubiertas por voluntarios de todo el cuerpo,

---

(46) Instigados por dos cabos indígenas de nombres Pedro y Celestino. *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, núm. 76, 28 de marzo de 1872, p. 3.

COPIA INTEGRAL Y LITERAL DE LOS ANÓNIMOS QUE SE CITAN EN LA COMUNICACION ANTERIOR.

Manila 17 de Enero de 1872. — Sr. D. Manuel Carballo: Por diferentes sexos, clases, oficios y estado, de quien he oído decir que en la ciudad de Manila ha de haber una sublevación altamente extraña el sábado 20 del corriente, á la hora más privada de la noche, que según tratan de hacer conforme al plan manifestado que sólo está aguardando que aleje de la bahía el vapor *Tallente*, creo menester resguardar el arsenal con mucha precaución porque es el sitio de la población que más le interesa los atentados, creo que usted con su superior alancee sabrá dictar órdenes tan medidas que no dé lugar á este tan desgraciado pensamiento.

Noticias muy ciertas que da un natural de este suelo. — Fulano: Sr. Capitán del puerto, Comandante general interino. — Pongo en su conocimiento que, enterado está misma noche en el mercado de esta y en las murallas para que el día viernes ó sábado de esta semana dará un cañonazo en el fuerte Manila, señal de una sublevación contra los españoles; logra esta ocasión por no estar toda la escuadra. El que sirve de cabeza de motín es el M. R. P. Burgos en Manila, y en Cavite los sargentos de artillería y cabos de infantería de Marina indígena. Asimismo, Sr. Comandante general, ruega este que suscribe para que mire con atención, y que Dios ayude vuestros pensamientos. Y estas mismas manifestaciones tendrá el Sr. Comandante del arsenal, el Capitán general y el Gobernador de esta plaza. Lo más acertado, señor, resguardar los fuertes de Manila y Cavite con soldados españoles, y que recoja á todos los cabos y sargentos indígenas, siendo el motín ó el que conquista á todos los que están en esta plaza el cabo Pedro y Celestino, de infantería de Marina; que inmediatamente que asegure á los dos, y que ordenen al Gobernador de esta plaza para que haga requisar y prendan á los soldados cumplidos que están en Cavite.

El que da esta noticia es un indio, que desea el bien y la tranquilidad.

Son copias. — P. A., el Jefe encargado del despacho, Manuel Carballo.

Copia literal de los anónimos publicada en el *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, núm. 76, del 28 de marzo de 1872

manteniendo el origen indígena de los cornetas. Por su parte, en la 2.<sup>a</sup> compañía solo permanecerían las clases de tropa que llevaran menos tiempo de servicio, las cuales, además, debían acreditar una ejemplar conducta y un reconocido patriotismo. Los efectivos sobrantes serían licenciados o destinados a otras unidades del Ejército en Filipinas.

Como vemos, el resultado del intento de insurrección, como no podía ser de otra manera, no fue otro que una elevada pérdida de confianza en el componente nativo, que fue sensiblemente reducido, y la supresión del adjetivo «indígena» en la denominación de la unidad, que pasó a llamarse Compañías de Infantería de Marina del Apostadero de Filipinas. Estos cambios entraron en vigor a partir de la revista del 1 de marzo de 1873.

Una disfunción en la entidad de la plantilla de la clase de soldado entre estas compañías y las correspondientes a los regimientos peninsulares, contando las primeras con un tercio más de efectivos que lo autorizado para las segundas, dio lugar a que en las de Filipinas el número de cabos fuera escaso, por lo que, mediante una disposición del gobierno de la Primera República, publicada el 8 de enero de 1874<sup>47</sup>, se vería aumentado el número de estos en ambas categorías: «[N]ueve primeros y once segundos, en vez de seis y siete respectivamente que hoy tienen y que no bastan para cubrir las atenciones del servicio». Pero la separación por origen en la organización de las compañías provocó que, al no haber

(47) *Manual de Reales Órdenes de generalidad* (1874), pp. 7-8. En la fecha de su publicación, hacía unos días que había sido proclamada la Restauración borbónica por parte del general Martínez Campos.



suficientes soldados indígenas en la 2.<sup>a</sup> compañía que reunieran las condiciones necesarias para el correspondiente ascenso, algunas vacantes de dichos empleos fueran cubiertas por efectivos europeos de la 1.<sup>a</sup>, aun prefiriendo siempre que, caso de haberlos, fueran indígenas. También se aumentó el número de cornetas de cuatro a seis y se creó el puesto de cabo-maestro de estos<sup>48</sup>.

Llegados a 1876, una real orden de 28 de julio (*Manual de Reales Órdenes de generalidad*: 1876, pp. 484-485) dispuso la constitución de una sección de Guardias de Arsenales, en supresión de los «Rondines». Sus funciones guardaban similitud con las de las compañías homónimas que al efecto se crearon en los tres departamentos peninsulares y el apostadero de La Habana. Dicha fuerza estaría constituida por 1 capitán, 1 teniente, 1 sargento primero y 2 segundos, 3 cabos primeros y otros tantos segundos, 1 corneta y 50 soldados indígenas. A diferencia de lo estipulado para las compañías de Infantería de Marina de Filipinas, solo la clase de soldado estaría compuesta por indígenas «que sepan leer y escribir a ser posible», y su número se detraería de la fuerza de esta condición de la 2.<sup>a</sup> compañía.

Aun sin haberse olvidado la implicación de elementos indígenas en la insurrección de Cavite tres años antes, la escasez de tropa europea disponible y, posiblemente, una vez más, los factores económicos obligaron a dotar la clase de soldados con efectivos exclusivamente indígenas, pese a que la nueva unidad desarrollaría su misión en una dependencia de la vital importancia del arsenal de Cavite.

Su alojamiento sería el propio arsenal, mientras se procedía a la construcción de un cuartel propio en la ensenada de Cañacao<sup>49</sup>, cuyo presupuesto ya estaba consignado. En lo referente a la uniformidad, sería la misma estipulada para las Compañías de Guardias de Arsenales, incluido su distintivo; dependería funcional y orgánicamente del comandante del arsenal, mientras que, a efectos administrativos, de uniformidad y material, lo haría del teniente coronel jefe de las fuerzas del cuerpo en el archipiélago.

Sin embargo, pese a todo lo anterior, y a propuesta del comandante general del apostadero, una nueva disposición de 13 de enero de 1877 (*Manual de Reales Órdenes de generalidad*: 1877, pp. 89-90) cambió radicalmente la procedencia de las clases de soldado, que desde ese momento deberían ser de origen europeo y provenir de la 1.<sup>a</sup> compañía. Así pues, lo dispuesto seis meses antes quedaba sin efecto, minorando así el número de efectivos europeos en la 1.<sup>a</sup> compañía.

Esta reducción causaría el lógico temor ante una posible repetición de los acontecimientos de 1872, que habría que afrontar con una manifiesta inferiori-

(48) RO de 27 de febrero de 1874. *Ibíd.*, pp. 193-194.

(49) Situada en la bahía de Manila, en el extremo final de la península de Cavite. Las obras no se rematarían hasta 1882. El comandante de las compañías de Infantería de Marina de ese apostadero solicitó que el transporte entre el cuartel y el arsenal de oficiales y guardas fuese efectuado por dos embarcaciones del propio arsenal, lo que le sería concedido por real orden de 13 de junio de 1882. *Ibíd.* (1882), p. 433.



Ilustración 11. Faro de la isla de Corregidor. Patrimonio Nacional, carpeta Islas Filipinas, Obras Públicas, Faros (1893)

dad de europeos. En este sentido, el comandante general del apostadero de Filipinas y el jefe de las fuerzas de Infantería de Marina en el archipiélago consideraban que la reducción que nos ocupa traería «funestas consecuencias» en caso de darse una sublevación como la 1872, por lo que ambos insistirían en la urgencia de modificar el porcentaje de la plantilla indígena. Accediendo a esta solicitud, una real orden de 29 de mayo de 1878 (ib.: 1878, pp. 504-505) disponía el aumento de la plantilla de la 1.<sup>a</sup> compañía en cincuenta soldados europeos –la misma cantidad en que se había minorado el año anterior, al pasar destinados a la Compañía de Guardias de Arsenales–, que serían sorteados entre los de su clase pertenecientes a las fuerzas departamentales en la metrópoli. Al propio tiempo, se eliminaba el mismo número de efectivos de esa clase en el componente indígena de la 2.<sup>a</sup> compañía,

con lo que la proporción entre este componente de la fuerza y el europeo se equilibraba y, por añadidura, se contenía el gasto.

Por el mismo motivo, la mencionada real orden disponía la recuperación de la vacante de comandante como 2.<sup>o</sup> jefe las compañías, liberando así de esta responsabilidad al capitán más antiguo de estas, y la creación de otra de alférez abanderado. Por su parte, la Compañía de Guardias de Arsenales vería igualmente aumentados sus efectivos en 1 teniente, 1 alférez, 2 sargentos segundos, 3 cabos primeros y 4 segundos, 20 soldados y 1 corneta, este último indígena<sup>50</sup>.

En 1881, y debido a la reorganización de la estación naval de Corregidor, en la que aún prestaban servicio de vigilancia costera dos falúas que ese año fueron sustituidas por la cañonera *Otalora*, se dispuso el envío de un destacamento de la 2.<sup>a</sup> compañía como unidad de guarnición. Compuesto por dos cabos y ocho soldados, su designación obedecía exclusivamente a cuestiones económicas, al ser la cuantía de la ración del componente indígena inferior a la del europeo<sup>51</sup>.

En 1893, mediante real orden de 16 de febrero (*Manual de Reales Órdenes de generalidad*: 1893, p. 89), siendo ministro de Marina el capitán de navío

(50) RO de 12 de junio. *Ibidem*, pp. 536-537.

(51) RO de 27 de diciembre. *Ibidem* (1881), pp. 1275-1276.

Pascual Cervera y Topete se produjo una de las numerosas reorganizaciones que el Cuerpo de Infantería de Marina conoció durante el siglo XIX; en ella, y en lo referente a las fuerzas del cuerpo en Filipinas, se dispuso la continuidad de las dos compañías y se mantuvo su composición en cuanto a la procedencia de sus clases de tropa. Además, a la 1.<sup>a</sup> compañía se le asignó como misión, exclusivamente, prestar servicios en el arsenal, mientras que la 2.<sup>a</sup> se ceñiría a los servicios generales de mar y tierra. Estas compañías estuvieron compuestas, a partir de ese momento y como plana mayor, de los siguientes efectivos: 1 comandante jefe, 1 capitán ayudante y otro depositario, 1 alférez abanderado, 1 sargento primero escribiente y otros tres segundos de igual condición (art. 4). El citado comandante era, a su vez, jefe de las fuerzas del cuerpo en el archipiélago (art. 5).

Pero esta organización resultaría muy efímera debido a la dimisión de Cervera, quien sería sustituido por el contralmirante Manuel Pasquín y de Juan, el cual dispondría que, en Filipinas, el puesto de jefe de las fuerzas de Infantería de Marina lo ostentase un teniente coronel, aunque manteniendo la entidad y composición de las compañías<sup>52</sup>.

Finalmente, el año 1896 marcaría el final de la existencia de la única compañía constituida con clases de tropa indígena de la Infantería de Marina existente en Filipinas, que ya se encontraba muy reducida de efectivos; no obstante, su personal no sería licenciado, sino que se integró en el llamado Batallón de Filipinas, constituido por real orden de 9 de mayo de 1896. Con esta decisión pervivía un tenue vínculo entre las antiguas Milicias Disciplinadas de Granaderos de Marina y el Cuerpo de Infantería de Marina, al mantenerse una ligera presencia indígena en las filas del citado batallón, diluida entre sus cuatro compañías de fusiles y la Compañía de Guardias de Arsenales, unidades a cada una de las cuales se incorporaron diez individuos indígenas.

## El Batallón de Filipinas

Su constitución obedeció a la propuesta del ministro de Marina almirante José María Beránger y Ruiz de Apodaca, quien lo entendió como una necesidad para «componer un todo orgánico que facilitase el mantenimiento de la disciplina y buena organización»<sup>53</sup>. No obstante, también se aspiraba a tener una fuerza con entidad suficiente para cubrir los servicios de guarnición en los arsenales de Cavite y Olóngo –este último, en la bahía de Subic– y, dado el caso, destacar una compañía completa, o dos si fuera necesario, al mando del comandante 2.º jefe del batallón, para reforzar el servicio de guarnición y defensa del establecimiento de Subic (CLA: 1896, pp. 218-221).

---

(52) RO de 5 de julio. *Ibidem*, p. 280.

(53) RO de 9 de mayo. «Infantería de Marina, Apostadero de Filipinas, Antillas, Reorganización de Tropas». *Colección legislativa de la Armada (CLA)*, 1896, pp. 218-221.

Según la modificación presupuestaria para la concesión de nuevos créditos, aprobada al constituirse esta nueva unidad<sup>54</sup>, pasaron a depender del Batallón de Filipinas las guarniciones de los cruceros *Reina Cristina*, *Castilla*, *Velasco*, *Don Juan de Austria* y *Don Antonio de Ulloa*<sup>55</sup>, así como las de las estaciones navales de Isabela de Basilán (Mindanao), Corregidor (Luzón), Yap (Carolinan Occidentales) y Ponapé (Carolinan Orientales), archipiélagos estos dos últimos hoy bajo la soberanía de los Estados Federados de Micronesia.

Esta unidad se compuso de plana mayor y cuatro compañías de fusiles, desglosados por empleos en 1 teniente coronel 1.º jefe del batallón y de las fuerzas embarcadas, 2 comandantes (uno como jefe del detall y otro para 3.º jefe), 4 capitanes (ayudante, cajero, habilitado y del almacén), 1 alférez abanderado, 1 sargento primero y 4 sargentos escribientes, 2 cabos primeros escribientes, 1 sargento segundo de cornetas y 1 maestro armero. Por su parte, cada compañía contaba con 1 capitán, 3 tenientes, 1 alférez, 1 sargento primero y 4 segundos, 5 cabos primeros y 8 segundos, 4 cornetas, 110 soldados europeos y 10 indígenas. Por su parte, la Compañía de Guardias de Arsenales se componía de 1 capitán, 2 tenientes, 4 alféreces, 1 sargento primero y 6 segundos, 10 cabos primeros y 8 segundos, 4 cornetas, 110 soldados europeos y 10 indígenas<sup>56</sup>. Así pues, los efectivos de Infantería de Marina en Filipinas totalizaban 885 hombres, de los que cincuenta eran nativos procedentes de la última de las compañías indígenas existentes.

La bandera del batallón se ajustó a lo establecido para las autorizadas a las anteriores compañías de Infantería de Marina, mediante sendas reales órdenes de 21 de diciembre de 1875 y 27 de enero de 1876 (CLA: 1875-1876).

Sus primeros jefes fueron el teniente coronel Lorenzo Tamayo López<sup>57</sup> como comandante jefe, y el comandante Marcelino Muñoz Fernán-

---

(54) *Gaceta de Madrid*, núm. 126, 2 de mayo de 1896.

(55) Cuyo personal era aportado por los tres regimientos peninsulares hasta la RO de 8 de mayo de 1896 por la que se dispuso que estos causarían baja en sus unidades matrices y alta en la Compañía de Depósito del Apostadero de Filipinas. CLA, 1896, pp. 146-147.

(56) RO de 9 de mayo de 1896. *Ibidem*.

(57) Ingresó en el servicio como soldado el 5 de noviembre de 1853. Habiendo alcanzado el empleo de sargento 1.º, acogándose a lo contemplado en el RD de 6 de mayo de 1857 se presentó a los exámenes para el acceso a la escala de oficiales. Superados estos, ascendió al empleo de alférez de la escala activa el 16 de julio de 1869, al de teniente el 10 de septiembre de 1872 y al de capitán el 15 de febrero de 1876. En el EGA de 1883 consta como efectivo en el empleo de comandante graduado del Ejército desde el 23 de enero de 1878, y en el de teniente coronel graduado del Ejército desde el 15 de enero de 1881. En 1885 se encontraba destinado en la Academia Central de Infantería de Marina. Ascendido a comandante el 22 de diciembre de 1886, fue destinado al 3.º tercio de reserva como 2.º jefe y, posteriormente, como jefe del detall del 5.º Tercio Activo. Su ascenso a teniente coronel se produjo el 3 de febrero de 1892, siendo destinado al 3.º Tercio de Depósito como 1.º jefe, convertido seguidamente en el cuadro de reclutamiento núm. 3. Con este empleo fue destinado como 1.º jefe del 1.º batallón del 3.º Regimiento (Cartagena). Destinado a Filipinas mediante RO de 14 de diciembre de 1895, se le otorga el puesto de jefe de las fuerzas embarcadas y, seguidamente, el de 1.º jefe del 2.º batallón del 1.º Regimiento de Filipinas. Ascendido a coronel el 22 de abril de 1897, pasó destinado a excedente hasta que el 30 de octubre fue agregado a la caja de reclutamiento núm. 1 para el mando de armas, y desde esta fue destinado a Filipinas como jefe del detall del 1.º batallón

dez<sup>58</sup> como jefe del detall y 2.º jefe del batallón (EGA: 1896, p. 499), quien procedía del 1.º batallón del 1.º Regimiento (Cádiz), donde ocupaba el puesto de jefe fiscal (ib.: 1894, p. 435). Por su parte, la Compañía de Guardias de Arsenales estaba al mando del capitán Andrés Sevillano Muñoz<sup>59</sup>, y sus clases de tropa europea, hasta 1884, procedían del 3.º Regimiento (Cartagena). A partir de ese año, en su lugar fue destacado personal del 2.º batallón del 2.º Regimiento<sup>60</sup>.

## Las unidades regimentales expedicionarias

Pero el Batallón de Filipinas tendría una existencia fugaz pues, con el levantamiento tagalo de agosto de ese año, ese mismo mes el Gobierno decidió constituir y enviar desde la Península un batallón expedicionario de Infantería de Marina<sup>61</sup>, integrado por efectivos de los regimientos de Cádiz y Ferrol, a cuyo frente se pondría al ya teniente coronel Marcelino Muñoz, con los comandantes Antonio Boada Pérez<sup>62</sup> como jefe del detall y Gonzalo Romero Mella<sup>63</sup> como 2.º jefe. Este batallón, unido al recién formado allí, se constituyó

---

del 1.º Regimiento de Filipinas. Ascendido a coronel el 22 de abril de 1897, pasó destinado a la comisión liquidadora del 1.º Regimiento de Filipinas, donde se mantendría hasta su pase a la situación de reserva (1901), en la que obtuvo el empleo honorario de brigadier. EGA (1869-1900).

(58) Perteneciente a la 46.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1869). SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 130.

(59) Perteneciente a la 51.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1875). *Ibidem.*, p. 133.

(60) RO de 10 de julio de 1884. CLA, 1884, t. II, p. 37.

(61) La orden de su formación se realizó mediante comunicación telegráfica el 31 de agosto. RIVAS FABAL: 2007, t. II, p. 351.

(62) Aparece en los distintos EGA consultados como Boada o Buada. Ingresó en el servicio como soldado el 25 de enero de 1855. Habiendo alcanzado el empleo de sargento 1.º, y acogándose a lo contemplado en el RD de 6 de mayo de 1857, refrendado por el de 31 de agosto de 1869, se presentó a los exámenes para el acceso a la escala de oficiales y ascendió a alférez el 9 de abril de 1874, y a teniente, el 6 de septiembre de 1875. Tras obtener el empleo de capitán graduado del Ejército (1883), se desconocen los destinos ocupados en este empleo, por no figurar en el EGA, hasta que obtuvo el del 1.º Regimiento, batallón de depósito, 1.<sup>a</sup> compañía (1884). Una vez ascendido a capitán, el 23 de abril de 1884, ocupó en este empleo los destinos de 1.º Tercio Activo, 2.º batallón, 2.<sup>a</sup> compañía (1884-1886); 2.º Tercio Activo, capitán ayudante (1886-1888); 5.º Tercio Activo, 1.<sup>a</sup> brigada (1888-1890); Eventualidades en Cádiz (1891); 6.º Tercio Activo, 3.<sup>a</sup> brigada (1891-1893); mando de la 1.<sup>a</sup> compañía del 1.º batallón del 1.º Regimiento (1893-1894). El 13 de agosto de 1894 ascendió a comandante, tras lo que quedó en situación de excedente hasta que, el 30 de octubre, fue agregado a la caja de reclutamiento núm. 1, para el mando de armas, y desde esta fue destinado a Filipinas como jefe del detall del 1.º batallón del 1.º Regimiento de Filipinas. En 1898 se encontraba de nuevo en situación de excedente, en Cádiz, por lo que se entiende que fue repatriado antes de finalizar el conflicto en Filipinas. No figura ya en el EGA de 1900, tal vez debido a su fallecimiento. EGA (1874-1901).

(63) Perteneciente a la 46.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1869). SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 130.

en el llamado Regimiento de Operaciones en Filipinas, unidad que seguidamente tomó el nombre de 1.<sup>er</sup> Regimiento de Filipinas, a las órdenes del coronel Juan Herrera Caldera<sup>64</sup>. Su 1.<sup>er</sup> batallón sería el llegado desde la Península, y el 2.<sup>o</sup>, el anterior Batallón de Filipinas (EGA: 1897, pp. 493-494), que mantuvo en sus filas la escasa presencia indígena previamente asignada.

Con la creación del inicial Regimiento de Operaciones en Filipinas, las fuerzas embarcadas y las guarniciones de las estaciones navales fueron desglosadas de él (ib., pp. 490-491) y puestas al mando del coronel Ramón Flórez Acosta<sup>65</sup>. En lo referente a estas últimas, las de Isabela de Basilán estuvieron inicialmente al mando del teniente José Jorquera Garmés<sup>66</sup> (1896), y seguidamente, al de Ramón Gener García de Guevara, del mismo empleo<sup>67</sup> (1897); por su parte, la de Ponapé fue dirigida por el teniente Casimiro Pérez Camiña<sup>68</sup> (1896), y acto seguido por el alférez José Gean Morilla<sup>69</sup> (1897).

---

(64) Perteneciente a la 41.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1863). *Ibídem*, p. 127.

(65) Perteneciente a la 29.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1857). *Ibídem*, p. 122.

(66) Perteneciente a la 54.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1878). *Ibídem*, p. 135.

(67) Perteneciente a la 58.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1881). *Ibídem*, p. 138.

(68) Aparece en los distintos EGA consultados como Camiña o Camiño. Ingresó en el servicio como soldado el 10 de junio de 1868. Habiendo alcanzado el empleo de sargento 1.<sup>o</sup>, acogiéndose a lo contemplado en el RD de 6 de mayo de 1857, refrendado por el de 31 de agosto de 1869, se presentó a los exámenes para el acceso a la escala de oficiales y ascendió a alférez el 13 de agosto de 1889. Fue destinado al 4.<sup>o</sup> Tercio Activo, 1.<sup>a</sup> brigada (1889), y seguidamente a Filipinas (1891-1896). El 12 de septiembre de 1894 ascendió a teniente, continuando en el archipiélago. Con motivo de la creación del 1.<sup>er</sup> Regimiento de Filipinas, se le destinó al 2.<sup>o</sup> batallón, 4.<sup>a</sup> compañía (1896). Repatriado a la Península, fue destinado al 1.<sup>er</sup> Regimiento, 1.<sup>er</sup> batallón (1896-1897). Tras su ascenso a capitán el 22 de abril de 1897, presta servicios con este empleo en el arsenal de Ferrol (1897-1899) y en el de La Carraca (1899-1903). En el EGA de 1903 figura en el escalafón de la escala de reserva. Continuó prestando servicio en el arsenal de Ferrol (1903) y pasó a situación de retiro en 1904. EGA (1889-1904).

(69) Ingresó en el servicio como soldado el 7 de febrero de 1876. Habiendo alcanzado el empleo de sargento 1.<sup>o</sup>, acogiéndose a lo contemplado en el RD de 6 de mayo de 1857, refrendado por el de 31 de agosto de 1869, se presentó a los exámenes para el acceso a la escala de oficiales y ascendió a alférez el 1 de marzo de 1895. Fue destinado al 1.<sup>er</sup> Regimiento, 2.<sup>o</sup> batallón, 4.<sup>a</sup> compañía (1895-1896). Con la constitución del 2.<sup>o</sup> Regimiento de Filipinas, es destinado a este y, una vez en el archipiélago, se le nombra jefe del destacamento de la estación naval de Ponapé (1896-1898). Ascendido a teniente el 12 de diciembre de 1896, continuó no obstante en su destino, donde pasó todo el conflicto. Una vez repatriadas las fuerzas, fue destinado en dicho empleo a la Compañía de Guardias de Arsenales de Cartagena, donde permaneció entre 1899 y 1901. EGA (1896-1901).

Tras su ascenso a capitán el 16 de octubre de 1901, pasó a la situación de excedente en San Fernando (1901-1902), siendo posteriormente destinado al 3.<sup>er</sup> Regimiento, 2.<sup>o</sup> batallón (1902-1908), y seguidamente al Estado Mayor de la Comandancia General de Cartagena (1908-1913). Ascendido a comandante el 18 de agosto de 1913, permaneció en situación de excedente en Cartagena (1913-1915), para obtener posteriormente el destino de jefe del detall del 1.<sup>er</sup> batallón del 3.<sup>er</sup> Regimiento (1915-1919). Finalmente ascendería a teniente coronel el 1 de enero de 1919, y una vez en la situación de reserva, fijaría su residencia en Cartagena. EGA (1895-1920).





Ilustración 12. Llegada del Batallón Expedicionario a Manila y desfile por su puerto. Biblioteca Virtual de Defensa, signatura: MUE-120036

Al citado 1.<sup>er</sup> Regimiento se sumaría posteriormente otro, con efectivos de los regimientos de los tres departamentos. Su 1.<sup>er</sup> batallón llegó al archipiélago en octubre, mientras que el 2.<sup>o</sup>, activado posteriormente, lo haría el 27 de diciembre. Esta unidad operó bajo la denominación de 2.<sup>o</sup> Regimiento de Filipinas<sup>70</sup>. Su primer jefe fue el coronel Fermín Díaz Matoni<sup>71</sup>; su 1.<sup>er</sup> batallón estaba a las órdenes del teniente coronel José Goyeneche Agüera<sup>72</sup>, con los comandantes Arturo Monserrat Torres<sup>73</sup> como jefe del detall y Francisco Ojeda López<sup>74</sup> como 2.<sup>o</sup> jefe, mientras que el 2.<sup>o</sup> era mandado por el teniente coronel

---

(70) EGA (1897), p. 494. La orden de activación del 1.<sup>er</sup> batallón se produjo el 12 de septiembre de 1896, mientras que la del 2.<sup>o</sup> se daría el 21 de noviembre, en ambos casos mediante comunicación telegráfica. RIVAS FABAL: 2007, t. II, pp. 361-362.

(71) Perteneciente a la 39.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1861). SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 126.

(72) Perteneciente a la 45.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1868). *Ibíd.*, p. 129.

(73) Perteneciente a la 47.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1870). *Ibíd.*, p. 131.

(74) Perteneciente a la 47.<sup>a</sup> promoción de oficiales de Infantería de Marina (1870). *Ibíd.*





Ilustración 13. El general Lachambre y sus ayudantes de campo. En *Compañía de Filipinas. La División Lachambre, 1897*

Joaquín Ortega Cuesta<sup>75</sup>, con los comandantes Vicente Müller Tejeiro<sup>76</sup> como jefe del detall y Luis Cardiel Morcillo<sup>77</sup> como 2.º jefe.

El 1.º batallón de este regimiento se integraría temporalmente en la denominada «Brigada Imus». Constituida el 12 de febrero de 1897 con carácter mixto y temporal, estuvo formada por esta unidad del cuerpo y los batallones expedicionarios de Cazadores núm. 3 y núm. 7, una sección del 6.º Regimiento de Artillería de Montaña, una sección de la 6.ª compañía del Regimiento de Ingenieros y una sección de transportes, todas ellas fuerzas del Ejército

---

(75) Perteneciente a la 45.ª promoción de oficiales de Infantería de Marina (1868). *Ibíd.*, p. 129.

(76) Perteneciente a la 47.ª promoción de oficiales de Infantería de Marina (1870). *Ibíd.*, p. 131.

(77) Perteneciente a la 47.ª promoción de oficiales de Infantería de Marina (1870). *Ibíd.*

(MONTEVERDE Y SEDANO: 1898, p. 585). Operó bajo las órdenes del general de brigada de Infantería de Marina José Pastor y Marra<sup>78</sup>, integrada en la conocida como «División Lachambre», al mando del general de división del Arma de Artillería del Ejército José Lachambre Domínguez. Esta unidad participó activamente en la primera fase de las operaciones de recuperación del territorio de la provincia de Cavite en poder de los tagalos, ordenadas por el capitán general de Filipinas Camilo García de Polavieja y del Castillo Negrete. Tras el final de la operación, fue disuelto en el mes de abril, lo que daría lugar a la reorganización de las fuerzas españolas en la isla de Luzón.

No se han localizado pruebas de la presencia de elementos indígenas en las fuerzas de este 2.º Regimiento, ni tampoco en las del 1.º batallón del 1.º Regimiento de Filipinas. Por el contrario, este extremo sí se ha constatado en el caso del 3.º Regimiento activo (Cartagena), que recibió orden de trasladarse al archipiélago unos años antes, concretamente en 1884, mediante real orden de 14 de mayo. Al mando de su coronel, Joaquín Albacete y Fuster<sup>79</sup>, esta unidad operó junto al Ejército en la contención de la piratería y el control de las aguas litorales.

Sus dos batallones, por separado, llegaron en junio a Cavite, donde se dedicaron a proveer de efectivos a las estaciones navales dispersas entre las principales islas. También participaron activamente en la lucha contra la piratería, embarcando en diferentes buques de la Armada cuyas unidades de guarnición dotaron o reforzaron. Su repatriación se llevó a cabo en 1886, por real orden de 15 de febrero. El 1.º batallón regresó en abril, y el 2.º, en noviembre.

En un primer momento se dispuso que las bajas acontecidas en dicha unidad, en las clases de soldado y músicos, durante su campaña en el archipiélago fuesen cubiertas por indígenas<sup>80</sup>. La integración de estos en una unidad del cuerpo de componente netamente europeo, y sin discriminación de destinos por razón de origen, constituyó un caso atípico. Sin embargo, seis meses después, otra disposición del mismo rango de 24 de agosto de 1885 (*Manual de Reales Órdenes de generalidad*: 1885, p. 841) dejaba sin efecto la anterior en lo relativo a los soldados. Una vez más, una norma que afectaba al componente indígena era revocada acto seguido, lo que muy posiblemente se puede achacar a la manifiesta y creciente desconfianza hacia ese colectivo a causa del progresivo aumento del sentimiento independentista; pero, por primera vez, un año después de esta segunda disposición, otra de igual rango volvía a ordenar que los reemplazos de las bajas en dicha unidad, hasta la clase de cabo 2.º, fuesen de procedencia indígena (ib.: 1886, t. II, p. 288). Este hecho inusual solo puede ser atribuido a la necesidad urgente de cubrir las bajas, cuyo número debía de ser lo bastante elevado para que la operatividad de la

(78) Perteneciente a la 27.ª promoción de oficiales de Infantería de Marina (1856). *Ibíd.*, p. 121.

(79) Perteneciente a la 22.ª promoción de oficiales de Infantería de Marina (1852). *Ibíd.*, p. 119.

(80) RO de 2 de diciembre. *Ibíd.* (1884), pp. 514-515. RO de 10 de febrero de 1885, *ib.*, p. 157.

unidad primase sobre la desconfianza hacia los indígenas, manifiesta desde la sublevación en el arsenal de Cavite en 1872.

Las vicisitudes en campaña de estas fuerzas, tanto en la lucha contra la piratería como durante el conflicto independentista o en la posterior guerra hispano-estadounidense, han sido tratadas ampliamente por Rivas Fabal (2007, t. II, pp. 347-365).

### **El final de la presencia indígena en el cuerpo**

Con el contingente indígena del 2.º batallón del 1.º Regimiento de Filipinas, que participaría con dicha unidad en la totalidad del conflicto independentista, la presencia nativa se mantuvo, aunque mínimamente, hasta al menos mayo de 1898, en plena guerra hispano-estadounidense. En esa última fecha, una sección de la 1.ª compañía del citado batallón, al mando del capitán Juan Casanova Rodríguez<sup>81</sup>, recibió órdenes de trasladarse desde Cavite a Bacoor. Una vez en dicha localidad, el día 29, una subsección de la misma, al mando del teniente Ambrosio Ristori Granados<sup>82</sup>, constituida por veintiocho efectivos europeos, fue enviada a reforzar el puente de Imus (llamado también de Banalo), entre Bacoor y Binacayán, donde ya se encontraba una fuerza de veinte soldados indígenas al mando de un oficial. Atacados por fuerzas insurrectas muy superiores, estos efectivos indígenas se pasaron al enemigo, no sin antes llevarse consigo todas las municiones del destacamento que les fue posible e inutilizar las restantes tirándolas al agua. Esto provocaría la pérdida a la postre de la posición, a pesar de los intentos de la fuerza por mantenerla cuando, en el último asalto tagalo, sumaba trece bajas entre muertos y heridos<sup>83</sup>.

---

(81) Ingresó en el servicio como soldado el 22 de noviembre de 1865. Habiendo alcanzado el empleo de sargento 1.º, acogiéndose a lo contemplado en el RD de 6 de mayo de 1857, refrendado por el de 31 de agosto de 1869, se presentó a los exámenes para el acceso a la escala de oficiales. Ascendido a alférez el 20 de abril de 1887, pasa destinado al 2.º Tercio Activo, 2.ª brigada (1887-1889), y posteriormente al 3.º Tercio Activo como abanderado (1889-1890). Tras su ascenso a teniente el 30 de agosto de 1890, queda agregado al 2.º Tercio Activo (1890). Pasa destinado al 1.º Tercio Activo, 1.ª brigada (1890-1892), y seguidamente al 1.º Regimiento, 1.º batallón, 1.ª compañía (1892-1894). El 11 de diciembre de 1894 asciende a capitán, para quedar en la situación de excedente (1894-1895), y es destinado posteriormente, como auxiliar, a la Jefatura de Estado Mayor de Filipinas (1895-1898). Ascendido a comandante el 25 de marzo de 1898, tras su repatriación quedó en situación de excedente en Ferrol (1899-1902), hasta que obtuvo el destino de jefe del detall del 2.º batallón del 2.º Regimiento (1902-1908). Entre 1908-1909 volverá a quedar en situación de excedente, y seguidamente será destinado a Eventualidades en Ferrol (1909-1911), sin que figure en los EGA posteriores a este último año. EGA (1888-1911).

(82) Perteneciente a la 67.ª promoción de oficiales de Infantería de Marina (1895). SÁNCHEZ PASTOR: 1991, p. 140.

(83) *Boletín Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 32, 16 de marzo de 1901, pp. 287-288; RIVAS FABAL: t. II, pp. 355-356. En la descripción de los hechos que consta en el boletín oficial, con motivo de la concesión de la condecoración al teniente Ristori, no se especifica que la fuerza indígena corresponda a la de Infantería de Marina, ya que los cita como voluntarios;

En dicho enfrentamiento, tras la rendición de la fuerza, el teniente Ristori, herido en un brazo, fue trasladado por los tagalos al hospital de Cavite, donde, tras una primera cura deficiente, hubo que amputarle el miembro. Por su actuación en el puente de Imus, este oficial recibió el ascenso a capitán, y en 1901 se le concedería la Cruz de San Fernando de 2.<sup>a</sup> clase; además, desde ese momento pasó a ser conocido como «el Manco de Bacoor», apodo con el que pasó a la historia.

Con la desertión del componente indígena de la 1.<sup>a</sup> compañía –posiblemente uno de los pocos, si no el último, que quedaban en las filas de la Infantería de Marina española en Filipinas–, junto a la de los destacamentos de dicha unidad en Imus y Bacoor, se cierra una extensa historia de casi cien años de servicio de los nativos de la provincia de Cavite a la Real Armada, historia que, indirectamente, se inició con la constitución de las Milicias Disciplinadas de Granaderos de Marina de Filipinas por disposición del gobernador Aguilar.

## **Conclusiones**

A pesar de tener señalada, desde su creación, como misión la propia de los entonces Batallones de Marina, y de que no cabe duda de su organización como tropas de milicias que prestaron servicio ininterrumpido en la marina sutil del archipiélago desde su constitución en 1806, las Milicias Disciplinadas de Granaderos de Marina de Filipinas no fueron concebidas como milicias auxiliares de la Real Armada; y, aunque esta situación debió haber cambiado radicalmente a partir de la real orden de 6 de marzo de 1813, cuando la marina sutil fue integrada, orgánica y funcionalmente, en la Real Armada, refrendada por otra disposición de igual rango de 2 de abril de 1827, esta anomalía persistió.

Por tanto, nos encontramos ante un caso atípico, y posiblemente único, de dualidad orgánica y funcional, en el que, a pesar de no estar contemplado en ningún reglamento de milicias, tropas de esta condición, dependientes de la Secretaría del Despacho de Guerra, prestaron servicio en la Real Armada con un carácter permanente, no movilizadas o constituidas ante puntuales amenazas o confrontaciones bélicas, como fue el caso de las diferentes unidades de Infantería de Marina del Instituto de Voluntarios de Cuba o de las homólogas Guerrillas Navales del Cuerpo de Voluntarios de Filipinas.

La causa de esta anomalía hay que buscarla en las necesidades defensivas del archipiélago en el ámbito naval, que obligaron a dotar a las lanchas cañoneras, obuseras y falúas de la marina sutil del archipiélago de una guarnición que, distinta de la tripulación, se encargara de la defensa de la nave y del uso

---

sin embargo, Rivas Fabal así lo asegura al señalar cuántos efectivos componían dicha compañía tras abandonar Cavite con destino a San Francisco de Malabón: «Salieron de Cavite 85 hombres descontando los indígenas».

de la artillería a bordo. En los buques de la Real Armada de la época, este cometido era el propio tanto de la Artillería de Marina como de los Batallones de Marina. Pero la ausencia en las Filipinas de una escuadra con carácter permanente para la vigilancia y defensa de las aguas ante las incursiones piráticas de los moro-malayos o los ataques de potencias europeas enemigas, obligó al gobernador Aguilar, de manera determinante, a crear una fuerza miliciana que asumiera esas funciones.

Si tenemos en cuenta que la mayor amenaza sobre la capitanía general de Filipinas provenía del mar, esta decisión fue lógica. Pero deja de verse como tal a partir de la implantación de la marina de guerra en aquellas latitudes, máxime tras la real orden de 1813 que dispuso la integración de la marina sutil en la Real Armada. No obstante, la prudencia de los comandantes de Marina del apostadero de Filipinas ante los gobernadores generales, que los llevó a mantener una política de no confrontación con estos, dio lugar a que las Secciones de Granaderos de Marina continuaran subordinadas, exclusivamente, a la capitanía general, en lugar de a las correspondientes autoridades de Marina, que habría sido lo lógico. Esta anomalía se vio reforzada con la actitud mantenida por los oficiales de la Real Hacienda, quienes, lejos de aceptar lo dispuesto en 1813, intentarían por todos los medios mantener la autonomía de las Secciones y sus naves respecto de la jerarquía y autoridad de la Real Armada.

La disolución de los cuerpos de milicias llevó a las referidas Secciones de Granaderos de Marina a convertirse en fuerzas de la Real Armada, como parte del Cuerpo de Infantería de Marina, que era su dependencia natural y la que debieron haber tenido desde su inicial constitución; sin embargo, al principio tuvieron el carácter de sección auxiliar de la Artillería de Marina, y tuvo que pasar casi una década hasta que se crearon las compañías indígenas de Infantería de Marina. No obstante, la oficialidad subalterna de la sección auxiliar de las Brigadas de Artillería siempre provino del cuerpo, y a pesar de disponerse inicialmente su procedencia del de Artillería, esto no se cumplió, viéndose modificado en 1858.

Esta disfunción orgánica no impide reconocer el papel desarrollado tanto por las fuerzas de la marina sutil del archipiélago en su lucha contra los piratas moro-malayos como por los granaderos de Marina que formaron sus guarniciones, en cuya existencia, aunque solo sea nominal y bajo dependencia contraria al servicio prestado, hay que situar los orígenes de la Infantería de Marina española en Filipinas, en cuyas filas continuaron prestando servicio hasta 1898, gozando de los mismos derechos y deberes que la tropa de procedencia europea, aunque sus sueldos, gratificaciones y raciones eran inferiores a las de los primeros.

Sin lugar a dudas, este componente indígena, en cualquiera de las unidades en que, constituidas bajo diferentes denominaciones, prestó sus servicios, tuvo una actuación brillante en la lucha contra la piratería y en la defensa de las aguas y costas filipinas. Pero la implicación de varios de sus integrantes en los sucesos de enero de 1872 en el arsenal de Cavite, así como el posterior auge cobrado por el movimiento independentista, provocó que fuera gestándose

una paulatina desconfianza hacia el desde él último cuarto del siglo XIX, lo que determinaría su dilución entre fuerzas europeas, unas veces contundente y otras lenta. Llegada a 1896 con una presencia casi testimonial y circunscrita a una única unidad, su final definitivo se demoraría hasta 1898, tras perder España la soberanía sobre las Filipinas.

#### Archivos consultados

- Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE)
- Archivo del Museo Naval (AMN)
- Archivo General de Indias (AGI)
- Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB)
- Archivo General de Simancas (AGS)
- Biblioteca Central de Marina (BCM)
- Biblioteca Digital de Castilla y León (BDCyL)
- Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid (BDCM)
- Biblioteca Digital Hispánica (BDH)
- Biblioteca Nacional de España (BNE). Hemeroteca Digital
- Biblioteca Virtual de Defensa (BVD).

#### Bibliografía y fuentes

- AGUILAR ESCOBAR, Antonio (2022). La carrera militar en Filipinas en el siglo XVIII y sus relaciones con la política y el comercio. El caso del general Pedro Zacarías Villarreal. *Revista de Indias*, LXXXII, 284. Madrid, Instituto de Historia del Centro de Ciencias Humanas y Sociales (CSIC).
- BACARDI Y JANER, Alejandro de (1861). *Diccionario del Derecho marítimo de España en sus relaciones con la marina mercante*. Barcelona, Establecimiento tipográfico de Narciso Ramírez.
- BERNÁLDEZ Y FERNÁNDEZ DE FOLGUERAS, Emilio (1857). *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas*. Madrid, Imprenta del Memorial de Ingenieros.
- «Carta del marqués de Ovando sobre situación en Filipinas». Archivo General de Indias (AGI), Filipinas, sign. 385, N.14.

#### *Colección legislativa de la Armada.*

- CONTRERAS GAY, José (1992). Las milicias en el Antiguo Régimen. Modelos, características generales y significado histórico. *Chronica Nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada*, 20, 75-104.
- Ejército en Filipinas. Escalafón general por antigüedad en 1 de enero de 1886*. Manila, Establecimiento tipográfico de Ramírez y Giraudier.
- ESCOTO, Salvador P. (1999). Haidar Alí: un intento frustrado de relación comercial entre Mysore y Filipinas, 1773-1779, *Revista Española del Pacífico*, año x, 10. Asociación Española de Estudios del Pacífico (AEEP). Disponible en <https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/revista-espanola-del-pacifico—21/html/02573740-82b2-11df-acc7-002185ce6064.html>, consultado el 19 de diciembre de 2022.
- «Escrito de José de Vertiz a Miguel José de Azanza». Archivo General de Simancas (AGS), Milicias de Filipinas. Organización, sign. SGU, leg. 6904, 4.
- «Escrito del gobernador de Filipinas sobre mal estado de las Tropas veteranas y bueno de los cuerpos provinciales, escasez de oficiales facultativos, escasez de caudales». AGI, Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra, Tropas Filipinas, Estado (1800), sign. SGU, leg. 6906, 36.



- Estado militar de España (1815-1852)*. Madrid, Imprenta Real.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo (1998). *Apostaderos y estaciones navales en ultramar*. Empresa Nacional Bazán.
- (2012). La organización de la Marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899). *XLV Jornadas de Historia Marítima: «España en Filipinas»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 66. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- G.º ABÁSOLO GONZÁLEZ, Antonio Francisco (1982). La expansión mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580). *Historia Mexicana*, xxxii, 1, 55-88. Ciudad de México, Centro de Estudios Históricos de El Colegio de México. Disponible en <https://historia-mexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2616/2127>, consultado el 12 de enero de 2023.
- «Informe de Mariano Fernández de Folgueras sobre el ejército de Filipinas, remitido a Francisco Xavier de Abadía, inspector general de las tropas de infantería y caballería, veteranas de milicias de América y Asia». Manila, 30 de noviembre de 1816. Archivo Museo Naval (AMN), 0581, Ms.1773/003.
- «Informe remitido por el gobernador Berenguer al secretario del Despacho Universal de la Guerra de España e Indias, Manuel de Negrete y de la Torre, Manila el 20 de junio de 1793». AGS, Milicias de Filipinas, sign. SGU, leg. 6902, 10.
- «Instrucciones generales que deberán regir y observar en las secciones de granaderos de Marina creadas por el capitán general Don Rafael María de Aguilar», Manila 21 de febrero de 1806. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Secretaría de Estado y del Despacho de Marina/Ministerio de Marina, sec. Expediciones, sub-sec. Expediciones a Indias, sign. 78.092.
- KUETHE, Allan J. (1979). La introducción del sistema de Milicias Disciplinadas en América. *Revista de Historia Militar*, año XXIII, 47.
- KUETHE, Allan J. y MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan [eds.] (2005). *Soldados del Rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*. Castellón, Universitat Jaume I.
- Manual de Reales Órdenes de generalidad para el buen gobierno de la Armada*.
- MONTERO Y VIDAL, José (1887). *Historia general de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días I*. Madrid, Imprenta y fundición de Manuel de Tello.
- (1894). *Historia general de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días II*, m.l., Establecimiento tipográfico de la viuda e hijos de Tello.
- (1895). *Historia general de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días III*, m.l., m.ed.
- MONTEVERDE Y SEDANO, Federico (1898). *Campaña de Filipinas. La División Lachambre, 1897*. Madrid, Librería de Hernando y C.<sup>ia</sup>
- MUÑOZ Y FERNÁNDEZ, Cristóbal (1911). *Apuntes históricos referentes al Cuerpo de Infantería de Marina en el archipiélago filipino*. San Fernando, Imprenta y Librería del Carmen.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (1999). *La Infantería de Marina española. Historia y fuentes*. Madrid, Empresa Nacional Bazán.
- «Propuesta de reorganización de la Marina Corsaria. Su estado en octubre de 1828. Secciones de Granaderos de Marina creadas en 1806». AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina/Ministerio de Marina, sec. Expediciones, sub-sec. Expediciones a Indias, sign. 78.092.
- «Rafael María de Aguilar, gobernador de Filipinas, informa de que ha destinado a uno de los apostaderos de lanchas cañoneras al guardia marina Francisco Ponce de León. Incluye aprobación real». AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina /Ministerio de Marina, sec. Expediciones, sub-sec. Expediciones a Indias, Gobernador de Filipinas, caja 21, doc. 30.
- Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S.M.* (1802). Madrid, Imprenta Real.
- RIVAS FABAL, José Enrique de (2007). *Historia de la Infantería de Marina española*. Madrid, Editorial Naval.
- SALES-COLIN KORTAJARENA, Ostwald (2020). La producción de soldados en Filipinas encauzada por la Orden de Predicadores: 1610-1648. *Estudios de Asia y África*, LV, 2. Centro de Estudios Históricos de El Colegio de México, Ciudad de México. Disponible en <https://estudiosdeasiayafrika.colmex.mx/index.php/aaa/issue/view/184>, consultado el 17 de diciembre de 2022.

LAS MILICIAS DISCIPLINADAS DE GRANADEROS DE MARINA DE FILIPINAS

- SÁNCHEZ PASTOR, Antonio (1991). *Crónica de las promociones de oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina (1537-1990)*. Madrid, Editorial Naval.
- SIERRA DE LA CALLE, Blas (2009). La expedición de Legazpi-Urdaneta (1564-1565). El Tornaviaje y sus frutos. *XXXVII Jornadas de Historia Marítima: «V Centenario del nacimiento de Andrés de Urdaneta»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 58. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- SUTTON Y ABBACH LANGTON CASAVIELLA, Serafín María de (1857). *Historia orgánica de las Armas de Infantería y Caballería españolas* XII. Madrid, Imprenta del Boletín de Jurisprudencia.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano (1969). *Alejandro O'Reilly en las Indias*. Sevilla, CSIC, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

**REVISTA DE HISTORIA NAVAL**  
FUNDADA EN 1983

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN DE LA EDICIÓN EN PAPEL

NOMBRE Y APELLIDOS: \_\_\_\_\_

DIRECCIÓN: \_\_\_\_\_ LOCALIDAD: \_\_\_\_\_

PROVINCIA: \_\_\_\_\_ CÓDIGO POSTAL: \_\_\_\_\_ PAÍS: \_\_\_\_\_

NIF: \_\_\_\_\_ TELÉFONO: \_\_\_\_\_ E-MAIL: \_\_\_\_\_

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: \_\_\_\_\_

(La suscripción será por los números del año en que comience el alta y por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática en años sucesivos, si no nos indica lo contrario.)

**IMPORTE ANUAL (AÑO 2023)**

- REVISTA DE HISTORIA NAVAL** (CUATRO NÚMEROS AÑO 2023)  
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 EUROS
- CUADERNOS MONOGRÁFICOS** (DOS NÚMEROS AÑO 2023)  
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

**FORMA DE PAGO**

**Transferencia** bancaria a favor de «Centro de Publicaciones del MINISDEF», con el siguiente código de cuenta IBAN: ES57 0182 2370 4402 000 0365 (BIC: BBVAESMMXXX), contactando previamente con los teléfonos 913 12 44 27/913 79 50 50

**Domiciliación bancaria** (no válida para suscripciones desde el extranjero):

D. \_\_\_\_\_ autoriza al Instituto de Historia y Cultura Naval, del Ministerio de Defensa, para que con cargo a mi cuenta núm:

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

sean abonados los recibos correspondientes a la Revista de Historia Naval / Cuadernos Monográficos (tachar lo que no proceda):

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_\_

Firmado: \_\_\_\_\_

**NOTA:**

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval, Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural.

**Protección de datos de carácter personal.**

*En cumplimiento de lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, los datos personales que consten en el boletín de suscripción, una vez relleno, se procesarán incluyéndose en el fichero de suscriptores de la Revista de Historia Naval y de los Cuadernos Monográficos, y en ningún caso serán cedidos a terceros. Si desea ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, puede dirigirse por correo ordinario, o mediante correo electrónico, a las direcciones anteriormente indicadas.*

# LA GUERRA DE LA CONVENCION DESDE CARTAGENA DE LEVANTE (1793-1795)

Vicente MONTOJO MONTOJO  
Numerario de la Real Academia Alfonso X el Sabio  
Recibido: 03/10/2023 Aceptado: 02/11/2023  
Murcia, España

## Resumen

La guerra de la Convención de 1793-1795 marcó a la base naval de Cartagena en el inicio del reinado de Carlos IV, obligando a armar navíos y otros barcos y a la gestión de su logística en una coyuntura de falta de dinero. En este texto se analiza la movilización a partir de los registros o protocolos de los escribanos de Guerra y Marina de Cartagena y de la serie Reales Órdenes Comunicadas del Archivo Naval de Cartagena, desde una metodología archivística.

Se observa una gran implicación de diversos grupos profesionales, como militares, comerciantes y artesanos, así como la fuerte vinculación de Cartagena con Alicante, de tipo mercantil y militar, o la comercial a Marsella, que se interrumpió con la guerra.

*Palabras clave:* historia moderna y contemporánea, historia militar, Orán, guerra de la Convención.

## Abstract

The War of the Convention marked the Cartagena naval base in the first years of Charles IV's reign, forcing the assembly of ships and other vessels and the management of its logistics. This text analyzes the mobilization based on the records or protocols of the Cartagena War and Navy scribes, using an archival methodology.

It shows the great involvement of various professional groups, such as the military, merchants and craftsmen, as well as Oran's strong ties to Cartagena, of a mercantile and military nature, or the commercial ties to Marseilles, which were interrupted by the war.

*Keywords:* Modern and Contemporary History, Military History, Oran, War of the Convention.

## Introducción

EL objetivo de este texto<sup>1</sup> es dar a conocer los resultados de una investigación sobre la contribución de la Armada a la guerra mencionada, a partir de fuentes militares y notariales conservadas en el Archivo Naval de Cartagena y el Archivo Histórico Provincial de Murcia<sup>2</sup>, desde una metodología archivística-heurística, pero sin entrar en todos los temas posibles.

La guerra tuvo su origen en la radicalización de la Revolución francesa en su etapa de la Convención, porque se ejecutó a Luis XVI, lo que fue reprobado por media Europa.

La mencionada revolución desarrolló un gran ejército, que pronto obtuvo grandes victorias como la de Valmy, pero no hizo lo propio con la Armada, que se mantuvo más quieta. Para los franceses revolucionarios, la guerra fue un medio de extender la libertad, aunque en el frente algunas poblaciones fronterizas se *liberaron* pasándose al bando español (AYMES: 1991, pp. 49-56).

El transcurso de la guerra naval se manifestó en una serie de expediciones anfibas como las de Rosas, Tolón, Cerdeña, es decir, desarrolladas en un escenario mediterráneo, además de atlántico. En ellas, británicos y españoles participaron conjuntamente, aunque no siempre bien coordinados (AYMES: 1991, pp. 91-100). Algunos historiadores británicos cifran en esta guerra el inicio de la gran carrera ascendente de la Armada británica (MOSTERT: 2007) y de Horacio Nelson (MUSTEEN: 2011).

La Armada española había conseguido éxitos en la guerra anterior, de 1779-1783, pero después se descuidaron los niveles de calidad o preparación obtenidos hasta entonces.

---

(1) Con la colaboración documental de Federico Maestre de San Juan Pelegrín.

(2) Archivo Naval de Cartagena (ANC), serie Reales Órdenes Comunicadas (RR.OO.); Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), Notariado (Not.). Sobre estos archivos, véase MONTOJO: 2007.

No obstante, se hizo un gran esfuerzo ordenancista, que se manifestó en las Ordenanzas Generales de la Armada, de 1793, coordinadas por el almirante Mazarredo, que supusieron toda una reforma (GUIMERÁ y G.<sup>a</sup> HDEZ.: 2008), en cuanto clarificaron la relación entre el Cuerpo General (oficiales) y el de Ministerio (intendentes, comisarios). O se previó la creación de un Consejo del Almirantazgo, que no se implantaría hasta 1807.

Se salvó la crisis de Nootka, y la amenaza de guerra con Gran Bretaña, fundamentalmente mediante la diplomacia (GUILLAMÓN: 2009), en la que el gobierno de España se vio desasistido de Francia.

En cuanto a las expediciones navales, unas tuvieron éxito y otras no, como la de defensa de Rosas. El frente de guerra fue generalmente terrestre, y esto obligó a centrar los esfuerzos económicos en el Ejército, por lo que, como consecuencia, la Armada quedó en segundo lugar y sufrió un gran desgaste y detrimento.

### *Cambios de la dirección y funciones*

Antonio Valdés (GUIMERÁ: 2012) fue secretario de Estado y del Despacho de Marina de 1784 a 1795, periodo al que se refiere este texto. El marqués de Casa Tilly fue nombrado director general de la Armada en 1792. Con motivo de la extinción del provisional Hospital del Batel, se adjudicaron a Pedro Barrientos Rato, intendente graduado, los asuntos de hospitales (SAN PÍO y ZAMARRÓN: 1979, p. 519, docs. 438, 443; p. 520, doc. 460)<sup>3</sup>.

El de 1792 fue un año de transición entre el abandono de Orán y la guerra de la Convención, pero fue asimismo cuando cesó Floridablanca y le sucedieron el conde de Aranda y Manuel Godoy en la jefatura del gobierno. Hubo también una crisis financiera.

Como sucedía en los inicios de las guerras, se realizaron primero aprestos, pero en 1793 se enviaron varios barcos (urcas *Santa Polonia* y *Presentación*) a Trieste, puerto de Austria en el Adriático, para obtener azogues (ib., p. 520, doc. 453 bis).

El departamento marítimo del Mediterráneo desempeñó diversas actividades en dicha guerra (AYMES: 1991; FDEZ. DE CASTRO: 1994; BORREGUERO: 1994), como fueron:

- apoyo logístico al ejército en el frente militar de Cataluña: envíos de barcos;
- defensa de Rosas<sup>4</sup> y otros puertos<sup>5</sup>. El navío *San Isidoro* debió haber abastecido de fuerzas y vestuario, pero no pudo y fue abandonado en Palamós (ANCA ALAMILLO: 2011);

---

(3) ANC, RR.OO., caja 2227, n. 7, Madrid (M), 16/3/1792. Sobre el archivo, véase VELASCO: 2005.

(4) ANC, RR.OO., caja 2233, n. 3. Venero-Gastón y Gastón-Varela, M, 5 y 12/4/1796.

(5) AHPM, Not. 6084, f. 429, 23/10/1794. Carlos Marescoti, alférez de fragata en Cartagena, de salida para Rosas, apoderó a Juan Miqueloti, comerciante de Cartagena, para cobrar sueldos de tres años en Malta.



- enfrentamientos entre navíos sueltos españoles y flotillas francesas (RGUEZ. GLEZ.: 2013);
- ocupación de Tolón por las escuadras combinadas de Gran Bretaña y España, e incendio de su arsenal (BLANCO NÚÑEZ: 2008);
- capturas de barcos franceses (SAN PÍO y ZAMARRÓN: 1979, pp. 508-509, docs. 210-211; p. 513, doc. 314) y mercancías<sup>6</sup>, todo lo cual implicó:
  - repetición de armamentos de barcos de guerra<sup>7</sup> y corsarios (G.<sup>a</sup> IGLESIAS: 1988);
  - apoderamientos en torno a las salidas<sup>8</sup>;
  - utilización de algún barco mercante como depósito de bombas y granadas<sup>9</sup>.

Una de las primeras campañas fue la invasión española terrestre del Rosellón francés. La escuadra del Rosellón, del mando de Juan de Lángara, se compuso de 21 navíos, 11 fragatas, 10 jabeques, 4 bergantines, 2 brulotes, 6 faluchos, 3 goletas, 6 lanchas cañoneras, 3 bombarderas y 2 obuseras, escuadra a la que se añadía la de Francisco de Borja, formada por 24 navíos, 12 fragatas, 3 bergantines, 1 corbeta y 2 brulotes, que se introdujo en el puerto de Tolón a petición de sus autoridades<sup>10</sup>, que eximieron de contribuciones a los barcos españoles e ingleses que introdujeran comestibles y bebidas<sup>11</sup>, a los que se sumaron otros de Nápoles o Dos Sicilias. Se dio libre entrada a los barcos de guerra napolitanos en puertos españoles y viceversa. Algunas de las expediciones navales fueron exitosas, aunque se tuvo que abandonar Tolón.

En el frente catalán naufragaron varios barcos; así, la fragata *Preciosa*, el bergantín *Galgo* y la galeota *Santa Rufina*, en la cala de Llansá, por lo que a los parientes de los desaparecidos les fueron concedidas las mismas gracias que a los que murieron en el sitio de Gibraltar de 1779-1783 y los ataques a Argel de 1783-1784. Los oficiales supervivientes fueron destinados a Cartagena y recompensados<sup>12</sup>.

---

(6) AHPM, Not. 6084, f. 324, 5/7/1794: El intendente de Marina vendió dos tartanas francesas presas a Antonio de Huertas el Mayor; una de ellas, por 50.270 reales.

(7) ANC, RR.OO., caja 2227, n. 13 y 16. M, 26/3/1793, 9 y 12/4/1793.

(8) AHPM, Not. 6084, ff. 263-264, 6/6/1794. Poder de José Antonio Morera y José Abiño, naturales de Vinaroz y Cambrils, a Pedro Hernández, tabernero de Cartagena, ante la salida de la escuadra de Lángara.

(9) AHPM, Not. 6086, f. 59, 4/5/1795. Manuel Picón, patrón del diate [barco] *San Ignacio*, reclamó el pago de su flete, en que le afianzó Diego Román, comerciante de Cartagena.

(10) «El ejemplo fue seguido en Tolón, a pesar de la presencia de la escuadra en el puerto, pero no tardó en encontrarse aislada la ciudad, y amenazada por las bayonetas de los republicanos, decidió invitar al almirante inglés lord Samuel Hood, que con su armada cruzaba la vista, a entrar en el puerto y defenderlo, mediante estipulación, cuyas principales condiciones serían restablecimiento de la Monarquía en Francia en nombre de Luis XVII, y conservación para esta de los bajeles, arsenal y efectos almacenados». FDEZ. DURO: 1973, p. 33.

(11) ANC, RR.OO., caja 2228, n. 3. Valdés-Quevedo, M, 7 y 17/10/1793.

(12) ANC, RR.OO., cajas 2229, n. 3: Valdés-Quevedo, 26/4/1793, y 2230, n. 9: M, 4/2/1794.

Una serie de oficiales fueron encargados de incendiar el arsenal y navíos franceses de Tolón<sup>13</sup> (los tenientes de navío Pedro Cotiella y Francisco Riquelme y el de fragata Francisco Trujillo)<sup>14</sup>, y una vez hecho fueron ascendidos a los inmediatos grados superiores. La tropa que actuó a sus órdenes fue gratificada con tres pagas<sup>15</sup>.

Por otra parte, en ese tiempo algunos franceses se refugiaron en Cartagena; como Mr. Antonio Francisco Lestique, natural de Dadote (departamento de Landecho), exvecino de Tolón, de sesenta años, quien hizo una donación, «por un efecto de su ánimo generoso, amor y cariño», a don Federico Borbón, residente de Cartagena, hijo de don Marcos y doña Isabel María Borbón<sup>16</sup>.

Tolón, abandonado por la escuadra aliada, fue bombardeado por Napoleón, y muchos franceses embarcaron en barcos españoles, al prever represalias, y dejaron sus bienes<sup>17</sup>, que después procuraron recuperar. Este fue el caso del comisario de Marina Juan Sicard, tesorero de inválidos del mercedario Santaella. Algunos fueron a Cartagena. Se hizo un informe, del que resultó que entre ellos había algún noble, clérigos y comerciantes, y entre estos, algún partidario de la revolución, al que se controló. También se vigiló la introducción de propaganda (RUBIO: 2007). Tras evacuar Rosas<sup>18</sup>, la escuadra de Lángara fue a Mahón<sup>19</sup>.

Para apoyar a las tropas de Cataluña fueron armados y dotados de marinearía seis navíos<sup>20</sup> (*Atlante, San Francisco de Asís, Ángel de la Guarda, Soberano, San Agustín y San Jenaro*), al mando del teniente general Francisco de

---

(13) «[E]ntraron juntamente en la bahía 21 navíos ingleses y 17 españoles, que tomaron inmediatamente posición frente a los de Francia, 21 también en número, sin contar los que estaban en construcción, las fragatas, bombardas y embarcaciones de toda especie, en total 55». FDEZ. DURO: 1973, p. 33.

(14) «Habíase acordado en el Consejo de guerra el incendio de los bajeles franceses que no estuvieran en disposición de sacarse por falta de aparejo o de gente con que tripularlos, encargando la operación al aventurero inglés William Sidney Smith, cuya actividad, recorriendo las dársenas con embarcaciones cargadas de combustible, o remolcando brulotes, acrecentaba la inquietud de los toloneses». *Ibidem*, p. 37.

(15) ANC, RR.OO., caja 2229, n. 4. Valdés-Henríquez, 3/1/1794.

(16) AHPM, Not. 5.701, f. 68, 27/3/1794.

(17) «[L]a escuadra se hizo a la mar, llevando a Cartagena y a las Islas Baleares a los desventurados que quedaban sin hogar». FDEZ. DURO: 1973, p. 38.

(18) «Gravina contribuyó a la defensa con sus buques, sufriendo lo que no es decible de los temporales del invierno en aquel golfo desabrigado. En el más recio, que acació la noche del 6 de Enero de 1795, partieron las amarras todos los bajeles; los navíos *San Antonio* y *San Dámaso*, al gareté, se abordaron y rindieron los palos; el *Triunfante*, que procuró salvarse dando la vela, naufragó en la costa, y esta suerte tuvieron casi todas las embarcaciones menores de la escuadra». FDEZ. DURO: 1973, pp. 47-48.

(19) «Lista de buques de la escuadra de Juan de Lángara en el puerto de Mahón el 25 de marzo de 1795». *Revista de Historia Naval*, 67 (1999), sec. Documento, 93-102.

(20) «Estuvo en Túnez una división de tres navíos y dos fragatas a cargo del jefe de escuadra D. Pedro Autrán, otra división, dirigida por Gravina, cooperó en la costa de Cataluña con el ejército, harto necesitado de su apoyo» (FDEZ. DURO: 1973, p. 47). La campaña española de 1794 fue un desastre.

Borja<sup>21</sup>. El *San Jenaro* fue sustituido por el *Glorioso*, en razón de su mal estado, y se añadieron: *San Fulgencio*, dirigido por Antonio Escaño; *Triunfante*, *San Vicente* y *San Juan Bautista*, más las fragatas *Esmeralda*, *Santa Brígida* y *Santa Florentina*, el bergantín *Nuestra Señora de Atocha* y la balandra *Tártaro*. Esto conllevó el otorgamiento de nuevos poderes. José Ballester, soldado de un Batallón de Marina, apoderó a su padre, de Játiva, para cobrar su sueldo<sup>22</sup>. Hubo víctimas de guerra, por lo que sus madres tramitaron diversos asuntos, como recoger sus efectos, en el caso de los fallecidos en hospitales como el de Cádiz<sup>23</sup>, u otras circunstancias.

Francisco Espineta, capitán del *Virgen del Carmen*, en un poder a Tomás Subiela, comerciante de Cartagena,

«dijo que, habiendo salido de este puerto el día once del corriente en conserva de las fragatas de guerra, nombradas *La Perla*, *Esmeralda* y *Santa Mónica* y otras embarcaciones mercantes y, entre ellas, el bergantín del patrón Cristóbal Villalonga, experimentaron viento de afuera que les obligó a virar a la vuelta del sur, y viniendo de popa sobre el bergantín del otorgante la fragata *Perla*, tuvo que derribar [derivar] porque a la voz manifestó quería pasar a Barlovento de la isla de Escombreras, y, observando a este tiempo que otra barca genovesa con bandera española, que igualmente había salido bajo dicha conserva, se venía a vuelta de la tierra hizo orzar el otorgante para granjear cuanto pudiese, avisando a la tripulación de dicha barca para que derribase [derivase], y aunque se inteligenció de las voces, las desatendió y procedió maliciosamente a dejar ir la escota de trinquete en banda con el timón a sotavento y en esta disposición embistió al bergantín del otorgante y le causó diferentes averías, que le obligaron a entrar en este puerto, donde ha subsistido hasta hoy, habilitándose y reparándose de los quebrantos»<sup>24</sup>.

Se recoge este texto porque, procediendo de un acta notarial, ofrece una información náutica valiosa por su detalle.

Francisco de Borja dirigió además una expedición a Cerdeña, con la fragata *Soledad* y los bergantines *Vivo* y *Galgo*, auxiliados por el cónsul de Cálles con 4.718 reales, que pagó en Génova (VALDÉS PEDAUYÉ: 2005)<sup>25</sup>, ciudad

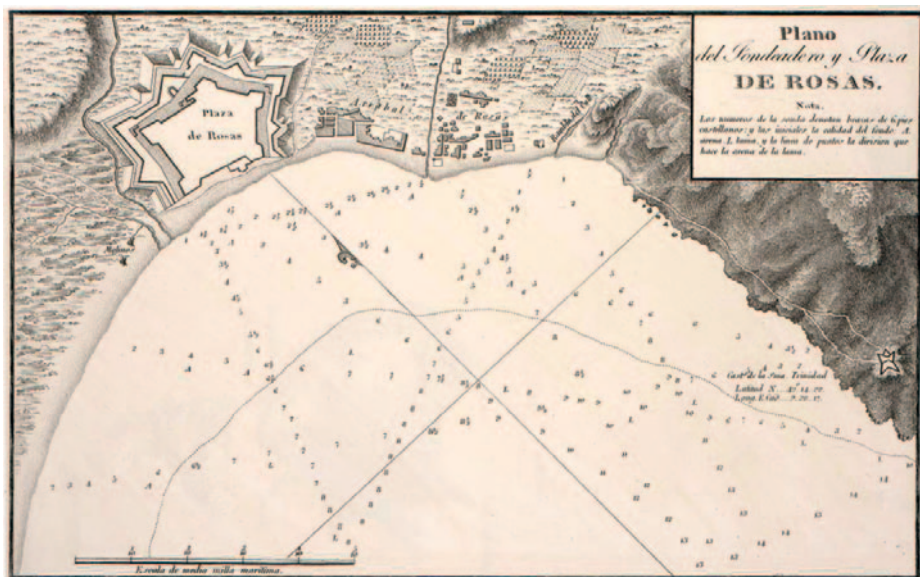
(21) «Al tanto de ocurrencias, se adelantó desde Cartagena el teniente general D. Francisco de Borja con 24 navíos y nueve fragatas, de los que una parte dejó en crucero, presentándose con 15 ante los islotes de San Pietro y Santo Antíoco a fines de Mayo, tiempo de batir y apresar la fragata *Hélène*, de 34 cañones, que sirvió posteriormente en nuestra armada, con nombre de *Sirena*. Intimidada en seguida la rendición al comandante francés, tras corta resistencia, durante la que mandó incendiar otra fragata que se hallaba en el fondeadero, la *Richmond*, entregó a discreción el castillo de Carloforte, con 104 cañones, cinco morteros, 1.235 prisioneros de guerra; todo lo cual fue devuelto al Rey de Cerdeña, legítimo propietario; pero todavía capturaron los cruceros una tercera fragata, *L'Iphigénie*, antes de incorporarse». *Ibíd.*, p. 32.

(22) AHPM, Not. 6083, f. 286, 1/8/1793. SAN PÍO y ZAMARRÓN: 1979, p. 511, docs. 260, 262, 264, 270; p. 512, docs. 273, 275, 284.

(23) AHPM, Not. 6080, f. 280, 17/7/1790. Poder de Manuela Moralera, vecina de Cartagena, a José Espinosa, de Cádiz, para trámite por muerte de José Anselmo, contra maestre del *San Pablo*, en hospital de Cádiz.

(24) AHPM, Not. 6084, f. 25, 19/1/1794.

(25) ANC, RR.OO., caja 2230, n. 9. Valdés-Quevedo, 4/2, 14/3 y 1/4/1794.



Plano del fondeadero y plaza de Rosas. Archivo del Museo Naval de Madrid. Ubicación: DE-signatura: MN A-10184-C.1º, Nº 3

financiera más importante. La escuadra, formada por veinticuatro navíos y nueve fragatas, capturó varios barcos franceses (MTNEZ.-VALVERDE: 1967). Los navíos *Soberano* y *Firme* fueron destinados a reclutar marineros en Malta, a los que se les adelantaron tres pagas, para lo que les fueron entregados 40.000 reales por el encargado de negocios de Malta, Joaquín Briones.

En el apostadero de Barcelona, las corbetas *Santa Elena*, *San Gil* y *Colón* y el bergantín *Atocha* se proveyeron desde Cartagena, excepto de velas de sebo, sebo en pan, vetas de esparto, espuestas, escobas, alquitrán, brea, que fueron provistas por Juan Pedro Mouly, comerciante francés<sup>26</sup> de Cartagena, y de zaleas, jerga, madera de roble y pino, albayalde, negro humo, aceite de linaza, tablas de corcho curtido y muelas, géneros que abundaban en Cataluña.

La presencia de Mouly en estos suministros muestra la intervención de comerciantes de Cartagena en los asientos del arsenal y de Marina, que interesó tanto a franceses españolizados (Dubié, Barthelemi<sup>27</sup>, Baltasar Rebu-

(26) AHPM, Not. 5536, f. 15, 10/1/1794. Poder de Mouly, por Jorge Grullet, David Carnegie y Carlos Grellet, comerciantes de Londres, a Joaquín Begaría, de Orihuela, para cobrar deudas a Juan Brocá.

(27) AHPM, Not. 5630, f. 29, 27/2/1793. Carta de pago de Antonio Barthelemi, comerciante de Cartagena, a Nicolás Quinón, comerciante de Amiens, por 17.600 reales debidos por Juan Bautista Gaturno, genovés.

fat<sup>28</sup>) como a catalanes (Gaspar Carbonell, Francisco Vila, Juan Balart) e italianos (Miqueloti, Castellini).

Concentrar barcos en Rosas<sup>29</sup> para operaciones militares del frente de guerra fue ocasión para habilitar un hospital de Marina en la ciudad y producirse numerosos gastos que reclamó Baltasar Castañola, ministro de Marina en Barcelona. Esteban Requier, natural de Valencia, falleció en el bloqueo, por lo que su madre, Clara Gillien, viuda de Vicente Requier, apoderó a Andrés Coronés, abogado de Valencia, para cobrar su pensión<sup>30</sup>.

A los barcos del departamento (fragata *Santa Casilda*; corbetas *Santa Elena*, *Colón* y *San Gil*; bergantines *Atocha* y *Vivo*, y paquebote *Santa Casilda*) les fueron proporcionadas 111.639 libras de Toscana por el cónsul de España en Liorna, para su habilitación, y se mandó pagarlas a cuenta de la consignación extraordinaria de armamento del departamento.

A mitad de 1795 se llegó al Tratado de Basilea, con el que acabó la guerra, y España cedió La Española a Francia, que devolvió Cataluña y el País Vasco. Algunos de los comerciantes y mercaderes<sup>31</sup> franceses<sup>32</sup> regresaron, mientras que otros, como el bearnés Esteban Casenave<sup>33</sup>, permanecieron.

### ***La Paz de Basilea y sus consecuencias y revelaciones***

Más importantes fueron las consecuencias de la guerra de la Convención, pues el gobierno proveyó las necesidades del frente de guerra en los Pirineos

---

(28) AHPM, Not. 6083, f. 269, 19/7/1793. Carta de pago a Lucas García Rosillo, presbítero de Cartagena, de 7.239 reales en relación a la provisión de víveres de la armada.

(29) «Gran servicio hicieron las de fuerza sutil, en fuego constante con el enemigo en setenta y seis días, durante los que no tuvo la gente más cubierta que la del cielo. De ellas, la bombardera núm. 2 voló, incendiada por proyectil de los franceses, pereciendo con el teniente de navío D. Fernando Somoza, los tripulantes. Se distinguieron los de igual graduación D. Antonio Miralles, a bordo, y D. Esteban Morea como gobernador del castillo de la Trinidad, sosteniéndolo hasta el último trance con artilleros y soldados de la escuadra. Por fin, cuando ya no fue razonable prolongar la resistencia, dirigió Gravina la evacuación por mar, que se verificó en la noche del 2 de Febrero, formadas tres líneas de embarcaciones menores con tan buen orden, que solo un corto destacamento resultó prisionero al penetrar los franceses la mañana siguiente en las ruinas abandonadas de la fortaleza». FDEZ. DURO: 1973, p. 48.

(30) AHPM, Not. 6084, f. 441, 3/11/1794.

(31) AHPM, Not. García 5701, f. 224, 26/9/1793: Antonio García Avilés, morador en Pozo Aledo (Campo de Murcia), se obligó a pagar 46.303 reales y 20 maravedíes a Bellón Hermanos y Compañía de Comercio, por tratos; AHPM, Not. 5537, ff. 10 y 20, 8 y 23/1/1795: los Bellón apoderaron a Francisco Javier Godínez Marín, vecino de Caravaca, para cobrar a Francisco Cubillas, y a Valle y Borghini, de Liorna, para cobrar 600 libras francesas a Guillot Blachiere Aunant. Bellón y Rebufat fueron distinguidos franceses.

(32) AHPM, Not. 5801, ff. 118 y 155, 29/8 y 24/12/1785. Juan de Tonón apoderó a Esteban Mounou, su cuñado, secretario del Parlamento de Navarra en Pau (Francia), para renunciar o intervenir en el inventario y partición de bienes de su hermano Pablo de Tonón, si su madre Juana Deturlisque renunciaba.

(33) AHPM, Not. 5536, ff. 410 y 217, 15/10 y 11/4/1794. Poder, con motivo de su expulsión, a Manuel Balart, comerciante de Cartagena, catalán, natural de Alins, para cobrar deudas.





Carta náutica de la bahía de Manzanillo, en la isla de Santo Domingo. Archivo del Museo Naval de Madrid. Ubicación: DE-signatura: MN- 20-C-10

y dirigió recursos económicos a mantener el ejército que se enfrentó con el francés y que produjo mucho gasto. Algunos artilleros de mar y marineros fueron despedidos, pues la financiación del ejército se hizo en detrimento de la Armada.

Se pidió a la junta del departamento que revisara el presupuesto del arsenal de Mahón y suprimiera o rebajara todos los gastos posibles.

Se gestionaron capturas de barcos y mercancías francesas como trigo y comestibles, tanto en barcos de Francia como de neutrales, continuación de lo hecho en 1779-1783 con motivo de la guerra de Independencia de Estados Unidos, a pesar de que permanecieron en Cartagena descendientes de ellos. A finales de 1795, una división de diez navíos de la escuadra del Mediterráneo fue destinada a Cádiz, dirigida por el teniente general Fernando Daoiz y el jefe de escuadra Sebastián Ruiz de Apodaca.

El resto de la escuadra (trece buques de línea, navíos, fragatas y buques menores) quedó a cargo del teniente general José de Mazarredo, junto con los jefes Joaquín de Zayas y el conde de Amblimont. Federico Gravina recibió licencia para restablecer su salud.

El navío *Concepción*, de la escuadra de Mazarredo, fue pasto de las llamas, pero se consiguió apagar el incendio, por lo que se premió a los oficiales y gente de mar y tropa que se distinguieron en extinguirlo, a semejanza de lo



acontecido antes en el *Brillante* (SAN PÍO y ZAMARRÓN: 1979, p. 507, doc. 179; p. 517, doc. 403; p. 518, docs. 412, 430).

En 1795, el secretario del Despacho de Marina preguntó si había habido relaciones con Gibraltar<sup>34</sup>. Se concedieron algunas gracias a los comerciantes negreros españoles que traficaban entre España, África y América, como la exención de derechos de todo lo que embarcasen, y la extensión a todo español de la facultad de hacer estas expediciones desde cualquier puerto de España o América, la de llevar la mitad de la tripulación extranjera, y la exención del derecho de extranjería en los buques de construcción extranjera que se comprasen para este tráfico<sup>35</sup>. El fomento de la actividad comercial se manifestó en que llegó a Cartagena una real cédula que concedió libertad a españoles y extranjeros para el comercio de negros con Cuba, Santo Domingo y la provincia de Caracas, Venezuela (RODRIGO Y ALHARILLA: 2021), y dos reales decretos en los que se declaró libre el comercio de géneros y manufacturas nacionales entre la Península y Nueva España y Caracas, y se ampliaron las gracias y franquicias concedidas anteriormente para el fomento del comercio de los puertos menores de América.

### ***Fabricación de textiles y lona en Mallorca, Granada y Cartagena, y construcción naval***

Un contratista de Mallorca (Juan Nicolau) fabricó lanillas amarillas, a petición de la junta del departamento de Cádiz y del inspector general de Marina, para los tres departamentos<sup>36</sup>. Las fábricas de Granada, por su parte, también los surtieron de lanillas, adoptando dos colores rojos: uno, inglés, para las banderas de tal pabellón, y otro, más vivo, para las de señas, pues se acertó allí el tono de los tintes y eran más equitativos los precios que en Mallorca. Comerciantes de Cartagena fueron receptores de lanas de Caravaca<sup>37</sup>.

Los escudos fabricados en Mallorca por Alejo Rigós se pagaron a los precios de Juan Nicolau, o según contrato con el ministro interino de Mallorca. Una vez concluida la entrega de escudos antiguos, que se le encargaron a cuenta de los surtidos dispuestos por el inspector general, Nicolau no fabricó más escudos sencillos, sino los nuevos estampados, y

---

(34) AHPM, Not. 5538, f. 508, 22/7/1795. Ángel Bonavía y Matías Tavone, malteses residentes en Cartagena, apoderaron a Salvador Malia, mercader maltés de Cartagena, para reclamar daños por retención de géneros del navío *Venecia*, en viaje de Liorna a Gibraltar.

(35) AHPM, Not. 5538, f. 263, 31/3/1795. Alejandro y Francisco Aguillón, comerciantes de Tolón, apoderaron en Cartagena a Federico Graft, comerciante de Londres, para cobrar a Dumvustier y Rodríguez, en Porto Prinas (isla de Santo Domingo), 260.000 libras francesas por saldo de cuentas de cargo negrero. Véase MORGADO: 2018.

(36) ANC, RR.OO., caja 2223, n. 2 y 4, Valdés-Rojas, M, 22/5 y 16/11/1789, y 2225, n. 11, 16/9/1791.

(37) AHPM, Not. 7581, f. x, 1795. Francisco Cubillas, de Caravaca, se obligó a pagar 28.238 reales a Bellón Hermanos, de Cartagena, Véase PELEGRÍN ABELLÓN: 2008, p. 124, n. 108.

pasó a Cartagena a establecer el estampado de escudos y a enseñarlo a los operarios dedicados al invento en los departamentos. La fábrica de lanillas del arsenal de Cartagena se situó en Fuente de Cubas, donde estuvieron los tintes de lanillas, con materias de Granada<sup>38</sup> y Mallorca –desde 1785– (PÉREZ-CRESPO: 1992, pp. 155-159).

Juan Nicolau verificó la fabricación de escudos estampados para banderas dentro del arsenal de Cartagena, y el obrador de esta fábrica se puso bajo la dirección del subinspector del propio arsenal, a semejanza de lo que sucedía con el de velamen (ARÉVALO: 2006; PÉREZ-CRESPO: 1992, pp. 155-160). Todo ello muestra una actividad industrial creciente e innovadora.

En estos años se siguió fabricando en el arsenal de Cartagena. Una parte se destinó a los calafates, para las mochilas de sus herramientas, por lo que ordenó el rey que se fabricase en el arsenal lona de primera suerte con listas azules, que se destinó a este objeto, y que a los calafates o carpinteros que la pidieran se les cargase el costo y costas, y dispuso la junta económica de Cartagena que ningún operario del arsenal tuviera sacos o mochilas de otra clase de lona<sup>39</sup>.

Se reactivó durante esta guerra la construcción naval. En 1793 se consignaron en el presupuesto del departamento (41.528.450 reales) 1.981.239 reales para el astillero de Mahón<sup>40</sup>. Se construyeron dos bergantines. Se condujo agua dulce de la Fuente de los Dolores a Cartagena<sup>41</sup> y se desecaron zonas del Almarjal<sup>42</sup>. En 1794 se construyó un bergantín de 18 cañones en Mahón por 586.440 reales. Además, en Cartagena se fabricaron dos lanchas cañoneras de dos cañones de 24 para reemplazar a otras dos inservibles<sup>43</sup>.

A finales de 1794 se construyó en Mahón una lancha cañonera y bombardera y se destinó a Rosas una de las dos lanchas de dos cañones construidas en el arsenal de Cartagena<sup>44</sup>.

En 1795 se construyeron en Mallorca dos jabeques de 24 cañones de 8, y en Mahón, dos bergantines de veinte de 6 y dos jabeques para el bey de Túnez<sup>45</sup>.

El asiento de provisión de acero y herramientas de Manuel Pérez de Rosas y Juan Dowling (fueron suprimidas sus fábricas establecidas en el Real Sitio de San Ildefonso), fue sustituido por el de Tomás Joaquín de Tellería, que tenía su fábrica en Mondragón (Guipúzcoa), más próxima al mar y más apropiada para proveer a los arsenales<sup>46</sup>.

---

(38) ANC, RR.OO., caja 2235, n. 6. M, 13/4/1798.

(39) *Ibidem*, caja 2224, n. 10. Valdés-Rojas, M, 12/3/1790.

(40) *Ibidem*, caja 2227, n. 11: Valdés-Tilly, 7/12/1792; caja 2228, n. 5: Valdés-Gastón, 17/12/1793.

(41) *Ibidem*, caja 2228, n. 1. Valdés-Gastón, M, 16/7/1793.

(42) *Ibidem*, caja 2225, n. 4. Valdés-Quevedo, M, 1/2/1791.

(43) *Ibidem*, caja 2228, n. 5. Valdés-Gastón, M, 17/12/1793.

(44) *Ibidem*, caja 2226, n. 4: M, 24/8/1791; 2227, n. 11: M, 7/12/1792; caja 2229, n. 3, 23/4/1793.

(45) *Ibidem*, caja 2231, n. 9: Gastón-Quevedo, M, 6/2/1795, y caja 2230, n. 10: M, 20/1/1795.

(46) ANC, RR.OO., caja 2231, n. 7. Valdés-Gastón, M, 16/12/1795.

### *La provisión de madera*

Asentistas que realizaban este suministro sufrieron las consecuencias de las estrecheces económicas de la Real Hacienda. Como veremos a continuación, entre estos asentistas había comerciantes mayoristas y mercaderes minoristas de Cartagena que realizaban otras actividades: comercio de tejidos<sup>47</sup>, transporte de mercancías, etc. A su conocimiento ayuda la concesión de poderes –manifestación de confianza en otros– de los comerciantes y mercaderes de Cartagena para distintas acciones, y su participación en obligaciones de pago, instrumentos de crédito y compromiso, y cartas de pago.

Pascual Milone, vecino de Cartagena, asentista de maderas de roble y álamo negro de Italia para provisión del arsenal de Cartagena, que sustituyó a Castellini, se quejó de los perjuicios derivados de la reducción de los vales reales en que se le pagó<sup>48</sup>. Milone se comprometió en 1793 a entregar de 15 a 20.000 codos de madera, según precios convenidos y condiciones tratadas<sup>49</sup>.

Como él, había otros muchos comerciantes de origen italiano en Cartagena: Baltasar Castellini C.<sup>fa50</sup>, Juan Migueloti<sup>51</sup>, Miguel Valarino<sup>52</sup>, Viuda de Rafo, Mordella<sup>53</sup> y C.<sup>fa54</sup>; Bernardo Aycardo Areco<sup>55</sup>, etc., además de catalanes y malteses.

---

(47) AHPM, Not. 5536, f. 31, 15/1/1794. Ángel Spiteri, mercader maltés de Cartagena, se obligó a pagar a Cayetano Mordella, comerciante genovés de Cartagena, 10.000 reales por géneros.

(48) ANC, RR.OO., caja 2228, n. 4: Valdés-Gastón, 19/11/1793; 2233, n. 4: Varela-Gastón, M, 3/5/1796.

(49) AHPM, Not. 6083, f. 490, 11/12/1793. Miguel de Capua, residente de Cartagena, apoderó a Milone, para entender sobre el asiento de madera de roble de Italia. Juan Balart fue asentista de madera en 1769.

(50) AHPM, Not. 5537, f. 212, 30/4 y 24/9/1795. Sustitución de poder a Ventura Aute, vecino de Córdoba, y poder a Cayron, Jourdan y Compañía, comercio de Murcia, para cobrar deudas.

(51) *Ibidem*, f. 27, 11/2/1795. Poder a José Pacheco, procurador de Murcia, para cobrar deudas.

(52) *Ibidem*, f. 31, 13/2/1795: poder a José Cecilio de Castro, procurador de Granada, para pleitos; AHPM, 5538, f. 260, 28/3/1795: poder de Francisco Valarino y hermano, Ángel Valarino, comerciantes de Cartagena, a Juan B.<sup>ta</sup> Román, Cros y C.<sup>ia</sup>, de Alicante, para cobrar 24.000 reales a patrón de tartana.

(53) AHPM, Not. 5536, ff. 16 y 57, 11 y 21/1/1794. Cayetano Mordella, Andrés y Mónica Pesceto, viuda, y Francisco Ferro, comerciantes de Cartagena, apoderaron a José Quesada, vecino de Yecla, para cobrar deudas; y a Juan Ferrari, vecino de Almería, para cobrar a Antonio Spotorno, su cuñado, de Almería.

(54) AHPM, Not. 5537, f. 152, 12/3/1795. Poder a Bartolomé Claviotto, comerciante de Gandía, para recoger 58 libras de azafrán en un barco raguseo naufragado, de P. Savinovich, con destino a Génova.

(55) *Ibidem*, f. 234, 5/6/1795. Poder a Bartolomé Seirullo, natural de Arbisola, para tomar herencia en Génova de sus padres, Benito y Catalina.

Otros asientos de suministros los gestionaron comerciantes catalanes: Balart<sup>56</sup>, Vila, Morer<sup>57</sup>, Ball<sup>58</sup>, Bosch, con relaciones en La Habana<sup>59</sup>, como otros las tenían en América<sup>60</sup>.

La provisión de madera para la construcción de barcos fue uno de los motivos de mayor ocupación de las autoridades navales, por lo que se recurrió a asentistas genoveses y franceses: entre los primeros, a la compañía de José Gatorno e Hijos, a la que José Carvajal, maestro alpargatero, vecino de Lorca, se obligó a pagar 4.797 reales y 9 maravedíes por 16 quintales de cáñamo en rama. Gatorno apoderó, con la Compañía Cayetano y Pablo Gatorno, a Ramón Garcés, de Lorca, para cobrar a Pedro Mateo y C.<sup>ía</sup>, maestro calderero de Lorca, 930 reales de 6 quintales y 46 libras de hierro, a 144 reales/1, y 1.439 reales, pago en feria de Lorca<sup>61</sup>; Antonio Bregante dio carta de pago a Pedro Martínez, yerno de Juan de Peñas, moradores de Alumbres, de 2.720 reales por 136 fanegas de cebada, y convino con Esteban y Juan Sanguineti, residentes en Cartagena y naturales de Génova, en administrar el mayorazgo de Alfonso Cecilio Carnero Canicia Sanguineto y Sayaes, marqués de San Antonio de Mira del Río, vecino de Granada, por dos mil reales y el quinto de los bienes por los que pleitear; también pensionó con diez reales mensuales a su hijo José Antonio Agapito Bregante Sciacaluga para ser cadete del regimiento provincial de Alcázar de San Juan, de guarnición en Cartagena, «hallándose como se halla con opulencia de caudal» y «siendo muy correspondiente al lustre y decoro de su persona»<sup>62</sup>. Actuó además el irlandés Emiliano Mac Donnell<sup>63</sup>.

Estos comerciantes italianos tuvieron fuertes vínculos familiares, y algunos de ellos procuraron naturalizarse (Antonio Gatorno, mancebo con veinte años en España, apoderó a Esteban Soto para ello)<sup>64</sup>, o tener bienes raíces<sup>65</sup>. Sigui-

---

(56) AHPM, Not. 6140, f. 84, 10/5/1769. Asiento de Pedro Antonio Cegarra y Balart del acarreto de madera al arsenal.

(57) AHPM, Not. 5537, f. 235, 9/6/1795. Antonio Morer apoderó a Clemente Gallego, vecino de Mazarrón, para cobrar deudas.

(58) AHPM, Not. 5536, f. 32, 15/1/1794. Pedro Ball y Compañía apoderó a Juan Puig y Perich, comerciante de Barcelona, para contratar abasto de 150.000 quintales de paja.

(59) AHPM, Not. 5538, f. 498, 17/7/1795. Poder de Vicente Bosch a Pablo Serra, vecino de La Habana, para cobrar 300 libras a Juan B.ta Mont, de Tosa, marido de Ana Bosch, hermana de Vicente.

(60) AHPM, Not. 6085, f. 215, 26/6/1795. Poder de Joaquín Bas, hijo de Vicente, natural de Castellón de la Plana, a José Avinent, vecino de Cartagena, para cobrar raciones de vino, como marinero matriculado en la fragata *Venganza*, de viaje a América.

(61) *Ibidem*, f. 433, 27/11/1795. Poder a Vicente Stagno, vecino de Barcelona, para vender bergantín *Cuatro Santos Patricios*.

(62) AHPM, Not. García 5701, f. 73, 5/4/1794; 5.701, ff. 6, 193, 208, 262; 9/1/1794, 20, 30/8, 16/11/1793.

(63) AHPM, Not. 5537, f. 176, 13/4/1795. Arrendó una casa de Juan Manuel de Cagigal, teniente general en Valencia, por 90.000 reales durante ocho años. Su hermano Reynaldo se instaló en Benicarló. *BAILA*, 2020, p. 34.

(64) AHPM, Not. 5701, f. 303, 20/12/1793.

(65) *Ibidem*, f. 14, 28/1/1794. Agustín Socoli, morador en San Félix-Cartagena, vendió a Antonio Bregante media fanega de tierra con 42 almendros en Camachos-San Félix por 400 reales de plata.

ron algunos vendedores de tejidos, pues la Compañía Cayetano y Pablo Gaturno vendió doce cuartos de pieza crea ancha a 870 reales/1 (2.610) y doce medias piezas de crea estrecha a 697,5/1 (4.185) a Pedro Rodríguez, vecino de Cartagena, por 6.795 reales<sup>66</sup>.

Algunos de estos comerciantes, como Martín Auladell y Juan Bautista Doderó, se obligaron a pagar el valor de unos barcos que fueron capturados por los argelinos y devueltos por el dey de Argel<sup>67</sup>.

Pero las autoridades de Marina tomaron medidas para que llegara madera. Parte de la que se utilizó en el arsenal de Cartagena y en el departamento se extrajo de Cataluña, de los montes de Tortosa o de los corregimientos de Manresa y Berga, en los que se cometió comercio clandestino, por lo que los oficiales de Marina de Mataró y Tarragona hubieron de exigir el cumplimiento de las ordenanzas de montes<sup>68</sup>.

Francisco Balza de Berlanga fue otro comerciante de Cartagena, pero vasco, natural de Lezama (provincia de Vizcaya, obispado de Calahorra), con quien trabajó su sobrino Juan José Landaluci<sup>69</sup>. Fue asimismo asentista Pascual Molina, natural de Blanca<sup>70</sup>.

Otros se dedicaron al comercio de importación de cereales con Argel, como José Marcelino Aullón<sup>71</sup>, tal como había hecho antes Manuel Balart; o al de la exportación de barrilla o sosa, como Catalina Dubié, asentista<sup>72</sup> francesa.

### Referencias bibliográficas

- ANCA ALAMILLO, Alejandro (2011). El naufragio del navío *San Isidoro*. *Revista de Historia Naval*, 115, 85-94.
- ARÉVALO DÍAZ DEL RÍO, M.<sup>a</sup> José y VALDÉS PEDAUYÉ, José Manuel (2006). La Real Fábrica de Lanillas del Arsenal de Cartagena. *Cartagena Histórica*, 17, 20-27.
- AYMES, Jean-René (1991). *La guerra de España contra la Revolución francesa (1793-1795)*. Alicante, Instituto Juan Gil Albert.
- BAILA PALLARÉS, Miquel A. (2020). *Los consulados en Vinaròs y Benicarló (1740-1940)*. Benicarló, Onada Edicions.

---

(66) AHPM, Not. 5701, f. 7, 28/1/1794.

(67) AHPM, Not. 6084, ff. 439 y 453, 29/10 y 17/11/1794. El primero, 4.000 reales a José Sorba por un londro catalán, y el segundo, a Juan Bautista Gaturno, cónsul de Génova, 3.000 reales por la tartana *Virgen de Montealegre*.

(68) ANC, RR.OO., caja 2225, n. 3: Valdés-Quevedo, 4/1/1791, y caja 2237, n. 8: Soler-Terán, M, 19/11/1800. Véase MANFREDI: 1987.

(69) AHPM, Not. 6394, ff. 416-418, 1/9/1804. Testamento.

(70) AHPM, Not. 6079, f. 174, 1/8/1793: obligación de ceder la mitad de intereses en la provisión de vestuario a Jorge Galín, comerciante, su suegro; AHPM, Not. 6079, f. 161, 13/7/1793: formó compañía con Benito Canonge y José Aullón, comerciante de Cartagena, para gestionar el asiento de provisión.

(71) AHPM, Not. 6083/359, 11/9/1793: obligación y fianza de José Marcelino Aullón a Juan Bautista Paris, patrón de bergantín, de Denia; AHPM, Not. 6083, f. 379, 20/9/1793: poder de Aullón a Tomás Gormair, vecino de Almería, para recobrar un jabeque embargado.

(72) AHPM, Not. 5536, f. 321, 9/9/1794. Poder a Luis Mavili, residente en Lorca, para reclamar una parte.

LA GUERRA DE LA CONVENCION DESDE CARTAGENA DE LEVANTE (1793-1795)

- BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>a</sup> (2008). «La ocupación de Tolón, 1793». En GUIMERÁ RAVINA, Agustín y BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>a</sup> (coords.) *Guerra naval en la Revolución y el Imperio: bloqueos y operaciones anfibias, 1793-1815*. Madrid, Marcial Pons, 2008.
- BORREGUERO BELTRÁN, Cristina (1994). «Problemas de abastecimiento en la guerra contra la Convención». En *Actas del III Congreso Internacional de Historia Militar*. Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 449-466.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1973) [1886]. *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón VIII*. Madrid, Editorial Naval.
- FERNÁNDEZ DE CASTRO CABEZA, M.<sup>a</sup> Carmen (1994). «La Armada Real en la guerra contra la Convención Nacional francesa». En *Actas del III Congreso Internacional de Historia Militar*. Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 433-448.
- G.<sup>a</sup> IGLESIAS, Juan Antonio (1988). Corsarios en la primera guerra de coalición contra Francia (1793-1796). *Revista de Historia Naval*, 22, 62-72.
- GUILLAMÓN ÁLVAREZ, Francisco Javier (2009). Floridablanca y la crisis de guerra de Nootka (1789-1790). *Res Publica*, 22, 155-178.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín y BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>a</sup> (coords.) [2008]. *Guerra naval en la Revolución y el Imperio. Bloqueos y operaciones anfibias, 1793-1815*. Madrid, Marcial Pons.
- y G.<sup>a</sup> HERNÁNDEZ, Nélica (2008). Un consenso estratégico: las Ordenanzas Navales de 1793. *Anuario de Estudios Atlánticos*. 54-II, 43-81.
- (2012). «Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Charles Middleton (1778-1808)». En *Un Estado militar. España, 1650-1820*. Madrid, Actas, 181-209.
- MANFREDI, Dario (1987). El viaje de la fragata *Astrea* (1786-1788), antecedente de la gran expedición científica de Alejandro Malaspina. *Revista de Historia Naval*, 17, 69-96.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos (1967). La Real Armada y D. Federico Gravina en Tolón, en 1793. *Revista General de Marina*, 8, 164-186.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente (2007). El archivo objeto de la archivística: el Archivo Histórico Provincial de Murcia en su 50 aniversario. *Murgetana. Revista de la Real Academia Alfonso X el Sabio*, 117, 169-187.
- MORGADO GARCÍA, Arturo Jesús (2018). «La participación de Cádiz en el comercio de esclavos durante la época moderna». En RODRIGO, Martín y CÓZAR, M.<sup>a</sup> Carmen. *Cádiz y el tráfico de esclavos*. Madrid, Sílex, 21-46.
- MOSTERT, Noel (2007). *The Line upon a Wind. The Greatest War Fought at Sea under Sail, 1793-1815*. Londres, Vintage Books.
- MUSTEEN, Jason R. (2011). *Nelson's refuge: Gibraltar in the Age of Napoleon*. Londres, Naval Investiture Press.
- PELEGRÍN ABELLÓN, Juan Antonio (2008). «Las élites de poder en Caravaca en la segunda mitad del siglo XVIII» (tesis doctoral). Universidad de Murcia.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.<sup>a</sup> Teresa (1992). *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid, Editorial Naval.
- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (2021). Comerciendo con esclavos africanos desde Barcelona. *Hispania*, 267, 73-100.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2013). Dos combates afortunados en circunstancias desesperadas. *Revista General de Marina*, 264-6, 784-794.
- RUBIO PAREDES, José María (2007). Informe reservado sobre refugiados franceses en la Cartagena de 1793. *Murgetana*, 117, 83-103.
- SAN PÍO ALADRÉN, Pilar y ZAMARRÓN MORENO, Carmen (1979). *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval I-2* (3 t., 4 vols.) Madrid.
- VALDÉS PEDAUYÉ, José Manuel (2005). La escuadra de Cartagena contra la Francia revolucionaria: la toma de las islas de San Pedro y San Antíoco (1793). *Cartagena Histórica*, 10, 31-39.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco (2005). El Archivo Naval de Cartagena: una ventana abierta a la historia del Mediterráneo. *Cartagena Histórica*, 13, 30-36.



# ÍNDICES

## DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índice de autores.
- Índice de la sección *La Historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la sección *Noticias Generales*.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, que **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid)
- Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid)

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

# EL EXCMO. SR. D. VALENTÍN FUENTES Y LÓPEZ, CONTRALMIRANTE E INGENIERO GEÓGRAFO: SU VIDA Y SU TIEMPO (1882-1975)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO  
Coronel retirado del Cuerpo General de las Armas (Artillería)  
Recibido: 3/09/2023 Aceptado: 19/10/2023  
Cartagena. Murcia, España

*Así murió, con el alma enajenada por la única gloria que envidian los dioses y con los párpados piadosamente cerrados, para que el aspecto de la realidad no enturbiase con alguna vana tristeza la concepción sublime que él guardaba de la Patria.*

(VILLIERS DE L'ISLE-ADAM, Auguste de (1883). «La impaciencia de la multitud». En *Cuentos crueles*.

## Resumen

El principal objeto de este trabajo es dar a conocer la extensa y variada vida profesional de Valentín Fuentes y López, quien llegará a ser contralmirante por ascenso concedido por el gobierno de la República en el transcurso de la guerra civil española (1936-1939), decisión que constituyó un caso único. Antes de acceder al almirantazgo, Fuentes López, que alternó su condi-

ción de militar con la de ingeniero geógrafo —de ahí que calificáramos su vida profesional de «variada»—, había ostentado el mando de las Fuerzas Navales del Cantábrico y fue el primer comandante de la base naval de Cartagena. Este último cargo lo ejerció durante un periodo no muy extenso, en arduas circunstancias y convertida esta base en el centro militar más importante de la República, ya que desde 1937 se había decretado la centralización en su territorio de los resortes del mando, segregado de la 3.<sup>a</sup> región militar, y su regulación en una sola mano para unificar la acción, tanto en el orden civil y político como en el militar.

Esta aproximación biográfica también pretende mostrar su itinerario vital durante el largo exilio que vivió pues, después de ser nombrado, sucesivamente, jefe de Estado Mayor y subsecretario de Marina, al finalizar la contienda hubo de asumir las variadas y crueles consecuencias de la más dolorosa de nuestras guerras, más allá de las ideologías y conciliábulos que invitaron a sus nombramientos. Sirva, pues, este estudio para paliar el ostracismo en que se ha tenido durante muchos años a nuestro personaje, a quien se llegó a considerar indigno de ser rememorado.

*Palabras clave:* Valentín Fuentes López, guerra civil española (1936-1939), Fuerzas Navales del Cantábrico, base naval de Cartagena, exilio republicano.

## **Abstract**

The main purpose of this work is to make known the extensive and varied professional life, as he will alternate it with his tenure as a geographer engineer, of which he will become contralmirante Valentín Fuentes y López and whose promotion to this job was the only one granted by the government of the Republic in the course of the Spanish civil war (1936-1939). Previously, after profuse shipments, he had held the command of the Cantabrian Naval Forces and was the first of those appointed to the command of the Cartagena Naval Base, exercising it in a not very extensive period, in arduous circumstances and turned this naval base into the most important military center of the Republic, given that since 1937 has been declared the centralization in its territory of the springs of command, segregated from the 3rd military region, and its regulation in a single hand had been decreed to unify the action, both in the civil and political order as in the military.

This biographical approach also aims to show his personality in the long exile he lived, because after being successively appointed Chief of Staff of the Navy and undersecretary of the Navy, at the end of the civil war he had to assume the varied consequences that revealed the cruelty of the most painful of wars, beyond the ideologies and conciliations that invited his appointments. Let this purpose, therefore, serve to alleviate the ostracism

in which he has been held for many years not only ignoring him but also considering him unworthy of such a distinction and unworthy of his memory.

*Keywords:* Valentín Fuentes López, Spanish civil war (1936-1939), Cantabrian Naval Forces, Cartagena Naval Base, Republican exile.

## Exordio

LOS estudios dedicados a la guerra civil de 1936-1939 –el hecho más importante, traumático y polémico de la historia contemporánea española– son tan abundantes que su relación podría resultar interminable. Algunos de estos títulos contienen interesantes referencias al tema que desarrollamos, y por ello aparecen registrados en la bibliografía de este trabajo, por más que para documentarlo hayamos prestado una atención más específica a las colecciones hemerográficas normativas y los documentos de carácter oficial, a las revistas y prensa contemporáneas, y a testimonios de carácter individual que, a pesar de su heterogeneidad, en una u otra medida nos relacionan con nuestro personaje. De todo ese maremágnum hemos extraído información suficiente para trazar la semblanza del que llegó a ser contralmirante de la Armada española Valentín Fuentes y López, dejando constancia de su intensa vida profesional y de ciertos aspectos de su vida familiar que nos dan a conocer a un hombre, marino y geógrafo que tuvo que afrontar múltiples situaciones existenciales en un tiempo de guerra entre españoles y durante el más riguroso de los exilios.

Aunque para completar este trabajo siempre nos faltará el testimonio directo del propio personaje –por fuerza, más preciso, sobre todo para comprender su alejamiento durante un extenso periodo que abarca la tercera parte de su vida y las vicisitudes de su destierro–, esta laguna ha podido ser paliada gracias a la información que nos ha proporcionado la obra de Vicente Talón (2006), donde se transcriben las conversaciones –el autor las llama «entrevistas»– que este historiador y periodista mantuvo con nuestro personaje, de las que dice: «Tuve oportunidad, entonces y más tarde, de charlar mucho con él, descubriendo a un interlocutor abierto, preciso, con muy pocas lagunas en la memoria y que, para mayor garantía, se apoyaba en un montón de páginas que había escrito sobre las etapas más trascendentes de su actuación en la guerra y de las que me ofreció una copia: *para que las dé a conocer, cuando sea posible hacerlo, sin quitar una coma*» (curs. nuestra).

Esta carencia testimonial se extiende a los mandos superiores de la flota republicana, ninguno de los cuales aportó su visión respecto al asunto que nos ocupa. Aun así, nosotros procuraremos ceñirnos a los hechos y omitir toda evaluación política acerca de ellos que pudiera dar a nuestro relato un sesgo de parcialidad. Nuestro objetivo con este trabajo es hacer historia en sentido estricto y dibujar una semblanza lo más completa posible de nuestro personaje.

## El personaje

Han transcurrido casi cincuenta años desde que un compañero de armas y fatigas de don Valentín Fuentes López, el capitán de fragata e ingeniero geógrafo David Gasca Aznar, escribiera un discurso titulado «Don Valentín Fuentes, almirante de la República». El texto, que Gasca redactó en la pequeña localidad francesa de Sanary, en el día 13.358.º de su exilio, arropado por el eterno murmullo de las aguas mediterráneas, en su batir suave sobre la arena de sus azules playas, fue leído el 1 de octubre de 1975, en la velada necrológica celebrada en su memoria en el Ateneo Ibero-Americano de París, que tres años antes, como miembro fundador de la institución, le había agasajado en su nonagésimo cumpleaños<sup>1</sup>. La disertación nos proporciona la primera aunque no muy extensa semblanza del personaje objeto en este trabajo, cuya firme y tenaz actitud vital lo entronca con aquella copla popular, marinera y andaluza, que rezaba: «Carenando... Yo soy como aquel barquito que lo están careando. Mientras más golpes le daban, más firme lo iban dejando»<sup>2</sup>.

Valentín Alejandro José María, nacido en Huesca el 26 de febrero de 1882, fue el primogénito de los varones de la numerosa familia formada, en su segundo matrimonio, por Luis de Fuentes Mallafré, abogado letrado asesor del ayuntamiento oscense<sup>3</sup>, con María del Carmen López Allué, mujer con profundas raíces familiares en la comarca del Somontano (BASO ANDREU: 2002). Valentín cursó sus primeros estudios en el colegio de San José y el instituto provincial de su ciudad natal con notas muy brillantes<sup>4</sup>. Aunque nunca había visto el mar, cuando era niño quedó cautivado con la lectura de *Viaje de circunnavegación de la corbeta Nautilus*, crónica escrita por su propio comandante, el asturiano Fernando Villaamil. Su pasión marinera se reafirmó durante una visita a Huesca de Isaac Peral, a quien aureolaba su fama como inventor del submarino: «Lo vi con ojos dilatados por la admiración. Las cosas que contaba golpearon fuertemente mi imaginación y recuerdo que fuimos a despedirle a un tren de aquellos en los que los vagones tenían una puerta por ambos lados en cada departamento, y que él llevaba un sombrero de los llamados *me-lo-cargué*» (TALÓN: 2006, p. 74). Así que, decidido a

---

(1) Archivo Histórico de Eusko Ikaskuntza (AHEI), fondo Irujo (FI), 13679. El texto de la conferencia fue posteriormente recogido en *Documentos y Estudios sobre la España Contemporánea*, 21. Enero 1976, y *Cuadernos Republicanos. Documentos y Estudios sobre la República Española*, 8 bis. México y París.

(2) AHEI, FI, sign. J/8.

(3) Falleció en Huesca el 10 de noviembre de 1930, a los ochenta años. Fue alcalde de esta localidad, jefe de Administración Civil y diputado provincial. También gobernador civil de varias provincias, magistrado suplente de la Audiencia Provincial de Huesca, caballero gran cruz de la Orden del Mérito Militar y medalla de oro de los Sitios de Astorga. Fueron sus hijos: Valentín, Luis, Josefina, María de los Dolores, María Luisa y Ascensión. *La Tierra* (Huesca), 11 de noviembre de 1930.

(4) En el curso 1897-1898, en el instituto provincial, recibió premios en agricultura e historia natural. *La Voz de la Provincia* (Huesca), 1 de octubre de 1897.

vestir el uniforme del botón de ancla, concurre a las oposiciones de ingreso en la Escuela Naval celebradas en Madrid en diciembre de 1898, y las supera. Habiendo ingresado en la escuela el 9 de enero de 1899<sup>5</sup>, tras los estudios establecidos fue promovido a guardiamarina con antigüedad de 16 de septiembre de 1901<sup>6</sup>. El 27 de agosto de 1903, ya como alférez de fragata, embarca en Cartagena en el crucero *Lepanto*, donde continuó su formación en las materias de máquinas y artillería<sup>7</sup>.

Durante su periodo formativo demostró una extraordinaria capacidad y dedicación al estudio ya que, siendo aspirante, en 1901 le fue concedida la Cruz del Mérito Naval de 1.ª clase con distintivo blanco por la traducción del inglés de *Importancia del dominio marítimo en las campañas terrestres desde Waterloo*, del comandante C. E. Calwell, obra

que fue declarada de utilidad en la Armada<sup>8</sup>. La traducción también fue extraordinariamente acogida por los medios de comunicación profesionales pues, como en su prólogo se decía, «los aspirantes de la Escuela Naval D. Valentín Fuentes y D. Jesús Cornejo, bajo la dirección de su profesor el Teniente de navío D. Juan Cervera, han realizado, al traducirlo, una obra de verdadero mérito, no solo por su esfuerzo y laboriosidad, sino por la trascendencia en las doctrinas del libro inglés a que los han aplicado»<sup>9</sup>. Y en el empleo de guardiamarina le fue concedida nuevamente la Cruz del Mérito Naval de 1.ª clase con distintivo blanco, que le fue impuesta en un acto público por su majestad el rey, por entonces de visita en Cartagena<sup>10</sup>.



IValentín Fuentes. Revista 4 Esquinas, 145

(5) La Escuela Naval Flotante, creada por decreto de 10 de septiembre de 1869 en sustitución del extinguido Colegio Naval, suprimido en junio de 1868, fue inaugurada el 1 de abril de 1871 a bordo de la fragata *Asturias*, antigua *Princesa de Asturias*. Sirvió de pontón en la bahía de Ferrol, y así permaneció hasta 1906, en que se suprimieron los ingresos.

(6) Embarcado el 31 de agosto de 1901 en la corbeta *Nautilus*, realiza el viaje de instrucción por el Atlántico y Europa. Posteriormente, a bordo del guardacostas acorazado *Vitoria* y el acorazado *Pelayo*, navegará por el Mediterráneo. Real orden 30 de julio de 1901. *Boletín Oficial del Ministerio de Marina* (BOM), núm. 88, 6 de agosto de 1901, p. 760.

(7) Este buque desempeñaba por entonces funciones de escuela de aplicación.

(8) BOM, núm. 130, 19 de noviembre de 1901, p. 1139.

(9) *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 65, 30 de octubre de 1901, p. 494.

(10) Real orden de 8 de agosto de 1903. BOM, núm. 94, 22 de agosto de 1903, p. 797.



## Entre el mar y la tierra

Finalizados los estudios reglamentarios con el número 1 de su promoción, es promovido a alférez de navío por real orden de 1 de septiembre de 1904. El 5 de noviembre, en el departamento de Cádiz, embarca en el contratorpedero *Destructor*, su primer destino, buque que prestaba servicio de guardacostas. Pero su vida profesional experimentará un nuevo giro al ser nombrado, por real orden de 14 de mayo de 1906, ingeniero 3.º del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos, título obtenido en concurso convocado entre los oficiales del Cuerpo General, el Cuerpo de Artillería y el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, y los del de Astrónomos del Observatorio de Marina de San Fernando. Ya como oficial 2.º de Administración Civil debe presentarse a tomar posesión de este empleo en la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico, dependiente del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, quedando en situación de supernumerario. Después de realizar las prácticas reglamentarias en la 2.ª brigada topográfica de la provincia de Guadalajara, el 1 de enero de 1907 tomó posesión como ingeniero geógrafo jefe en la 6.ª brigada topográfica de la provincia de Zamora. Allí permanecerá hasta el 25 de junio de 1910, cuando vuelve al servicio activo en la Armada ostentando sobre el uniforme el emblema de ingeniero geógrafo. El 1 de enero de 1911, por real orden, será ascendido a ingeniero 1.º jefe de negociado de 3.ª clase del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos<sup>11</sup>, en situación de supernumerario.

Destinado al crucero *Extremadura*, permanece en él hasta que el buque pasa a reserva de 2.º grado. Tras embarcar en el contratorpedero *Osado*, participa en las operaciones navales de la campaña de Marruecos. Atendiendo a los distinguidos servicios prestados en la campaña del Rif y el desembarco en Larache de las fuerzas españolas, por real orden de 17 de marzo de 1913 se le concede la Cruz del Mérito Naval de 1.ª clase con distintivo rojo. En esta época obtiene el título de ingeniero torpedista electricista<sup>12</sup>, de acuerdo con lo dispuesto en la real orden de 20 de diciembre de 1911 que autoriza al Ministerio de Marina para extender a los oficiales, además del título profesional de su carrera, el que los conocimientos teórico-prácticos adquiridos en ella les habilitara para ejercer en la industria privada. Se reconoce así que los conocimientos adquiridos por nuestro protagonista, especialmente en el ramo de Electricidad, ampliados posteriormente en la Escuela de Torpedos, son de tal extensión que lo capacitan para dirigir en la Armada talleres de electricidad y torpedos, formular proyectos y anteproyectos, acometer pruebas de recepción y reconocimiento de toda clase de material eléctrico, y manejar y tener a su cargo el complejo material de esa clase existente en buques, arsenales y dependencias de la Marina. Todas estas aptitudes y facultades están

---

(11) Archivo Central del Cuartel General de la Armada, hoja de servicios de D. Valentín Fuentes y López.

(12) Real orden de 23 de noviembre de 1912. *Diario Oficial del Ministerio de Marina* (DOM), núm. 264, 25 de noviembre de 1912, p. 1784.

incompletamente expresadas bajo la denominación de «torpedista», con la que se distinguía a los oficiales que se habían especializado en estas materias, cuando el amplio estudio y práctica de las mismas no estaba como hoy incluido en la enseñanza profesional de la carrera.

Tras ascender a teniente de navío por real orden de 4 de julio, desembarca y pasa al *Príncipe de Asturias*, hasta que por otra real orden, esta de 14 de abril de 1914, se le concede otra vez el pase a la situación de supernumerario, al haber sido aprobado de nuevo su ingreso en el Cuerpo de Ingenieros Geógrafos. En esta situación permanecerá hasta el 30 de abril de 1921, en que se dispone su vuelta al servicio activo por real orden de 16 de octubre de 1920.

En mayo de 1921 reanuda su vida profesional al servicio de la Marina embarcado en el crucero *Cataluña*, con el que visita, junto a los guardiamarinas en viaje de instrucción, los puertos del Mediterráneo oriental, siendo nombrado oficial de la Orden Real del Salvador de Grecia. Posteriormente tomó parte en las operaciones navales de la campaña de Marruecos y fue nombrado profesor de Artillería de los alféreces de fragata de primer año, hasta su desembarco en octubre por haber sido destinado al cañonero *Don Álvaro de Bazán* como 2.º comandante. Continuando su participación en las operaciones de la campaña de Marruecos, se le concede la Medalla Militar de Marruecos con los pasadores de Melilla y Tetuán. Relevado en el mando, el 26 de agosto del año siguiente fue nombrado comandante del torpedero núm. 12. El 3 de noviembre, en la coruñesa iglesia de Santa Rosa, contrajo matrimonio con Matilde Cortés Ramón.

Ascendido a capitán de corbeta por real orden de 27 de agosto de 1924, y habiéndose ordenado con anterioridad la entrega del buque que mandaba, queda destinado a la jefatura del Estado Mayor, a las órdenes del capitán general de Ferrol, hasta ser nombrado ayudante personal del general 2.º jefe del arsenal ferrolano<sup>13</sup>. En septiembre de 1924 asiste a las pruebas de mar del motovelero *Galatea*, del que es nombrado 2.º comandante en noviembre. Desembarca en mayo del año siguiente por haber sido nombrado comandante del remolcador *Cíclope*<sup>14</sup>, con el que participa en las operaciones navales en aguas del protectorado de Marruecos. De resultas de tal participación será recompensado con sendas cruces del Mérito Naval de 1.ª clase y 2.ª clase, ambas con distintivo rojo, merced a las acciones llevadas a cabo entre el 1 de agosto de 1924 y el 1 de octubre de 1925, especialmente en el curso del desembarco de Alhucemas. A estas distinciones se añadirá la Cruz del Mérito Militar de 2.ª clase, que se le otorga por su brillante comportamiento en el transporte desde Cádiz hasta Cala del Quemado, en la bahía de Alhucemas, del material adquirido en Alemania para el montaje de un tren destilador de agua que, instalado en tierra firme, asegurará los servicios de agua potable al

---

(13) Real orden 13 de septiembre de 1924. *Ibidem*, núm. 209, 18 de septiembre de 1924, p. 1253.

(14) Real orden de 22 de abril de 1925. *Ibidem*, núm. 93, 25 de abril de 1925, p. 590.



Destructor *Lepanto*. Colección Bazán

ejército español de ocupación<sup>15</sup>. Nombrado su relevo en el mando, desembarca a final de año y se le conceden dos meses de licencia, transcurrida la cual queda en situación de disponible.

Por real orden de 30 de diciembre de 1926 es declarado, a petición propia, y en su calidad de ingeniero jefe de 2.<sup>a</sup> clase del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos en situación de supernumerario, excedente forzoso. De acuerdo con lo dispuesto en la real orden de 19 de octubre de 1921, deberá ocupar la primera vacante que se produzca; y así, por real orden de 13 de mayo del año siguiente se le concede el reingreso en el servicio activo en el cuerpo con la categoría de ingeniero jefe de 2.<sup>a</sup> clase y jefe de administración de 3.<sup>a</sup>, y por real orden de 11 de junio pasa de nuevo a la situación de supernumerario en la Armada, por haber sido nombrado jefe de la Brigada Central Topográfica de Rectificaciones, situación en la que permanecerá desde el 3 de junio hasta el 4 de febrero de 1932. Ascendido ya a capitán de fragata por real orden de 2 de marzo de 1929, y a ingeniero jefe de 1.<sup>a</sup> clase en el Cuerpo de Ingenieros Geógrafos, se dispone su pase a la situación de «al servicio de otros ministerios», creada por real decreto de 12 de enero de 1932, y queda adscrito a la Dirección General del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística<sup>16</sup>.

El 29 de julio de 1933, por acoplamiento a las situaciones reglamentarias, pasa a la situación de supernumerario en la Armada, en la que permanecerá

---

(15) De esta operación dejará un detallado informe, «La Marina en Alhucemas», publicado en la *Revista General de Marina*, t. CI, 217-232. Agosto 1927.

(16) Por orden de la Dirección General del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística de 11 de marzo de 1933, se dispone que pase a prestar sus servicios como jefe de la sección de fotogrametría aérea.

hasta el 15 de octubre de 1934, cuando por real orden se le concede su vuelta al servicio activo y queda en la situación de disponible forzoso. Nombrado 2.º comandante del crucero *República*<sup>17</sup>, desembarcará el 12 de julio de 1935 para tomar en la misma fecha el mando del destructor *Lepanto*<sup>18</sup>, que con el *Almirante Valdés* y el *Sánchez Barcáiztegui* formaba la flotilla de destructores, cuyo mando interino asume. En esta situación se encontraba el día 31 en Huelva para asistir a las fiestas colombinas.

En los primeros días de septiembre estaba de nuevo en Cartagena, amarrado en el club de regatas, y en mayo del año siguiente participa en las maniobras navales en aguas de las islas Canarias. Pasados los años, recordando el clima que se respiraba en las reuniones protocolarias a las que asistió en tierra y en las dotaciones de los buques que regresaban a Cádiz, asegura: «... que algo iba a ocurrir podía darse por cierto. El ambiente era malo, tanto dentro como fuera del estamento militar» (TALÓN: 2006, p. 75).

## La Guerra Civil

Desde el 5 de julio de 1936, en que efectuó su presentación, el capitán de fragata Valentín Fuentes y López se encontraba en la base naval de Cartagena, al mando del destructor *Lepanto*, cuando el día 14, encontrándose a bordo descansando,

«se presentaron con grandes muestras de agitación varios oficiales para los que acababa de cometerse un desafuero intolerable al retirársele al capitán de fragata Marcelino Galán, el mando del destructor *Almirante Ferrándiz* y ser trasladado, además, a Ferrol. Estas medidas las consideraban tan graves que me instaron a acompañarles ante el jefe de las Flotillas de Destructores, contralmirante Ramón Navia Osorio, para que intercediese ante el capitán general del Departamento marítimo de Cartagena y este, en caso necesario, ante el ministro de Marina, señor Giral.

Les lideraba mi segundo, el capitán de corbeta José María Barón, y su colega de grado Benigno Badía (...) Les acompañaba un tercero, Sánchez Ferragut. La verdad, no pude entender el fondo del problema (...) Un poco perplejo, les ordené que se fueran a dormir comprometiéndome a informar al almirante del disgusto con el que los compañeros de Galán habían acogido la medida» (ib., p. 76).

Pero los acontecimientos dieron un giro, ya que a las seis de mañana del día 16 recibió orden urgentísima de alistar el buque y hacerse a la mar rumbo a Barcelona; no obstante, dos horas más tarde, cuando ya se encontraba realizando la maniobra de salida, se le ordenó «suspender el viaje y volver a su

---

(17) Orden circular de 24 de octubre de 1934. DOM, núm. 243, 30 de octubre de 1934, p. 1384.

(18) Orden ministerial de 26 de junio de 1935. Ibídem, núm. 147, 28 de junio de 1935, p. 804.

sitio de amarre»<sup>19</sup>, haciéndole saber su jefe inmediato que, al dar cuenta a Madrid de la misión que se le había encomendado, se le contestó que la dejara sin efecto y mandara otro destructor. La negativa del 2.º comandante a tomar el mando del destructor designado, pues su comandante había sido desembarcado, obligó al propio jefe de la flotilla a asumirlo, a pesar de que los oficiales mostraron un gran descontento y una resistencia pasiva que rayaba en la indisciplina.

Mientras tanto, el *Lepanto*, que permanecía amarrado junto al club de regatas «con fuegos retirados para dos horas»<sup>20</sup>, a las diez de la noche recibió nuevamente orden de alistarse, por lo que don Valentín se presentó en el edificio de capitanía para recibir instrucciones, ya que el capitán general había asumido provisionalmente el mando de las flotillas. Fuentes transmitió a este la orden recibida de Madrid: «Hacerse a la mar rumbo al Sur y al estar fuera de la vista de las costas, comunicar su situación a Madrid para recibir instrucciones»<sup>21</sup>.

Al llegar a su buque, don Valentín no dudó en ordenar «babor y estribor de guardia»<sup>22</sup>, pero años después, recordando este episodio, diría que nunca lo había hecho en situación de espíritu más confusa, pues tanto el ambiente que había observado entre el personal de capitanía como su lacónica conversación con el capitán general denotaban que algo estaba pasando. Y en esta situación, en la madrugada del día 17 largaba amarras, zarpaba de Cartagena y, cuando se encontraba en alta mar, comunicaba su situación al ministerio. Poco después le llega la siguiente orden: «Diríjase a Almería; póngase al habla con el Gobernador Civil para comunicar por teléfono con el de Cádiz, quien le dará las normas a seguir»<sup>23</sup>.

Con las primeras luces del alba, el barco fondea en el puerto de Almería. Informado Fuentes de la ausencia del gobernador civil, así como de la total tranquilidad que reinaba en la ciudad, cumpliendo el ceremonial marítimo decidió hacer una visita al gobernador militar, el teniente coronel Huertas Topete. Este le brindó una excelente acogida, y al despedirse se ofreció para acompañarlo en su visita al gobernador civil<sup>24</sup>. Juntos, pues, entraron por la tarde en el despacho de este, quien en la conversación puso de manifiesto que no había recibido llamada alguna de Cádiz. Esa misma tarde «fueron de notar las numerosas visitas realizadas al buque durante toda la tarde por elementos oficiales»<sup>25</sup>, entre ellas la del gobernador militar, con el que inevitablemente

---

(19) AHEI, FI, sign. J/8.

(20) *Ibíd.*

(21) *Ibíd.*

(22) *Ibíd.*

(23) *Ibíd.*

(24) «A partir de ese instante se me pegó como la hiedra». Así calificaría la situación don Valentín en sus años de exilio. TALÓN: 2006, p. 79.

(25) *La Armada*, núms. 81 (pp. 4 y 5) y 82 (pp. 4 y 5), 10 y 17 de septiembre de 1938, respectivamente. «Visitas a nuestros barcos. En el destructor *Lepanto*». Esta publicación periódica semanal comienza en 1937 como órgano de los marinos de la República, bajo la dirección del comisario general de la Flota, y a partir del mes de julio lo será también de la base naval.

tuvo que acudir de nuevo al requerimiento de su presencia urgente en el gobierno civil. Puesto al habla telefónica con el gobernador de Cádiz,

«me hizo saber que la guarnición de Melilla estaba sublevada por lo que debía, sin pérdida de tiempo, situarme frente a esa ciudad e impedir el envío de tropas desde ella a la Península. Mi interlocutor no parecía demasiado alarmado y confiaba en el inmediato fin de la insurrección ya que para aplastarla, según dijo, había salido de Ceuta un transporte de regulares y legionarios al mando del general Gómez Morato. Aún estaba con el auricular en la mano cuando por el teléfono directo de Madrid llamó el señor Giral, ante quien me comprometí a bloquear el puerto de Melilla.

La razón de recurrir al teléfono y no [a] la radio del barco consistía en que las unidades con mandos sospechosos de secundar al Alzamiento tan pronto como se produjese, contaban con nuestra misma clave y, por tanto, recibirían, con solo estar atentos, una información tan valiosa para ellos como letal para los intereses de la República» (TALÓN: 2006, p. 80).

A las diez de la noche, el *Lepanto* zarpa rumbo a Melilla, y a las tres de la madrugada se encuentra frente al cabo de Tres Forcas, estableciendo desde el amanecer del día 18, en zafarrancho de combate, un servicio de vigilancia y reconocimiento entre el citado cabo y el puerto, que fue efectivo sobre algunos buques mercantes. Más tarde se incorporaron, procedentes de Cartagena, los otros dos destructores de su flotilla: el *Sánchez Barcáiztegui* (buque insignia) y el *Almirante Valdés*. Es en este momento cuando, después de recibir la visita del 2.º comandante del *Barcáiztegui*, enviado por el jefe de estado mayor de la flotilla, Fuentes llega a conocer que «los regulares y legionarios, sublevados, son dueños de la situación»<sup>26</sup> en la plaza. Esa misma mañana, el *Lepanto* ya había recibido un despacho telegráfico del Ministerio de Marina que le ordenaba: «Sitúese frente a Melilla, bombardear sobre objetivos que marquen aviones bombardeo que salen península con los que establecerá contacto por radio»<sup>27</sup>. Así que, a la vista de que los barcos de la flotilla adoptan la formación en línea de fila natural, y que el *Sánchez Barcáiztegui* y el *Almirante Valdés* enfilan decididamente la entrada del puerto de Melilla, el comandante Fuentes ordena salirse de la formación y mantenerse en aquellas aguas. Convocando en el puente una junta de oficiales, da lectura de la orden recibida con anterioridad y de otra de las 15:30 en la que se reiteraba:

«Inmediatamente de recibir este radio romperán el fuego los tres buques sobre campamento y cuarteles de Regulares, centros militares o agrupaciones de fuerzas. La República española espera de la lealtad y disciplina de esas dotaciones que sabrán hacer honor a la tradición brillante de la Marina. Continuará el fuego hasta solicitud de tregua o haber consumido la mitad de los cargos. En todo caso darán

---

(26) AHEI, FI, sign. J/8.

(27) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Guerra Civil-9684, destructor *Lepanto*, cuaderno de bitácora, singladuras pares. De *Lepanto*. Número 2. Acaecimientos, 18 de julio de 1936. A las 7h 15m. N.º 3746. Ministro Marina a comandante *Lepanto*.



cuenta inmediatamente del cumplimiento de estas órdenes. Evitarán disparos sobre edificios enclavados en el casco de la población»<sup>28</sup>.

Aunque la mayoría de los oficiales se mostró opuesta a cumplir la orden ministerial, el maquinista de cargo, Ginés Jorquera, se mantuvo firme y expuso su fidelidad al Gobierno, proponiendo el envío de un despacho para indicarle la situación de los otros buques, así como el desconocimiento de los objetivos a abatir por no haber podido ver el hidro de referencia. El comandante aceptó la propuesta, pero no así la oficialidad. Mientras, los miembros más antiguos de los cuerpos auxiliares, en contacto con Jorquera, ante la actitud intransigente de los oficiales cursaron a las 17:15 el siguiente mensaje: «Estoy completamente solo ante Melilla. Dada superioridad de fuerzas contrarias, que harán estéril toda actuación mía, con segura destrucción barco, sin conseguir objetivos, consulto V.E.»<sup>29</sup>. Pero, poco antes, el comandante Fuentes, en un despacho cifrado, ya había puesto en conocimiento del ministro de Marina la situación creada por los otros dos destructores. A las 19:45, un nuevo mensaje del ministerio ordenaba: «Consérvese a prudente distancia frente situación exacta de A. Valdés y S. Barcáiztegui, procurando impedir salida de buques mercantes. Escuadrilla submarinos va en su socorro»<sup>30</sup>.

Al anochecer salió del puerto el *Sánchez Barcáiztegui*, que tomaba rumbo al noroeste, y a las dos horas zarpaba en la misma dirección el *Almirante Valdés*. La situación quedó totalmente despejada cuando los radiotelegrafistas de los tres destructores cruzaron sus mensajes, dando a conocer que los buques salidos de Melilla «habían sido ganados por sus dotaciones, devolviéndolos a la República, para lo cual marchaban ambos a Málaga y a Cartagena, respectivamente»<sup>31</sup>. Así que cuando, a la una de la madrugada del día siguiente, en los tres buques se recibió nuevamente la orden de bombardear Melilla, tan solo el *Lepanto* permanecía en aquellas aguas y no se pudo cumplimentar lo dispuesto. A las 11:00 aparecieron los submarinos, y a las 19:00 el *Lepanto* recibió la orden de dirigirse a Málaga, donde a las tres de la madrugada del día 20 su dotación pudo presenciar numerosos edificios ardiendo.

De lo ocurrido en este puerto hemos encontrado dos versiones; si las contraponemos, aunque los hechos relatados no difieren en lo esencial, sí lo hacen en la forma en que se produjeron. Relata el comandante Fuentes, escrito y firmado finalmente de su propia mano, que después de amarrar en el puerto de Málaga:

«A 5h la dotación vino a manifestarme que habían tomado el acuerdo, aprobado por el capitán de corbeta Federico Monreal que había llegado de Madrid en avión para tomar el mando del *Sánchez Barcáiztegui* y que traía poderes del gobierno, de desembarcar al 2.º comandante D. José María Barón y Romero, capitán maquinista D. Modesto Pastor Fluxá, capitán de Intendencia D. Sebastián

---

(28) *Ibidem*. «A las 15h 45m. N.º 3759. Ministro Marina a *Sánchez, Valdés y Lepanto*».

(29) *Ibidem*. «A las 17h 15m. N.º 80. Comandante *Lepanto* a Ministro de Marina».

(30) *Ibidem*. «A las 19h 45m. N.º 3771. Ministro de Marina a *Lepanto*».

(31) AHEI, FI, sign. J/8.

Noval y Bruzola y Alféreces de Navío D. Alberto Caso Montaner y D. Antonio Corpas Prieto, quienes pasaron al *Monte Toro* a disposición del Excmo. Sr. Gobernador Civil de Málaga, con una comunicación, firmada por el que suscribe, en la que se hacía constar el deseo de la dotación del *Lepanto* de que se les dispensase las máximas garantías de seguridad por no haber cometido delito alguno y sí solo abrigar, respecto a ellos, sospecha de tibieza. A 7h. y a petición de la dotación del *Alsedo* hube de nombrar Comandante interino de dicho barco al Alférez de Navío D. Alberto Caso Montaner que estaba ya en el *Monte Toro* y que tomó el mando en el acto. El que suscribe, también estuvo depuesto durante media hora por la dotación, juntamente con el resto de la oficialidad y llegó a entregar el mando al Auxiliar 1.º Naval D. Tomás Díaz y Díaz, pero aclamado por la dotación hubo de continuar en el mando del buque. A la tarde atracó al muelle del petróleo para rellenar de combustible y continuar así hasta rendir»<sup>32</sup>.

Pasados los años, después de las conversaciones mantenidas en el exilio con Fuentes, en relación con este sucedido Talón escribe que

«vestido con su uniforme reglamentario, visita al gobernador civil a quien ve confuso y enfundado en un mono. No saca gran cosa de su conversación con él encontrándose, al regresar al barco, con [que] la marinería, contagiada por la de las otras unidades de la Flota, se halla en estado de máxima efervescencia. “Usted es bueno, pero su segundo y el resto de la oficialidad, no ¡No los queremos!” le dicen. Como insiste en defenderlos lo proscriben también a él pero, sin embargo, cuando una hora más tarde espera en la estación, vestido de paisano, el tren que ha de conducirlo a Madrid, una representación del *Lepanto* le pide que regrese. A quienes no perdonan es a los otros oficiales a los que encierra en un buque de la Trasmediterránea, a cuyo capitán don Valentín envía una nota explicando que “son leales aunque, según la marinería, sospechosos de tibieza”. También le dice al comandante de Carabineros, nominalmente a cargo de esa improvisada prisión, que el estatus de los oficiales es el de *alojados*, no el de detenidos, y que debe protegerlos contra cualquier atentado» (TALÓN: 2006, p. 82).

En la madrugada del día 21 recibió Fuentes la orden de dirigirse nuevamente a Almería y ponerse a las órdenes del gobernador civil. A las 12:05 ya estaba situado en las afueras del puerto:

«Nada más entrar, avistamos a un buque de la Trasmediterránea [el *Legazpi*] y bastó que apareciera un pinche de cocina tocado con su gorro blanco para que la tripulación lo creyera lleno de moros. Nosotros, a todo esto, ignorábamos qué es lo que estaba pasando, pero un hombre, que llamaba nuestra atención desde tierra y al que recogimos, nos lo hizo saber. Se trataba de un agente de la Policía Marítima, Juan Fontcuberta. Portaba una carta del gobernador civil en la que este señor decía encontrarse cercado y la guarnición sublevada a las órdenes del teniente coronel Huertas Topeta; el mismo militar ante quien yo había presumido sobre la eficacia demoledora de mis cañones» (ib., p. 83).

---

(32) AGMAB. Guerra Civil-9684, destructor *Lepanto*, cuaderno de bitácora, singladuras pares. De *Lepanto*. Número 2. Acaecimientos, 20 de julio de 1936.

La secuencia de los mensajes cruzados entre el buque y la plaza está recogida en el libro de bitácora entre las 12:15 y las 16:00, y en este último radio el comandante del *Lepanto* comunica al ministro de Marina que

«se ha entregado la plaza al teniente coronel de Carabineros en funciones de gobernador civil. En estos momentos se constituyen prisioneros en el barco toda la oficialidad del Ejército. El gobernador civil propietario (*sic*) no aparece por ningún puesto. Tengo cuarenta prisioneros entre jefes y oficiales, que dirijo a Cartagena para entregarlos. Espero aprobación» (ib., p. 85).

Sin duda, la intervención del *Lepanto*, al expresar su comandante la voluntad de bombardear la ciudad si los sublevados no deponían las armas, fue determinante para la rendición del teniente coronel de Infantería Juan Huertas Topete en el cuartel de la Misericordia. Eso permitió que la ciudad quedara bajo el control del Gobierno<sup>33</sup> y que se transportase a Cartagena un grupo de 43 jefes y oficiales que, pasadas las tres de la madrugada del día siguiente, fueron entregados y quedaron presos en el buque *España* núm. 3. Los detenidos seguirían el trágico final de todos los que se encontraban en esta situación<sup>34</sup>.

Durante el mes de agosto, el *Lepanto* continuó desempeñando misiones en el Mediterráneo. Del 22 al 24 de julio, a las órdenes del gobernador civil, permaneció en Alicante, adonde había llegado transportando una compañía de marinería y doscientos fusiles; del 24 de julio al 1 de agosto, en el puerto de Valencia, a las órdenes de la Junta Delegada del Gobierno de la República para Levante, para pasar después a Málaga; y el día 3 fue enviado al Estrecho para impedir el posible paso de convoyes desde Ceuta a Algeciras. Finalmente, el día 5 se le ordenó dirigirse a Málaga. Durante la navegación recibió un ataque aéreo que causó un muerto y varios heridos. Así que, sin poder atenderlos por carecer de todo médico o sanitario a bordo, decide entrar en Gibraltar, pese a la manifiesta hostilidad de las autoridades británicas, que asumen curar a los heridos, pero no dar sepultura al muerto. En esta situación recibe

---

(33) De este episodio, en el que tan destacada actuación tuvo el destructor *Lepanto*, una descendiente del arquitecto y diputado socialista Gabriel Pradal, ante la lectura de la obra *Cuando la muerte no quiere*, publicada en México en 1967 por el entonces gobernador civil de Almería, Juan Ruiz-Peinado Vallejo, escribirá que el autor ignora «las apremiantes llamadas telefónicas de Pradal (en sustitución suya) para pedir al ministro de Marina don José Giral, que el barco se dirija a Almería; e ignora también que los militares levantaron la bandera blanca al amenazar al Comandante del barco, don Valentín Fuentes, con cañonear el cuartel si no se rendían inmediatamente. Este excelente don Valentín, que desde los primeros momentos dio pruebas emocionantes de lealtad a la República, es quien podría haber escrito *La batalla de Almería la gané yo...* si su natural modestia no se lo impidiera. Vive, exiliado en París con sus 86 años, y él fue quien nos dio a conocer, indignado por su falsedad, el libro de Peinado. Ayer mismo nos decía: “La conversación conmigo que relata en su libro es completamente inventada. Como lo son todas las que cuenta, con otras personas de Almería, de las cuales no sabe ni escribir los nombres”». PRADAL MARTÍNEZ: 1968.

(34) AGMAB, Guerra Civil-9684, destructor *Lepanto*, cuaderno de bitácora, singladuras pares. De *Lepanto*. Número 2. Acaecimientos, 22 de julio de 1936.

un radio del jefe de la Flota donde se le comunica que, a su salida de Gibraltar, un destructor le dará cobertura contra los aviones. Años después, don Valentín narrará así este episodio:

«Al no verse traza alguna del destructor y como, por otra parte, mis ásperos anfitriones insinuaban que me había refugiado en Gibraltar por cobardía, decidí largar amarras tras enviar un radio en el que comunicaba que, “sin esperar más”, me hacía a la mar “por dignidad”. ¡Ahí fue Troya! Zigzagueando, y sin perder de vista el tramo Ceuta-Algeciras, tuve la tremenda suerte de salir indemne de la aventura. Calculo en unas cincuenta las bombas que nos arrojaron hasta que recibí la orden de regresar a Málaga, donde fondeé junto con el grueso de la Flota» (TALÓN: 2006, pp. 88 y 89).

Esa misma noche, don Valentín supo que un importante convoy enemigo había pasado el Estrecho, con tropas y materiales, en la mayor impunidad. Y, pasado algún tiempo, como jefe de la flotilla de destructores tomó parte, con el grueso de la flota republicana, en la expedición al Cantábrico que «el 21 de septiembre salía de Málaga» (PARDO SAN GIL: 2008, p. 45), donde permaneció hasta mediados de octubre, en que regresó al Mediterráneo. Una reestructuración de mandos nombra nuevo comandante del *Lepanto*<sup>35</sup>, y por sendos decretos de 26 diciembre de 1936 Fuentes asciende, por antigüedad, a capitán de navío y es nombrado jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico, de cuyo mando tomará posesión al día siguiente (ib., p. 173). A su llegada al norte, Fuentes se encontró con que las recién creadas Fuerzas Navales del Cantábrico disponían de medios muy limitados para desempeñar sus funciones, y además tuvo que enfrentarse a la desconfianza de Joaquín Eguía, quien, al mando de la denominada «Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi»<sup>36</sup>, se desentendía de las directrices para la colaboración de ambas agrupaciones –la «falta de combatividad», según precisa nuestro protagonista, de la fuerza naval dependiente del gobierno vasco era «absoluta» (TALÓN: 2006, p. 90)–.

Pero su nombramiento, en los primeros días de febrero, como jefe de la base naval de Cartagena<sup>37</sup> lo alejará de este complejo escenario. Su designación fue muy bien acogida en todos los ámbitos políticos y profesionales, habida cuenta de su reconocido prestigio en la Marina. Tomará posesión de su cargo en la mañana del 5 de marzo de 1937. Una circular del presidente del comité central de la Flota recuerda la lealtad a la República acreditada por Fuentes y López en sus actuaciones durante los primeros momentos del alzamiento, «entregando los oficiales facciosos del buque de su mando, destructor *Lepanto*, a la justicia de pueblo, y después de cumplir con este sagrado deber, sometió a la plaza de Almería con su enérgica actuación y acertadas medi-

---

(35) Decreto de 10 de noviembre de 1936. *Gaceta de la República*, núm. 316, 11 de noviembre de 1936, p. 678.

(36) *Ibidem*, p. 51.

(37) Decreto de 7 de febrero de 1937. *Gaceta de la República*, núm. 40, 9 de febrero de 1937, p. 735.



Escuela Naval Popular, Cartagena. Colección del autor

das»<sup>38</sup>. Subraya también la delicada misión que lo llevaba a esa base naval, a la que acudía para asumir, de modo permanente, el mando de todas las fuerzas de tierra, aire y mar que constituían la guarnición; mando que, por otra parte, ejercería con plenitud de poderes civiles y militares, en un territorio segregado del correspondiente a la 3.<sup>a</sup> división. Así pues, se le otorgaba independencia militar y administrativa, contando con un estado mayor mixto y «subordinado al ministro de la Guerra de quien recibirá las órdenes para la defensa»<sup>39</sup> de la plaza. Asimismo, por entonces se decreta «llevar a cabo la empresa de organización que ha de realizarse en todos los aspectos que abarca el completo del arma marítima»<sup>40</sup>, poniendo especial énfasis en la creación de la Escuela Naval Popular.

Una de sus primeras actuaciones en el ámbito ciudadano fue remediar la situación en que se encontraban los refugios antiaéreos, que habían sido invadidos por numerosas familias que habitaban y pernocaban en ellos, impidien-

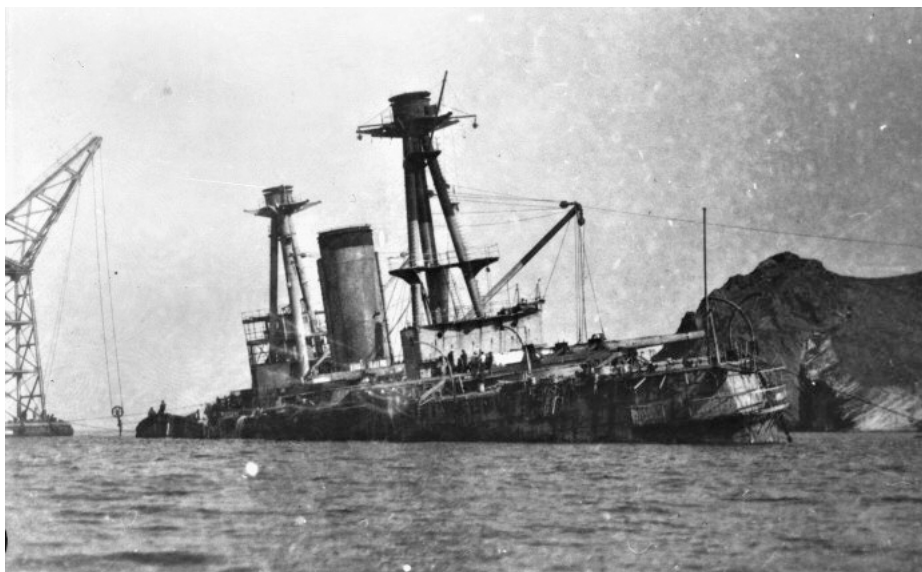
---

(38) AGMAB, leg. 8925.

(39) Decreto 2 de enero de 1937. *Gaceta de la República*, núm. 3, 3 de enero de 1937, pp. 34 y 35.

(40) Orden circular de 22 de marzo de 1937. *Ibidem*, núm. 82, 23 de marzo de 1937, pp. 1341 y 1342.





El *Jaime I* en el puerto de Cartagena. Archivo Histórico de Murcia, AC-079-004041

do así su correcta utilización y la realización de trabajos, además de convertirlos en lugares indecorosos<sup>41</sup>.

En mayo se suprimen el comité central y los demás comités de la Flota, cuyas funciones se encomiendan a delegados políticos, nombrados ministerialmente, y a comisarios designados por cada unidad. Ese mismo mes, en virtud de una circular del día 15 se produce una importante remodelación en todos los cargos de la base naval, en el marco de la cual Valentín Fuentes, con carácter interino, es nombrado comandante de las fuerzas de la Armada<sup>42</sup>. Esta remodelación se extenderá al comisariado político, en virtud de una orden del 9 de junio que dispone que el de la Flota asuma las mismas funciones en la base naval. Pero, como consecuencia de la explosión del acorazado *Jaime I*, y tras la visita al día siguiente del ministro de Marina, Indalecio Prieto, Fuentes cesa como comandante de las fuerzas navales<sup>43</sup>, aunque tal cese se suaviza un tanto al ser nombrado, por decreto de 30 de junio, jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico cuando aquel territorio atraviesa circunstancias muy críticas (EGEA BRUNO: 2020).

---

(41) *Cartagena Nueva*, núm. 3809, 23 de marzo de 1937, p. 3.

(42) *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, núm. 119, 18 de mayo de 1937, p. 389. Es una orden firmada por Largo Caballero, que dimite dos días después y es sustituido por Indalecio Prieto.

(43) La explosión del *Jaime I* tuvo lugar el 17 de junio, a las 15:30, encontrándose amarrado en el muelle de La Curra.



El 9 de julio toma posesión de su nuevo cargo, que antes de su llegada había venido ejerciendo el capitán de fragata retirado Juan Antonio Villegas, delegado marítimo de Santander. Esta ciudad se había convertido en la base y sede de las Fuerzas Navales del Cantábrico, pues desde el 19 de junio Bilbao estaba ocupado por las tropas de Franco, de manera que Fuentes se impone la tarea de reconstruir la Marina republicana en la cornisa. Poco a poco se fueron recuperando buques de guerra y auxiliares, en los que se enroló a nuevas dotaciones; y, a pesar del bloqueo, se logró mantener el tráfico marítimo, vital para la alimentación de la población y el suministro del ejército. Pero, no obstante todos estos esfuerzos, a últimos de agosto de 1937, la agrupación naval republicana tuvo que abandonar a toda prisa el puerto de Santander, ante el imparable avance de las fuerzas de la coalición franquista:

«Y en aguas asturianas encontraron refugio el *Císcar* y el *Díez*, los submarinos C-2, C-4 y C-6, el torpedero núm. 3, los bous *Bizkaia*, *Guipuzkoa* e *Ipareko Izarra*, de la Marina Auxiliar Vasca, y otras embarcaciones menores dedicadas al dragado de minas y la vigilancia costera. Su mera presencia seguía constituyendo una amenaza para la Marina nacionalista.

La Legión Cóndor redobló los bombardeos sobre los puertos asturianos de Gijón y Avilés. Especialmente duro fue el del 28 de agosto sobre El Musel: varios mercantes fueron alcanzados por las bombas y hubo muertos y heridos entre las tripulaciones. El petrolero *Elcano* se incendió y tuvo que ser remolcado fuera del puerto y hundido. Caos, impotencia, desesperación, pánico..., llevan a la insubordinación: los submarinos C-2 y C-4 se largaron a puertos franceses y sus comandantes desertaron; los bous vascos también huyeron a Francia y el *Díez* se refugió en el puerto inglés de Falmouth. Quedaban el *Císcar*, uno de los destructores más modernos, al mando del alférez de navío Castro Izaguirre, el torpedero núm. 3, al mando del teniente de navío Ruiz de Ahumada y el submarino C-6, al mando del capitán de corbeta ruso Eguipko» (LARUELO: 2014a).

El 18 de octubre, Fuentes pone en conocimiento del ministro de Marina y Aire el agravamiento de la situación y la necesidad de salvar la Flota. Al día siguiente recibe contestación, en la que se le ordena que el personal de Marina embarque en el *Císcar* y se dirija a Cartagena. El coronel Prada se opuso a esta orden, alegando que eso afectaría a la moral de los combatientes. Fuentes decide poner en conocimiento del ministro tal negativa y asume la responsabilidad de aplazar veinticuatro horas la salida de Gijón. Pero nunca obtuvo contestación.

En esta situación, el miércoles 20 de octubre «el capitán de navío Valentín Fuentes, jefe de las Fuerzas navales del Cantábrico había visto cómo los bombarderos Heinkel 111 de la Legión Cóndor, habían hundido el día anterior en El Musel, al destructor *Císcar*, inutilizado al submarino C-6, echado a pique mercantes e incendiado los depósitos de la Campsa» (ib.) La tarde de ese mismo día habían salido hacia Francia, en avión, «su consejero naval, el oficial Arkadii V. Kruchenykh, y el comandante del C-6, capitán de corbeta Nikolai P. Eguipko, que antes había hundido su dañado submarino a tres

millas de la costa» (ib.) Así las cosas, Fuentes decide abandonar los puertos asturianos que le habían servido de refugio, y embarca en Gijón en el destartado torpedero núm. 3 que, pese a su escasez de combustible y su mal estado, consiguió «levantar presión y estuvo dispuesto para salir a últimas horas de aquella tarde del 20 de octubre» (RUIZ SIERRA: 2005, p. 46), rompiendo el bloqueo. «Y en estas incomprensibles condiciones llegó al estuario del Garona, entrando en Le Verdon el 21 de octubre de 1937. De allí remontó el río y entró en Burdeos, donde quedó amarrado y apagado» (ib.)

«Iban a bordo altos mandos militares, incluido el jefe de las fuerzas republicanas, coronel Prada, con su hijo, y la dotación del C-6. La del *Císcar* y el resto de personal de Marina también se pudo poner a salvo a bordo del remolcador *Plutón* y del mercante inglés *Stanbrook*. Cincuenta y nueve embarcaciones de todo tipo arribaron a los puertos franceses del Atlántico con miles de milicianos y civiles que rápidamente fueron enviados por ferrocarril hacia Cataluña. Otros, fueron recogidos en alta mar por barcos de guerra y cargueros ingleses que los desembarcaron en Francia. Pero veintiocho pesqueros y mercantes, abarrotados de gente, fueron capturados por el crucero nacionalista *Almirante Cervera* y por la flota nacionalista del bloqueo. Estos miles de prisioneros fueron conducidos a campos de concentración en Galicia» (LARUELO: 2014a, p. 30).

En la nota oficial sobre lo ocurrido en Asturias facilitada por el Ministerio de Defensa Nacional el 23 de octubre de 1937, se dice que el coronel Prada, jefe del Ejército del Norte, comunica la evacuación de doce mil hombres con las embarcaciones existentes en los puertos de Gijón y Avilés, y que, por su parte, «el capitán de navío Valentín Fuentes ha puesto en conocimiento del ministro que está a salvo todo el personal que tenía a sus órdenes como jefe de las fuerzas navales del Cantábrico, incluso las dotaciones del destructor *Císcar*, torpedero núm. 3, unidades de nuestra flota que resistieron hasta última hora en el puerto de Musel»<sup>44</sup>.

Pasados los años, don Valentín recordará con amargura este patético éxodo:

«Nos trataron mal, muy mal, como a ganado. Nos despreciaban, en primer lugar, por ser españoles; luego por haber sido derrotados y algunos, también, porque éramos *rojos*. ¡Y esa era la Francia del Frente Popular contra la que todos los días lanzaban rayos y centellas los periódicos franquistas! Los que poseíamos algún relieve logramos ser conducidos a la frontera española en unas condiciones hasta cierto punto dignas, pero los demás fueron metidos en vagones de ganado, precintando las puertas, y bajo severa custodia, conducidos a la raya de Cataluña» (TALÓN: 2006, p. 99).

De lo sucedido al *Císcar* hemos sabido por el relato al respecto del entonces ministro de Defensa Nacional, Indalecio Prieto, quien el mismo 19 de

---

(44) *Solidaridad Obrera* (Barcelona), núm. 1721, 24 de octubre de 1937, p. 8.

octubre, a las 11:30, expidió un telegrama por el que daba al jefe de las Fuerzas Navales del Norte la orden de que el destructor saliese para Casablanca y que diera cuenta de ello al jefe del Ejército de Asturias. Se trataba de evitar el sacrificio inútil del mejor de nuestros destructores. Pero, al día siguiente, el ministro, estupefacto, supo que el *Císcar* acababa de hundirse en El Musel por efecto de un bombardeo aéreo, y cinco días más tarde le entregaron un despacho de Valentín Fuentes que decía: «Coronel Prada y agregado técnico [un técnico ruso] estiman que el *Císcar* debe continuar aquí. Dígame si rectifica usted su orden».

Pero el mensaje no llegó a manos de Prieto a su debido tiempo; si ese hubiera sido el caso, aclara este,

«yo hubiese ratificado mi orden y el barco se habría salvado. Versión que se me dio: que el mensaje del señor Fuentes se había caído en el gabinete de cifra detrás de un diván donde se encontró al cabo de varios días. ¡Qué extraño! Nunca había ocurrido cosa semejante. Nombré juez especial para instruir sumario. Sé que se decretaron algunas detenciones entre el personal del gabinete de cifra. Ignoro lo que después se hiciera. Por la referencia del que fue jefe de las fuerzas navales del Norte, y por un informe del comisario general de aquellas, conocí más tarde lo ocurrido. Don Valentín Fuentes se presentó en la jefatura del ejército del Norte a decir que el *Císcar* iba a salir por orden mía. Se produjo una escena violenta, a la que no fue ajeno algún ruso que calificó de cobardes a quienes iban a salir en el *Císcar* por mi orden. Como consecuencia de tal escena, don Valentín Fuentes se creyó en el caso de retrasar la salida hasta que yo respondiera a su consulta; pero no pude contestar a tiempo, porque el telegrama lo recibí a los cinco días de haberse hundido el barco. El *Císcar* se perdió, y quien había motejado de cobardes a sus tripulantes partió en avión para Francia, de madrugada, tres o cuatro horas después de lanzar tan injustificada injuria» (PRIETO: 1953, pp. 1 y 2).

Por sendos decretos de 25 de octubre y 24 de diciembre es nombrado, sucesivamente, jefe de Estado Mayor y subsecretario de Marina. Como quiera que por esta época se suscitó un especial interés acerca de la situación de la Escuela Naval Popular en Cartagena, el 12 de enero de 1938 dirige desde Barcelona una carta al jefe de la Flota para solicitarle información una vez terminados los cursos de carácter abreviado que provisionalmente venía impartiendo y siendo inminente la publicación de la primera convocatoria para cubrir cien plazas de alumnos. También vivirá episodios tan trascendentales como el hundimiento del crucero *Baleares*. Al informar al ministro sobre el siniestro, Fuentes expone la situación anómala de que los destructores ingleses *Boreas* y *Kempenfelt* infringieran los convenios establecidos al entregar los naufragos recogidos «a los buques facciosos, con lo que se facilitó a los rebeldes el concurso de tripulantes avezados que pueden tomar de nuevo las armas contra el Gobierno legítimo de su nación»<sup>45</sup>. Cesando por dimisión en este último cargo por decreto de 5 de abril de 1938, quedó a las órdenes

---

(45) Archivo Histórico Nacional, Diversos, José Giral 7, N.14, 13 de marzo de 1938.

directas del nuevo ministro de Defensa Nacional, Juan Negrín, que ha asumido la cartera tras la dimisión de Indalecio Prieto y Tuero.

En este último destino, con ocasión de vacante, fue ascendido al empleo de contralmirante por decreto de 19 de febrero. Su ascenso fue el único de esta naturaleza que se produjo durante la guerra. Residiendo en Barcelona, fue nombrado vocal representante de la Subsecretaría de Marina de Guerra en el consejo de administración de la Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española, por orden de 23 de julio de 1938. Su último servicio oficial lo llevará a cabo el 19 de noviembre, cuando es designado miembro de la misión extraordinaria que, en representación del Gobierno, asistirá en Ankara a los funerales del presidente turco Kemal Atatürk, para regresar posteriormente a Barcelona.

## El exilio

En los últimos días de la guerra, atendiendo a las órdenes de evacuación, se dirigió a Cataluña. El 29 de enero de 1939 recibió cabos para que se dirigiera a Port-Vendres y se internase en Francia, a fin de organizar, de conformidad con el consulado, el acomodo de los que atravesaban la frontera. Al finalizar la contienda quedó residiendo en París, donde conoció su baja en la Armada, con el empleo de capitán de fragata, por orden de 22 de noviembre de 1939, «por no haber efectuado su presentación ante las Autoridades Nacionales, e ignorándose su paradero»<sup>46</sup>. La resolución llevaba aparejada la pérdida de todos los derechos y prerrogativas adquiridos a partir del 18 de julio de 1936, y la baja correlativa en el escalafón de Ingenieros Geógrafos del Instituto Geográfico y Catastral<sup>47</sup>. En 1941 fue encausado por el Tribunal Regional de Responsabilidades Políticas de Madrid. Tras una infructuosa búsqueda de propiedades y cuantas bancarias a su nombre, el proceso se resolvió en 1945<sup>48</sup> con una condena en ausencia a tres años de inhabilitación para cargo público y al pago de tres mil pesetas.

La ocupación alemana de Francia lo obligó a trasladarse a la zona libre de Marsella<sup>49</sup>. «Hubiera podido salir para México, pero el titulado “Gobierno de Vichy” le negó el visado correspondiente, y cuando lo obtuvo era tarde: Francia era ocupada completamente»<sup>50</sup>. A base de sacrificios sin cuento conseguirá ir sobreviviendo. El diputado socialista Manuel Muiño Arroyo, quien le conocía bien por haber sido durante la guerra jefe de los Servicios de Transportes de la Subsecretaría de Armamentos en el Ministerio de Defensa Nacional, y

---

(46) DOM, núm. 14, 25 de noviembre de 1939, p. 68.

(47) *Boletín Oficial del Estado*, núm. 108, 18 de abril de 1939, p. 2166.

(48) *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, núm. 31, 5 de febrero de 1945, p. 3.

(49) AHEI, FI, sign. J/8. «Cartas cruzadas entre Valentín Fuentes y Manuel de Irujo». Su estancia en Marsella nos la revela su compañero el capitán de fragata e ingeniero hidrógrafo David Gasca, quien en la nota necrológica que publicó en *Le Monde* el 19 de julio de 1975 indica: «Je l'ai vu pour la première fois en zone libre à Marseille en 1942».

(50) *Ibidem*.

apreciaba sus conocimientos técnicos y científicos, recordará años después, en la necrológica que le dedicó, que «hizo frente con estoicismo y serenidad a las adversidades inherentes a aquella angustiosa situación, y se puso a fabricar alpargatas y a realizar otros trabajos manuales, para él más duros que para un trabajador manual, y todo ello lo soportó don Valentín Fuentes de manera digna y con admirable espíritu» (MUIÑO: 1975), así que cuando se le interrogaba por esta situación, que compartía con otros exiliados, entre otros el general Hernández Saravia, respondía con humor que, «en la Marina, se ha de saber hacer de todo» (SÁNCHEZ I AGUSTÍ: 2009).

En 1945 regresa a París; y cuando, al año siguiente, el gobierno de la República en el exilio se traslada a la capital francesa desde México, al asumir el general Hernández Saravia las funciones del Ministerio de Defensa fue nombrado jefe de Estado Mayor de la Armada<sup>51</sup>, en calidad de lo cual hará un viaje a Yugoslavia. Creada la Orden de la Liberación de España, de carácter civil<sup>52</sup>, fue nombrado su maestrante y secretario-canciller, así como caballero de la de la Lealtad. La nota más triste de esta época del exilio, sin duda, es la muerte de su esposa, acaecida en Madrid el 18 de julio de 1952<sup>53</sup>, aunque, habiendo sido diagnosticada de una enfermedad incurable y estando «desahuciada», antes había pasado la frontera en ambulancia a fin de «despedirse para siempre del marido» (TALÓN: 2006, p. 100).

En 1953 asiste en París a los actos de la fiesta nacional, formando parte de la comisión que representa al gobierno republicano en el exilio. En los años sesenta, cuando el escritor Luis Romero entrevistaba en un hospital de los alrededores de París a Gabriel Pradal, arquitecto y diputado socialista por Almería, «a determinados momentos estuvo presente Fuentes, marino de guerra, exiliado y sordo que fue a visitarle»<sup>54</sup>. En 1969, según contaba Ramón Álvarez Palomo, dirigente anarquista asturiano que fue consejero de pesca en el Consejo Soberano de Asturias y León, «era una de sus mayores alegrías la de invitar a los amigos exiliados a merendar una tortilla española cuando conseguía hacerse con unas patatas y unos huevos» (LARUELO: 2014b, p. 32). A sus 93 años podía vérselo todavía por la capital francesa, firme y tenaz, recorriendo sus calles y los pasillos del metro, que conocía muy bien. En Francia también residió, durante catorce años, en la pequeña localidad de Montreuil-sous-Bois<sup>55</sup>, alojado «en la Residence Paul Doumer gracias al Servicio Social de Ayuda a los Refugiados, pues no dejó de ser refugiado político. Cobraba la modesta *Allocation Spéciale Vieillesse*, poseía la carta de Económicamente débil y la *Carte de Séjour*, con la inclusión de indigente»<sup>56</sup>.

---

(51) Decreto de 1 de septiembre de 1947. *Gaceta Oficial de la República*, núm. 19, 20 de septiembre de 1947, p. 93.

(52) Decreto de 3 de septiembre de 1947. *Ibidem*, pp. 93 y 94.

(53) Esquela de doña Matilde Cortés de Fuentes. *Abc* de Madrid, 19 de julio de 1952, p. 37.

(54) «El artículo inédito sobre la Guerra Civil». *La Voz de Almería*, 15 de diciembre de 1985, p. 21. ROMERO: 1967, p. 19.

(55) Archivo Municipal de Alboraya, fondo Julio Just, sign. 4759-29.

(56) AHEI, FI, sign. J/8.

Fue en París donde conoció al periodista Vicente Talón<sup>57</sup>. Sobre las conversaciones con él mantenidas, en las que hizo gala de conservar una memoria excelente, en diciembre de 1972 Fuentes dirá que «Talón, en su entrevista conmigo, tomó a vuela pluma una serie de notas. Como el tiempo apremiaba le dejé, en calidad de devolución, el tercer cuadro de mi tríptico relatando las horas que precedieron a la caída de Gijón»<sup>58</sup>. Pero en junio de 1976 todavía no se había publicado pues, según escribe Talón a Manuel de Irujo, de las entrevistas hechas en su día, y que a causa de la censura no se habían podido publicar, «han aparecido ya las que le hice a Abad de Santillán, Sánchez Albornoza y el coronel Galán. Y van a ir luego las de Jiménez de Asúa, Pasionaria, Julián Gorkin y un etcétera entre los que se incluye ese excelente caballero que fue el almirante Fuentes»<sup>59</sup>.

### Su muerte y regreso a la patria

Cuando quiso regresar a España en los años setenta no se le permitió (TALÓN: 2006, p. 100; cit. por FDEZ. DÍAZ: 2009, p. 299), y en la noche del 5 de junio de 1975 falleció en París<sup>60</sup>. Sus restos descansan, desde el día 13 de dicho mes y año, en el panteón familiar del cementerio de su ciudad natal, en el nicho C-21 del grupo panteón, junto a las cenizas de su esposa, que fue allí inhumada el 26 de abril de 2008. La noticia de su muerte tuvo un sentido eco en la BBC de Londres y en la prensa francesa. El periódico *Le Monde*, en su edición del 19 de julio, publicó una necrológica del capitán de fragata e ingeniero geógrafo David Gasca Aznar, también en el exilio, titulada «La mort d'un amiral». En ella calificaba al difunto de «un exemple rare de loyauté. Officier sous la monarchie espagnole, il avait prêté serment de fidélité, comme le roi y avait engagé tous les officiers de l'armée royal à le faire, à le jeune République espagnole de 1931». Gasca Aznar terminaba su texto

---

(57) Talón afirma que fue en 1969, hablando en París con don Manuel de Irujo, cuando supo de la existencia de Valentín Fuentes, que por entonces residía como exiliado en la capital francesa; y fue el mismo don Valentín en persona quien por esos días «llegaba a mi hotel, iniciándose así una amistad que duró algunos años y que me resultó utilísima, tanto para reconstruir con sus recuerdos y papeles lo que fue la confrontación naval entre Pasajes y Gijón, como para acceder al testimonio de subordinados suyos, con el capitán de navío Juan Antonio Castro Izaguirre a la cabeza» ([https://ianasagasti.blogs.com/mi\\_blogmi\\_blog/2016/09/el-dinero-fue-lo-que-llevó-a-los-barcos-ingleses-a-forzar-el-bloqueo-de-bilbao.html](https://ianasagasti.blogs.com/mi_blogmi_blog/2016/09/el-dinero-fue-lo-que-llevó-a-los-barcos-ingleses-a-forzar-el-bloqueo-de-bilbao.html)).

(58) AHEI, FI, sign. J/7-9. «Cartas cruzadas entre Valentín Fuentes y Manuel de Irujo».

(59) AHEI, FI, sign. J/7, 9, 21, 27. Tarjetas postales y cartas remitidas por el historiador Vicente Talón a Manuel de Irujo, relativas a cuestiones políticas históricas y personales. Se incluyen unos recortes del diario *Pueblo* que recogen declaraciones del dirigente anarquista Diego Abad de Santillán.

(60) Esquela de «Valentín de Fuentes López, marino de guerra e ingeniero geógrafo, falleció en París el 5 de junio de 1975, habiendo recibido (...) Sus hijos María del Carmen, María del Pilar, Luis y Rafael de Fuentes Cortés, hijos políticos José López Martínez, Helene de Meden y María del Carmen Granda». *Abc* de Madrid, 28 de junio de 1975.



preguntándose: «Combien d'hommes admirables ont disparu en silence loin de leur terre natale, mais avec au fond de leur coeur, une Espagne sublime?»<sup>61</sup>. Por su parte, el diario *Le Nouveau Socialiste* resaltaba «su comportamiento en las altas funciones que eran las suyas en los duros tiempos de la guerra, la manera sencilla de estar en su sitio, y hacer frente a las responsabilidades como correspondía a la gravedad de la situación y de los problemas en los que tenía que intervenir» (MUIÑO: 1975). Su muerte causó un extremado sentimiento también entre el grupo de personas que lo habían tratado en el exilio, en especial en Vicente Talón, quien le dedicó estas palabras: «Era todo un caballero, un hombre honrado y, sobre todo, coherente hasta el final con sus ideas»<sup>62</sup>.

## Epílogo

Dice nuestro Villamartín, hablando de las guerras civiles: «[En ellas] habrá más odio, sangre y devastación que en una guerra extranjera en que no se trata sino de poner en armonía intereses no tan enlazados (...) En medio de tantos males como las guerras civiles arrastran consigo, purifican, sin embargo, la atmosfera política, y dan a las revoluciones una marcha lenta, pero decisiva, haciendo estables las reformas y creando principios de honor entre los enemigos».

Nos acercamos al centenario del comienzo de aquella infortunada tragedia que partió España en dos bandos, enfrentó a nuestras familias y causó posteriormente el exilio de miles de españoles, por motivos ideológicos o por temor a la represión, en lo que constituye uno de los grandes dramas de nuestra historia. Sus descendientes pasamos una posguerra durante la que no terminaron de cicatrizar las heridas que nos infligimos unos a otros durante la contienda. La llamada «transición democrática» aspiró a remediarlo, y durante ella fue madurando un espíritu de reconciliación y paz social de cuyo éxito es muestra una monarquía parlamentaria que pronto cumplirá cincuenta años.

## Fuentes

### *Bibliografía consultada*

- BASO ANDREU, Antonio (2002). Valentín de Fuentes. El marino geógrafo. Revista *4 Esquinas*, 145. Huesca.
- EGEA BRUNO, Pedro M.<sup>a</sup> (2020). La quinta columna y la derrota de la II República. La Base naval principal de Cartagena: una fortaleza minada (1936-1939). *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 42, 241-262.

---

(61) AHEI, FI sign. J/8. «Cuántos de estos hombres admirables han desaparecido en silencio, lejos de su tierra natal, pero con la España sublime en el fondo de su corazón».

(62) AHEI, FI, sign. J-1,10. Carta de Vicente Talón a Manuel de Irujo, 14 de agosto de 1975.

- FERNÁNDEZ DÍAZ, Victoria (2009). *El exilio de los marinos republicanos*. Universitat de València.
- LARUELO, Marcelino (2014a). Valentín Fuentes. Octubre de 1937. Los jefes militares republicanos (I). *El Comercio*, 4 de noviembre de 2014.
- (2014b). Valentín Fuentes. Octubre de 1937. Los jefes militares republicanos (II). *Ibidem*, 12 de noviembre.
- MUÑO, Manuel (1975). El almirante Fuentes ha fallecido. *Le Nouveau Socialiste* (Toulouse), núm. 81, 1 de octubre, pp. 3 y 5.
- PARDO SAN GIL, Juan (2008). *La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39)*. Donostia/San Sebastián, Untzi Museoa/Museo Naval.
- PRADAL MARTÍNEZ, Mercedes (1968). Una manera de escribir la historia. *Le Socialiste*, 2 de mayo de 1968, pp. 7 y 8.
- PRIETO, Indalecio (1953). Recapitulación. Pruebas al canto. *El Socialista* (Toulouse), núm. 5661, 26 de marzo de 1953, pp. 1 y 2.
- ROMERO, Luis (1967). *Tres días de julio*. Barcelona, Plaza & Janes, p. 19 (prólogo).
- RUIZ SIERRA, Manuel (2005). *Así empezó todo. Memorias de un marino de la República*. Valladolid, A. F. Editores.
- SÁNCHEZ I AGUSTÍ, Ferran (2009). *Maquis y Pirineos: la gran invasión (1944-1945)*. Lleida, Milenio, ed. digital.
- TALÓN, Vicente (2006). *1936-1939. Luchamos por la República*. Bilbao, Grafite Ediciones.

### **Bibliografía general**

- ARRARÁS IRIBARREN, Joaquín (dirección literaria) y SAENZ DE TEJADA, Carlos (dirección artística) [1939-1943]. *Historia de la Cruzada española*. Madrid, Ediciones Españolas.
- BENAVIDES, Manuel D. (1976). *La escuadra la mandan los cabos*. México, Ediciones Roca.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo (1983). *Armada española, siglo XX*. Madrid, Ediciones Poniente.
- CERVERA PERY, José (1978). *Alzamiento y revolución en la Marina*. Madrid, San Martín.
- CERVERA VALDERRAMA, Juan (1968). *Memorias de guerra (1936-1939)*. Madrid, Editora Nacional.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, Victoria (2021). «Aproximación al exilio republicano a través del exilio de los marinos de la Armada tras la guerra de España» (tesis doctoral). Universitat de València.
- FERNÁNDEZ-XESTA Y VÁZQUEZ, Ernesto (2014). Genealogía ascendente y descendente del doctor en Medicina don Blas de Santiago-Fuentes y Núñez. *Boletín de la Institución Fernán González*, XCIII, 249 (2014/2), 399-425. Burgos.
- MARTÍN PEÑA, Mariano (2011). *Historia del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos, 1900-2010*. Madrid, Cultiva Libros, Colección Estudios 271.
- MARTÍNEZ BANDE, José Manuel (redactor ponente) [1985]. *El final de la Guerra Civil*. Madrid, San Martín-Servicio Histórico Militar, Monografías de la Guerra de España 17.
- MARTÍNEZ LEAL, Juan (1993). *República y guerra civil en Cartagena (1931-1939)*. Ayuntamiento de Cartagena-Universidad de Murcia.
- MAYORAL GUIU, Miguel (2013). «Evacuación y acogida en Francia de los refugiados procedentes del frente norte durante la guerra civil española 1936-1937» (tesis doctoral). Universidad de Salamanca.
- MORENO DE ALBORÁN Y DE REINA, Fernando y Salvador (1998). *La guerra silenciosa y silenciada IV-2*. Madrid.
- PRADAL BALLESTER, Gemma (1991). *Gabriel Pradal (1891-1965)*. Almería, Instituto de Estudios Almerienses.
- QUIROSA-CHEYROUZE Y MUÑOZ, Rafael (1986). *Política y guerra civil en Almería*. Editor Cajal, España.
- SILVA SUÁREZ, Manuel (1999). *Uniformes y emblemas de la Ingeniería Civil española*. Zaragoza, Diputación de Zaragoza-Institución «Fernando el Católico» (CSIC).
- SUEIRO, Daniel (1983). *La flota es roja*. Barcelona, Argos Vergara.
- ZUGAZAGOITIA MENDIETA, Julián (2007). *Guerra y vicisitudes de los españoles*. Barcelona, Tusquets Editores.

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

***Fuentes documentales***

Archivo Central del Cuartel General de la Armada  
Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB)  
Archivo Histórico Nacional  
Archivo Municipal de Alboraya  
Archivo Histórico de Eusko Ikaskuntza (AHEI) [en línea].

***Fuentes hemerográficas***

Biblioteca Nacional de España. Hemeroteca Digital  
Biblioteca Virtual de Prensa Histórica  
Hemeroteca Municipal de Madrid  
Archivo Municipal de Cartagena. Hemeroteca Digital.

***Publicaciones seriales***

Biblioteca Virtual de Defensa  
Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. Gaceta, Colección Histórica.

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

Pedro PÉREZ-SEOANE GARAU  
Capitán de navío director  
de la Biblioteca Central de la Marina

## LA HISTORIA VIVIDA

### **La pitillera de «Polo» y el *Virgen de Chamorro***

Algunos aviones han tenido una vida especial que los ha hecho acreedores del privilegio de ocupar páginas destacadas en la historia de la aviación, en este caso, de la Aeronáutica Naval española. Uno de ellos es, sin duda, el avión anfibia *Virgen de Chamorro*. La historia de este pequeño aeroplano es reseñable por las especiales circunstancias que rodearon su vida operativa, en la que se combinaron el espionaje y la intriga con la alta política internacional y grandes dosis de heroísmo, audacia y valor de los hombres que lo volaron; y algo de suerte también.

La historia del avión Fairchild 91, *Virgen de Chamorro*, comienza en 1934, cuando la Panamerican Airways encargó el desarrollo y producción de un avión anfibia de pasajeros para sus aerolíneas filiales de China y Brasil. El encargo se hizo a la Fairchild Manufacturing Corporation, de Maryland (Estados Unidos), y consistía en un prototipo de desarrollo y una serie de seis aviones. El prototipo, designado como XA-492, fue diseñado por el ingeniero de Fairchild Armand Thiebold e hizo su primer vuelo de pruebas el 5 de abril de 1935. Fue todo un éxito y demostró ser el avión anfibia de mejores prestaciones del mundo; en palabras del historiador militar Gerald Howson, era entonces «the largest, fastest and most advanced single-engined amphibian flying-boat in the world».



El *Virgen de Chamorro* durante el tiempo que sirvió en Pasajes

El prototipo no fue finalmente adquirido por Panamerican, que canceló el contrato tras recibir los dos primeros aviones, y quedó en la fábrica de Fairchild en Hagerstown, Maryland. Los restantes cuatro aviones del encargo original –los no adquiridos finalmente por Panamerican– fueron vendidos a la Marina Imperial de Japón (dos de ellos), a un particular norteamericano y al Museo de Historia Natural de Nueva York, este último para realizar expediciones científicas en Nueva Guinea. Es llamativo que este formidable modelo de avión, del que se construyeron tan solo siete unidades, surcara en un breve periodo de tiempo los cielos de América, África, Asia y Europa (¿Europa? ¿Cuál de todos ellos voló en Europa?).

Antes de responder a esta pregunta describamos sucintamente las características de esta aeronave. El Fairchild 91, apodado «Baby Clipper», era un hidrocanoa anfibio de 14,2 metros de longitud y 17 de envergadura; pesaba cerca de 3.000 kg y estaba propulsado por un motor radial Pratt & Whitney Hornet S2E-G, de 750 caballos de potencia, que le proporcionaba una velocidad máxima de 260 km/h. Tenía capacidad para transportar ocho pasajeros, además de los dos pilotos, todos ellos alojados en tres cabinas independientes.

Fue justamente el prototipo XA-492 del Fairchild 91 el que voló en Europa, en España para ser precisos, y su historia, plagada de avatares, merece ser glosada en esta revista. La forma en la que este avión llegó a España en 1937 podría haber sido, sin temor a exagerar, el guion de una gran novela de acción y suspense. Estos fueron los hechos: en noviembre de 1936, un enigmático letón afincado en Estados Unidos, llamado Robert



Cuse<sup>1</sup>, recibió del ministro español de Marina y Aire, Indalecio Prieto, el encargo de comprar en aquel país y en México material de guerra y aviones comerciales susceptibles de uso militar para la República. Era una operación de compra compleja, porque las autoridades estadounidenses veían con recelo el eventual apoyo de su industria a uno u otro de los contendientes en la guerra civil española; cualquier apoyo industrial –argumentaban– pondría en entredicho la debida neutralidad en la contienda española. Tan serio era el compromiso de la Casa Blanca con este estatus de neutralidad que el gobierno estadounidense pidió oficialmente a las empresas privadas que no vendieran material de guerra, lo que se conoció como «embargo moral». Para encubrir la operación de compra, esta se hizo a través de la agencia comercial soviética Amtorg, establecida en Nueva York, y utilizando como intermediario-consignatario a Francisco Cruz Salido, secretario particular de Prieto. Se adquirieron finalmente en Estados Unidos dieciocho aviones (uno de ellos, el Fairchild 91, por 60.000 dólares), cientos de motores y repuestos por valor, todo ello, de casi tres millones de dólares. Tras arduas negociaciones internas e internacionales, finalmente Robert Cuse obtuvo, el 28 de diciembre, la necesaria licencia de exportación.

El propio presidente Roosevelt decidió intervenir para evitar la salida de ese material y dio instrucciones a su gabinete a fin de iniciar la reforma, con carácter urgente, de la Neutrality Act (ley de neutralidad) vigente con la finalidad de ilegalizar definitivamente la venta de material bélico a los contendientes en España<sup>2</sup>. Era una carrera contrarreloj; los dieciocho aviones ya habían volado desde distintos estados a Nueva York, y Cuse necesitaba sacarlos del país antes de que se aprobase la reforma en marcha de la Neutrality Act, para

(1) Enigmático porque 1) se desconoce su verdadero nombre –algunas fuentes afirman que se llamaba Alexander Sjasin; otras, que su verdadero apellido era Kuze, pero un error a su llegada a EE.UU., en 1914, cometido por el oficial de la oficina de inmigración al transliterarlo del cirílico, lo convirtió en «Cuse», y este nunca intentó deshacer el entuerto–; 2) trabajaba de forma encubierta para la Unión Soviética desde que en 1925 fundara la Vimalert Company en Jersey City, y muy posiblemente también trabajaba para el KGB.

(2) Era necesaria la reforma porque la ley prohibía la venta de material en los casos de guerra entre dos Estados, pero no contemplaba el caso de una guerra civil.



lo que se había convocado a la Cámara de Representantes y al Senado el día 7 de enero de 1937. Casualmente había un carguero español en el puerto de Brooklyn, el *Mar Cantábrico*, y su capitán, José Santamaría, aceptó embarcar los aviones, los motores y los repuestos adquiridos con destino a España. Trabajando sin descanso, día y noche, el día 7 de enero se había logrado desmontar y embarcar ocho de los aviones y uno de los motores de respeto, a pesar de la huelga de estibadores en curso. No había tiempo para más; el *Mar Cantábrico* debía zarpar sin demora. A las doce del mediodía, la enmienda a la ley de neutralidad ya había sido aprobada en el Senado y se estaba debatiendo en la Cámara de Representantes, donde un único congresista (John Bernard, de Minnesota) se opuso a la propuesta del Gobierno con un larguísimo discurso que, para ganar tiempo, Bernard prolongó hasta que le informaron de que el *Mar Cantábrico* había salido ya de puerto. La reforma se aprobó por 411 votos contra uno, pero era demasiado tarde: el carguero español ya navegaba a toda máquina para salir del mar territorial estadounidense. Todavía tuvo que sortear un último escollo: unos cientos de yardas antes de cruzar la línea de las tres millas náuticas, fue detenido por un buque y un avión de la Coast Guard, que tras comprobar su documentación y carga le dejaron proseguir viaje.

El *Mar Cantábrico* completó la carga de material de guerra (munición y cañones adquiridos por el embajador español en México, Gordón Ordás) en el puerto mexicano de Veracruz, de donde zarpó el 19 de febrero rumbo a España. Consciente del elevado valor militar de su carga, el capitán del barco tomó medidas durante el tránsito del Atlántico para evitar que el buque fuese interceptado por la flota nacional a su llegada a la costa española. Y así, la carga en cubierta se cubrió con lonas pintadas; se mantuvo un estricto silencio radio—solo roto unos minutos, días antes de llegar al Cantábrico, debido posiblemente a un breve motín a bordo—; y, para hacer pasar el carguero por un barco británico, se izó, el pabellón inglés y se le pintó en el costado un nuevo nombre, *Adda*, y en la popa, el nombre de su falso puerto base, «New Castle» (*sic*)<sup>3</sup>. Los servicios de información del gobierno de Burgos en Estados Unidos y en México pasaron puntualmente todos los detalles de la carga del buque y su fecha de salida de puerto, lo que permitió a la flota nacional desplegarse al completo, y a tiempo, para interceptar al *Mar Cantábrico* cuando intentase alcanzar un puerto en la cornisa cantábrica o el sur peninsular. En la mañana del 8 de marzo, el crucero *Canarias* localizó al *Mar Cantábrico* en el golfo de Vizcaya, gracias a la interceptación de unas comunicaciones del buque con el puerto de Santander. Tras horas de persecución y varios disparos disuasorios al mercante, poco antes del anochecer su tripulación abandonó finalmente el buque en tres botes que fueron luego rescatados por el *Canarias*.

---

(3) El error cometido al dividir el topónimo ‘Newcastle’ (que se debe escribir en una sola palabra); el deficiente pintado de su falso nombre de *Adda*, junto al estado flamante del pabellón inglés izado, fueron circunstancias clave para que la flota nacional, cuando avistó el buque, descubriese rápidamente su intento de engaño.

Esto sucedió en presencia de cuatro destructores ingleses que acudieron a la llamada de socorro que había hecho el falso *Adda*, haciéndose pasar por buque británico atacado por uno español. Se envió a bordo una dotación de presa al mando del teniente de navío Alfredo Lostau Santos, para controlar el barco y llevarlo a puerto. Esta tarea fue heroica, porque había grandes incendios a bordo que desencadenaron repetidas explosiones de gran parte de la munición del contrabando que transportaba el carguero, el cual, por otra parte, tenía inundados muchos compartimentos, lo que provocó una gran escora, y todo ello en medio de un fuerte temporal y mar gruesa del noroeste. Tan alarmante llegó a ser la situación, y tan grave el peligro que corría la dotación de presa, que a los miembros de esta se les autorizó a abandonar el buque ante su previsible hundimiento<sup>4</sup>. Pero Lostau decidió seguir combatiendo denodadamente el fuego y las vías de agua y continuar navegando, en estado tan precario, hasta su llegada a Ferrol, donde el *Mar Cantábrico* fondeó en la tarde del día 10. Por esta heroica acción, el teniente de navío Lostau recibió la más valiosa condecoración militar, la Cruz Laureada de San Fernando, y a los integrantes de la dotación de presa se les otorgó el mismo galardón a título colectivo.

Uno de los ocho aviones que llegaron en las bodegas del barco era el prototipo del hidroavión Fairchild 91, que a petición del Estado Mayor de la Marina fue asignado a la Aeronáutica Naval; el resto de los aviones se incorporaron a la Aviación Militar. Por aquel entonces, las dos únicas aeronaves que tenía la Marina en el frente norte, dos viejos hidros Savoia 62, habían dejado de volar por obsolescencia, y el Fairchild 91 se convirtió en la *escuadrilla* de apoyo aéreo del área norte. Aquí es donde entra en escena otro de los protagonistas de esta historia: el comandante de Artillería Naval Leopoldo Brage González, al que se le asignó la misión de montar el avión, ponerlo en vuelo y asumir el mando de esta singular escuadrilla de una única aeronave. Como singular fue también que se le asignara este mando a pesar de no ser piloto, ni tener siquiera el título de observador. El comandante Brage, destinado desde 1932 en la Aeronáutica Naval, había sabido suplir la falta de titulación aeronáutica con grandes dosis de entusiasmo y pericia, lo que le había granjeado la confianza del mando y su asignación, en 1936, como jefe de aquella escuadrilla de los vetustos Savoia 62 en su base de Marín, Pontevedra. Allí fue donde adquirió gran experiencia, volando en todas las misiones, como observador, una media de 75 horas mensuales<sup>5</sup>.

Tras su montaje en Ferrol, el Fairchild 91 fue bautizado como *Virgen de Chamorro*, en honor de la patrona de esa ciudad. Realizó su primer vuelo de pruebas a mediados de abril de 1937, y el día 18 efectuó su primera misión de

(4) Tan grave era la situación, y tan previsible la pérdida del *Mar Cantábrico*, que toda la prensa española publicó al día siguiente la noticia de su hundimiento.

(5) Hasta donde sabemos, su designación como jefe de la escuadrilla nunca se formalizó; sencillamente fue enviado a Marín con una orden del entonces capitán general, el contralmirante Luis de Castro, para hacerse cargo de los dos viejos Savoia 62.



guerra: una exploración para localizar buques mercantes que se dirigiesen a los puertos del Cantábrico. Para operar el avión, Brage solo contaba con un piloto, el auxiliar 2.º Ángel Torres Prol<sup>6</sup>, y dos auxiliares mecánicos, José Ramos Crespo y José Bengoa Pérez, que ya habían volado con él en los Savoia 62. El *Virgen de Chamorro* no portaba armamento y sus misiones eran de vigilancia y exploración del tráfico de barcos y submarinos. Volaba a diario en misiones de unas tres horas, explorando toda la cornisa cantábrica y llegando incluso en algunas ocasiones a la costa occidental francesa. El día 30 de abril tuvo una actuación relevante escoltando hasta Ferrol al destructor *Velasco*, que llevaba a bordo la dotación rescatada del acorazado *España*, el cual se había hundido frente a Santander tras impactar con una mina.

Al ser un hidroavión, el *Virgen de Chamorro* no necesitaba pista de aterrizaje y podía llevar a cabo destacamentos temporales fuera de su base, como hizo a partir de mayo en Ribadeo y, luego, en Pasajes y Bilbao. También tuvo unas semanas de muy intensa actividad en las operaciones de liberación de Oviedo en el mes de octubre, que dieron fin a la campaña del norte. A partir de ese momento ya solo realizó misiones de enlace y de transporte logístico de personal y material.

En noviembre de 1937 se formalizó el acta de defunción de la ya muy mermada Aeronáutica Naval, y los únicos cuatro aparatos que le quedaban operativos (tres Heinkel He 60 y el *Virgen de Chamorro*) se entregaron a la

---

(6) Este excelente piloto naval desarrolló una actividad encomiable durante toda la campaña del Cantábrico, y al terminar la guerra se incorporó al recién creado Ejército del Aire, donde alcanzó el empleo de coronel.

Aviación Militar. No obstante, el Fairchild 91 quedó asignado a las órdenes del jefe del departamento marítimo de Ferrol, el contralmirante Luis de Castro Arizcun, y continuó realizando misiones auxiliares para la Marina. Finalmente, el 10 de febrero de 1938 concluyó su tiempo en Galicia y voló hasta Cádiz, al mando del comandante Brage, para incorporarse al departamento marítimo de esa ciudad, con base en La Carraca. En el mes de abril se incorporó a la escuadrilla de los Heinkel He 60 y se le asignaron nuevas tripulaciones de alféreces provisionales y nueva matrícula, 63-1. A finales de ese año volvió a cambiar de escuadrilla: se incorporó a la de los Dornier Wal 3-E-70, con base en El Atalayón, Melilla. A partir de entonces sus vuelos fueron escasos, debido a la falta de repuestos para sus cada vez más frecuentes averías mecánicas. Algunos historiadores dan por finalizada su vida en servicio a finales de 1939; otros, en cambio, posponen su baja a finales de 1941, tras haber sido asignado a la Subdirección de Tráfico Aéreo en febrero de 1940 para hacer la línea entre Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Sea como fuere, el Fairchild 91, bautizado como *Virgen de Chamorro*, «murió» por agotamiento tras años de una frenética actividad dirigida en su mayor parte por el encomiable comandante Leopoldo Brage, *Polo* para sus amigos. Con la infatigable entrega de su piloto, el auxiliar Torres Prol, ambos supieron sacar el máximo partido a un excelente avión de pasajeros en condiciones extremadamente difíciles, avión cuya contribución a la campaña del Cantábrico fue decisiva por ser el único medio aéreo con que contó la Marina durante toda ella. De esta manera contribuyeron de forma ejemplar al prestigio de la ya agonizante Aeronáutica Naval de aquella época.

En reconocimiento de su actuación durante esos años ejerciendo como jefe de escuadrilla, el comandante Brage González recibió la Medalla Militar individual, y a su muerte, el 19 de febrero de 1964, fue ascendido, a título póstumo, a general subinspector del Cuerpo de Ingenieros de Armas Navales.

Ha llegado hasta nuestros días un testigo mudo que rememora las peripecias y la azarosa existencia de este peculiar avión y de su comandante. Se trata de una bonita pitillera de oro –grabada con el apodo de Brage, «Polo»– que Leopoldo Brage regaló al contralmirante Luis de Castro Arizcun, entonces jefe del departamento marítimo de Ferrol, en agradecimiento al apoyo que este le prestó durante el tiempo que desempeñó el mando de aquel avión, el *Virgen de Chamorro*, capturado en las bodegas del *Mar Cantábrico* y que tan buenos servicios prestó a la Aeronáutica Naval española. Esa pitillera la conserva hoy día un oficial general de la Armada.

### Fuentes bibliográficas

- GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, Rafael de la (1977). *Crónica de la Aeronáutica Naval española*. Madrid, Editora Nacional.
- GUERRERO FLORES, F.; O'DONNELL TORROBA, C. y RODRÍGUEZ SOSA, V. (2004). *Proa al cielo. Imágenes de la Aviación Naval española desde 1917*. Madrid, Agualarga.
- HERRERA ALONSO, Emilio (1987) *Entre el añil y el cobalto. Los hidroaviones en la guerra de España*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.
- HOWSON, Gerald (1990). *Aircraft of the Spanish Civil War, 1936-1939*. Londres, Putnam.

PEDRO PÉREZ-SEOANE GARAU

- (1998). *Arms for Spain. The untold story of the Spanish Civil War*. Londres, John Murray.
- MIRANDA, J. y MERCADO, P. (1988). *World aviation in Spain (the Civil War), 1936-1936. American and soviet airplanes*. Madrid, Slex.
- MOLINA FRANCO, Lucas y PERMUY LÓPEZ, Rafael (2009). *Historias de Ferrol en guerra (1936-1939)*. Granada, Galland Books.
- MORENO DE ALBORÁN y DE REYNA, Francisco y Salvador (1998). *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*. Madrid, Gráficas Lormo.
- Revista Española de Historia Militar*, 2 (2000). Madrid, Quirón Ediciones.
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (<https://prensahistorica.mcu.es/es/inicio/inicio.do>)

## NOTICIAS GENERALES

### **Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)**

Organizadas por el Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN-DEI), durante los días 23, 24 y 25 de octubre de 2023 tuvieron lugar las LXVIII Jornadas de Historia Marítima, bajo el título general *Don Antonio de Escaño*. Las sesiones se desarrollaron en horario de tarde, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, conforme al siguiente programa:

#### *Lunes 23 de octubre*

18:00. Acto de apertura, conducido por el almirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval;

18:15. Introducción a las jornadas, de la que se ocupó su comisario, don José María Blanco Núñez, capitán de navío retirado, del Instituto de Historia y Cultura Naval;

18:30. «La carrera naval de Antonio de Escaño», conferencia pronunciada por don Enrique Liniers Vázquez, capitán de navío, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La sesión se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/tHk7KJk-wjo?feature=share>)

#### *Martes 24 de octubre*

18:00. «Escaño, su familia y la Cartagena de su tiempo», que expuso Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío retirado, del Instituto de Historia y Cultura Naval;

19:00. «Escaño y la expedición a Argel de 1783», disertación de don Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de Historia Moderna (Universidad Complutense de Madrid).

La sesión se pudo seguir en tiempo real a través del canal YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/yPft1Ph42iE?feature=share>)

*Miércoles 25 de octubre*

18:00. «Escalaño y Mazarredo, un tándem perfecto quebrado por la guerra de la Independencia», conferencia que pronunció don Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío retirado, del Instituto de Historia y Cultura Naval;

19:00. «Las Ordenanzas de 1793 y la reforma de la marina militar pretendida por don Antonio de Escaña», por don José María Blanco Núñez, capitán de navío retirado, del Instituto de Historia y Cultura Naval;

20:00. Acto de clausura, que ofició el almirante-director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

A la finalización se sirvió una copa de vino español.

Como en los dos días precedentes, esta sesión de cierre se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/yPft1Ph42iE?feature=share>)

### **Historias navales**

El martes 7 de noviembre, a las 18:30, el almirante retirado don Juan Rodríguez Garat impartió la conferencia «... y la muerte en Trafalgar», integrada en la serie *Historias navales*.

El acto se emitió en directo por el canal de YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/Ud5FLSaNBdU?feature=share>)

### **III Simposio Internacional de Historia del Oriente**

La Academia de Marinha de Portugal, a través de su Aula de Historia Marítima, organizó el III Simposio Internacional de Historia del Oriente, que bajo el tema *De las rutas oceánicas: «los Mares» de Asia*, tuvo lugar en Lisboa los días 21, 22 y 23 de noviembre.

En representación del Instituto de Historia y Cultura Naval participaron en el simposio don Mariano Cuesta Domingo, del consejo de redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que impartió la conferencia «Reconocimiento del oriente por occidente. Iban a un mar, tornaban de un Océano», y el capitán de fragata don Enrique Esquivel Lalinde, cuya exposición se tituló «El galeón de Manila y China».



## Mesa redonda

El martes 12 de diciembre, a las 18:00, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada se organizó una mesa redonda en torno a Jorge Juan, Antonio de Ulloa y Alejandro Malaspina.

Ofició de moderador don José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, del Instituto de Historia y Cultura Naval, e intervinieron en el acto don José Manuel Serrano Álvarez, profesor de la Universidad de Valladolid, que se ocupó de la figura de Jorge Juan; don Manuel Díaz Ordóñez, de la Universidad de Sevilla, que hizo lo propio con Antonio de Ulloa, y la historiadora doña Dolores Higuera Rodríguez, que se centró en Alejandro Malaspina.

La mesa pudo seguirse en directo a través del canal de YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/mXNqbjO3T20?feature=share>)

## Conferencias

El lunes 25 de septiembre, a las 20:15, el capitán de navío José Enrique Guardia de la Mora, director del Archivo General del Cuartel General de la Armada, impartió la conferencia «La Primera Vuelta al Mundo». La disertación, desarrollada en el salón de actos del Ayuntamiento de Medina de Rioseco (Valladolid), se retransmitió en directo por el canal de YouTube de esa corporación local (<https://www.youtube.com/watch?v=1tFkcFCK56o>)

Los días 7 y 8 de octubre, en el marco del XXXVIII Congreso Nacional de Vexilología, el capitán de navío José Enrique Guardia de la Mora presentó la comunicación «El protocolo de las banderas en el siglo XXI». El congreso, organizado por la Sociedad Española de Vexilología en Cartagena y la Escuela de Infantería de Marina General Albacete Fuster, contó con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval.

El 10 de octubre, el capitán de navío Luis Gómez de Olea participó en las VIII Jornadas de Historia y Patrimonio Militar Español –cuyo tema general fue *El legado del patrimonio militar español en Norteamérica*– con la ponencia «La influencia de la Armada en la guerra de Independencia de Estados Unidos». Las Jornadas de Historia y Patrimonio Militar Español son una actividad cultural que organiza el grupo de investigación reconocido La Monarquía Hispánica: guerra, cultura, sociedad y expansión ultramarina (GRUM-HIS), de la Universidad de Burgos, con el patrocinio del Ministerio de Defensa.

El 17 de octubre, el capitán de navío Juan Ozores Massó, jefe de la Sección de Publicaciones del IHCN-DEI, participó como ponente en la exposición de la conferencia «La Expedición Balmis: la primera misión humanitaria global de la historia». El acto, enmarcado en el Ciclo de Conferencias de la Fundación PharmaMar 2023, arrancó a las 19:00 y se celebró en la Residencia de Estudiantes del CSIC.

## Presentaciones de libros

Entre los días 21 de septiembre y 19 de diciembre, el salón de actos del Cuartel General de la Armada acogió diferentes presentaciones de libros. La hora común de inicio de estos actos de presentación estaba fijada para las 18:00, y todos ellos pudieron seguirse en directo a través del canal YouTube de la Armada, en las URL que oportunamente referenciamos.

- Jueves 21 de septiembre: *Expediciones científicas españolas del siglo XVIII*, del profesor Agustín Rodríguez González. Intervinieron en el acto el capitán de navío don Juan Ozores Massó, del Instituto de Historia y Cultura Naval, y, el propio autor ([https://youtube.com/live/1QKtgWbds\\_Vw?feature=share](https://youtube.com/live/1QKtgWbds_Vw?feature=share))
- Jueves 19 de octubre: *Antonio de Gimbernat i Arboç (1734-1816)*, de don Pedro Mestres Ventura. Condujo el acto don Juan Ozores Massó e intervinieron don Fernando Marco Martínez, doctor en Medicina y catedrático de Cirugía Ortopédica y Traumatología, del Hospital Clínico de San Carlos, y el propio autor, don Pedro Mestres Ventura. (<https://youtube.com/live/UIGzLAh3cLo?feature=share>)
- Jueves 23 de noviembre: *El Galeón de Manila. La ruta que cambió el mundo*, de don Rafael Codes Flores. Presentó el acto don Juan Ozores Massó e intervinieron el escritor don Javier Santamarta del Pozo y el propio autor, Rafael Codes Flores (<https://youtube.com/live/yE0DJpWXJDU?feature=share>)
- Martes 28 de noviembre: *Filipinas y el Pacífico. La construcción naval, la navegación y la metalurgia, 1575-1850*, de don Enrique G.<sup>a</sup>-Torralba Pérez. Intervinieron don Nicolás Lapique Martín, vicealmirante ingeniero, director de Construcciones Navales; don Diego Fernández Casado, presidente de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, y el propio autor, don Enrique G.<sup>a</sup>-Torralba Pérez (<https://youtube.com/live/xwfeKxLzXys?feature=share>)
- Martes 19 de diciembre: *Eso no estaba en mi libro de historia de los naufragios*, del capitán de navío don Luis Mollá Ayuso. Intervinieron don Enrique Liniers Vázquez, capitán de navío, del Instituto de Historia y Cultura Naval, y el propio autor, don Luis Mollá Ayuso (<https://youtube.com/live/USZYWwHfrb4?feature=share>)

## Exposición temporal «Jorge Juan, el legado de un marino científico»

El pasado 24 de noviembre, el Museo Naval de Madrid inauguró una exposición temporal dedicada a Jorge Juan. El acto, que tuvo el privilegio de contar con la presencia de Su Majestad el Rey Felipe VI, estuvo presidido por el jefe de Estado Mayor de la Armada, el almirante general Antonio Piñero Sánchez. La muestra pretende ser un homenaje al famoso marino, uno de los grandes representantes de la ciencia española del siglo XVIII.

Junto a obras procedentes de las colecciones del Museo Naval, la exposición acoge 47 piezas provenientes de instituciones como la Biblioteca Nacional de España, el Archivo General de Simancas, la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando o el Museo Nacional del Prado. Entre las obras de las quince instituciones prestatarias sobresalen algunas que se exhiben por primera vez en España, como el retrato de Jorge Juan pintado durante su etapa de formación como caballero de la Orden de Malta, que actualmente se exhibe en el Palacio del Gran Maestre de La Valeta, o los retratos de los científicos franceses Louis Godin y Charles-Marie de La Condamine, prestados por el Observatorio de París.

La muestra, conmemorativa del 250.º aniversario de la muerte del marino y científico, podrá visitarse de martes a viernes, de 10:00 a 19:00, hasta el 31 de marzo de 2024.

Más información en <https://armada.defensa.gob.es/museonaval>

## Otras noticias

El pasado 3 de octubre, el capitán de navío don José Enrique Guardia de la Mora participó en Navas de San Juan (Jaén) en la inauguración de una calle dedicada al ilustre marino del siglo XVIII don Blas de Lezo y Olavarrieta. El acto comenzó a las 19:30 y estuvo presidido por el alcalde de la localidad jienense, don Joaquín Requena Requena, y el coronel don Manuel Martín Porres, subdelegado de Defensa en la provincia andaluza.

El 5 de octubre, el capitán de navío don Juan Escrigas Rodríguez, director del Museo Naval de Madrid, fue galardonado con el Premio Santa Cruz de Marcenado. El acto de entrega se celebró en el Centro de Estudios Superiores de la Defensa (CESEDEN).

## **275.º aniversario del Real Colegio de Cirugía de la Armada de Cádiz (1748-2023)**

Entre los meses de septiembre y diciembre del presente año, como parte de los actos conmemorativos del 275.º aniversario de la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada de Cádiz, se desarrolló un ciclo de conferencias en torno a esta institución.

El 21 septiembre, el doctor Juan Rafael Cabrera Afonso, catedrático de Historia de la Medicina de la Universidad de Cádiz (UCA) y secretario de la Real Academia de Medicina y Cirugía de Cádiz, pronunció la conferencia «Origen y apoteosis de los estudios médico-quirúrgicos gaditanos». El acto, que se celebró en el salón de plenos del Ayuntamiento de Cádiz, fue presentado por el doctor José Antonio Girón González, presidente de la antes mencionada Real Academia de Medicina y Cirugía de Cádiz.

El 11 de octubre, en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz, el doctor Darío Bernal Casasola, catedrático de Arqueología de la UCA, y la doctora Macarena

Lara Medina profesora del departamento de Historia, Geografía y Filosofía de este centro universitario, disertaron sobre «Restos arqueológicos del Real Colegio de Cirugía de la Armada y el Hospital Real de Cádiz». Presentó el acto el doctor Francisco Glicerio Conde Mora, vicepresidente de Salus Infirmorum de Cádiz y Ceuta y Centro Universitario de Enfermería (CUE).

El 17 de octubre, don Francisco Glicerio Conde Mora volvió a tomar la palabra para conferenciar sobre los «Elementos heráldicos en el Real Colegio de Cirugía de la Armada y el Hospital». El acto se desarrolló en el salón de grados de la Facultad de Medicina de la UCA y contó con la presentación de la doctora Isabel L. Lepiani Díaz, presidenta de Salus Infirmorum de Cádiz y Ceuta y directora del CUE Salus Infirmorum.

El 26 de octubre, don Juan Antonio Aguilar Cavanillas, capitán de navío, delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval en San Fernando y director del Museo Naval de este municipio gaditano, habló sobre «La Armada en el Cádiz del siglo XVIII». Ofició de presentador del acto, que se celebró en el Museo Naval sanfernandino, el doctor Juan M. G.<sup>a</sup>-Cubillana de la Cruz, coronel médico retirado y vicepresidente de la Real Academia de San Romualdo.

El 2 de noviembre, de nuevo en el Museo Naval de San Fernando, el doctor Juan M. G.<sup>a</sup>-Cubillana de la Cruz volvió a intervenir para impartir la conferencia «La formación de los profesionales sanitarios de las Armadas en los siglos XV-XVII». Presentó la exposición don Juan Antonio Aguilar Cavanillas.

El 10 de noviembre, en el salón de grados de la Facultad de Medicina de la UCA, el doctor Manuel Bustos Rodríguez, catedrático de Historia Moderna de dicha institución académica y miembro de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras, disertó sobre «La formación de los cirujanos en la época de la Ilustración (1748-1796)». Presentó el acto la doctora Felicidad Rodríguez Sánchez, directora de la mencionada Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras de Cádiz y académica de la Real de Medicina y Cirugía de Cádiz.

Para el 15 de noviembre, otra vez en el salón de grados de la Facultad de Medicina de la UCA, se programó la conferencia «La influencia del Real Colegio de Cirugía de la Armada de Cádiz en la medicina en Hispanoamérica en los siglos XVIII y XIX», que pronunció la doctora Felicidad Rodríguez Sánchez. El acto fue presentado por el doctor José Antonio Heras Taberner, jefe de Apoyo Sanitario de la Bahía de Cádiz.

El 29 de noviembre, el salón de grados de la Facultad de Medicina de Cádiz acogió nuevamente la exposición de una conferencia, en este caso «Médicas de la Facultad de Medicina de Cádiz, último tercio del siglo XIX y siete primeras décadas del siglo XX», que impartió doña Beatriz Sainz Vera, doctora en Medicina y especialista en Medicina Interna y Neumología. Ejerció de presentadora doña Carmen Sebastianes Marfil, vicepresidenta primera del Colegio de Médicos de Cádiz.

El 4 de diciembre, la doctora Dolores Ruiz Berdún, vicedecana de Comunicación, Tecnología, Emprendimiento y Promoción en la Facultad de Medicina y Ciencias de la Salud de la Universidad de Alcalá, disertó sobre «La

obstetricia en los Colegios de Cirugía». La doctora Eva Manuela Cotobal Calvo, profesora del CUE Salus Infirmerum, ofició de presentadora. El marco del acto fue el Ateneo de Cádiz.

Cerró el ciclo de conferencias, el 19 de diciembre, don Enrique Bartolomé Cela, general director de Sanidad de la Armada, con «La obra docente de los cirujanos de la Real Armada en el siglo XVIII» (Véase el siguiente anexo). Una vez más, el salón de grados de la Facultad de Medicina de la UCA acogió el acto, que fue presentado por el doctor José Antonio Girón González.

Complementando el ciclo, se celebraron otros actos conmemorativos que pasamos a enumerar:

- El 10 de noviembre, en el Edificio Andrés Segovia del campus de la UCA (antiguo Policlínico), el rector de esta inauguró una exposición sobre el legado del Real Colegio, donde los asistentes pudieron deleitarse con una muestra de los fondos documentales que aquel custodia. Ese mismo día, en la sede de la Fundación Cajazol, los doctores Juan Antonio Muñoz Muñoz y Carlos Márquez Espinós y don Antonio Valiente presentaron el sello y la postal conmemorativas del aniversario emitidas por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.
- Entre el 2 de noviembre y el 29 de diciembre, en la Casa de las Cadenas (sede del Archivo Histórico Provincial de Cádiz [AHPC]), permaneció abierta una exposición con algunos de los testamentos de don Pedro Virgili que conserva la institución. La inauguración corrió a cargo de don Santiago Saborido, director del AHPC.
- El 11 de diciembre, la Real Academia Nacional de Medicina de España organizó una sesión extraordinaria dedicada al 275.º aniversario de la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada en la ciudad de Cádiz.
- El 12 de diciembre, la Unidad de Música del Tercio Sur de Infantería de Marina ofreció un concierto conmemorativo en el Palacio de Congresos de Cádiz (calle Plocia s/n). El acto comenzó a las 19:00.

## ANEXO

### «La obra docente de los cirujanos de la Real Armada en el siglo XVIII»<sup>1</sup>

#### *Antecedentes históricos*

El primer centro de enseñanza consagrado a la formación académica de cirujanos en España se creó en Cádiz el año 1748. Fue el Real Colegio de Cirugía de la Armada.

---

(1) Conferencia de clausura de los actos conmemorativos del 275.º aniversario de la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada (1748-2023), impartida por el Excmo. Sr. D. Enrique Bartolomé Cela, general director de Sanidad de la Armada, el día 19 de diciembre de 2023, en el salón de grados de la Facultad de Medicina de Cádiz. (*N. del E.*)

A esta institución corresponde el mérito de haber desarrollado los planes de estudio y el régimen de vida para que los colegiales adquiriesen aquellos conocimientos anatómicos y quirúrgicos que eran los más avanzados de la época. Y no solo quirúrgicos, pues al terminar dichos estudios, los colegiales recibían los títulos de bachiller, de cirujano y de médico. Es la primera vez que en España se unifican los estudios de Medicina y de Cirugía, y es por ello que cuando, en 1791, se aprueban las nuevas Ordenanzas, se cambia oficialmente el nombre del colegio, que pasa a denominarse Real Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz.

El éxito del Real Colegio de Cirugía de la Armada se debe fundamentalmente a que en él desarrollaron su obra figuras tan relevantes como Pedro Virgili, Francisco Canivell, Diego Velasco, Francisco Villaverde, Gregorio Arias, Francisco Leandro de Vega o Pedro María González, los cuales determinaron con su esfuerzo y dedicación que el modelo del Colegio de Cádiz se siguiera posteriormente en los de Barcelona y Madrid y, fuera de España, en Montpellier, que fue la primera universidad europea que lo adoptó.

Se encontraba la práctica quirúrgica hasta mediados del siglo XVIII en un estado de saberes científicos escasamente floreciente. Diego Velasco y Francisco Villaverde, en su obra titulada *Curso teórico-práctico de operaciones de cirugía*, editada en Madrid el año 1763, afirman en el prólogo de la misma:

«No ha muchos años que para el ejercicio de esta importantísima Arte generalmente se presentaban hombres sin talento, sin educación, y sin cultura. Puestos desde el principio en la humilde condición de Barberos; destinados a los más baxos ministerios de la casa; dirigidos por un Maestro, que nacido y criado en su tienda, nunca supo formarse una clara idea de la Cirugía; todo el fruto que podía esperar de tales servicios, era la libertad de poder concurrir a los Hospitales, o acompañar a algún hábil Professor en la asistencia de sus enfermos (...). Este era el único seminario de donde la Nación había de sacar Professores, que se encargasen de la salud de los Pueblos, de los Exércitos, y de las Armadas; y toda la esperanza, y recurso, que prevenía a la Patria a las mayores, y más inevitables necesidades del Público, era un cierto número de hombres sin estudio, que acompañando a su grosserísima ignorancia de la ossadía, y temeridad, que le son propios, exponían en los Pueblos la vida del honrado labrador, y la suerte de su inocente familia; en las Armadas y Exércitos hacían más estragos que el plomo, y acero de los enemigos (...). De aquí ha resultado la necesidad, no menos perjudicial a la Nación, que indispensable, de haber de mendigar Cirujanos Estrangeros para el servicio de la Marina, y de la Tropa, ocupando estos las plazas, y establecimientos, que debieran premiar el mérito de los nuestros».

Una situación francamente calamitosa.

La llegada al trono de España de Felipe V, y el interés manifiesto de sus ministros, en especial de don José Patiño y Rosales, secretario de Estado e intendente general de la Real Armada, por conseguir una total renovación y auge de la Marina, se reflejaron en una amplia serie de disposiciones y de hechos a los que no fue ajena la Sanidad de la Armada.



En Cádiz y en su Hospital Real de Marina se venía llevando a cabo desde el año 1728 la enseñanza práctica de la Anatomía, gracias al empeño personal de Jean de La Combe, francés, españolizado Juan de Lacomba, que vino a España a raíz del advenimiento de Felipe V. Nombrado cirujano mayor de la Armada en 1718, es el creador del Cuerpo de Cirujanos de la Armada y de la Escuela de Practicantes, sita en dicho Hospital Real.

Lacomba obtiene de Felipe V la aprobación de una «Ordenanza y Reglamento para los Ayudantes Primero y Segundo de la Armada», firmada en Madrid el 25 de mayo de 1728, donde se establece que dichos ayudantes están «obligados de asistir a todas las demostraciones anatómicas que se hicieran en el Hospital, en la forma y tiempo que arreglase el Cirujano Mayor», al que, según también consta en la Ordenanza, se le faculta para examinar y aprobar a dichos ayudantes y a los cirujanos primeros y segundos.

La obra iniciada por Lacomba encontró en Pedro Virgili digno sucesor.

### ***Pedro Virgili, fundador del Real Colegio de Cirugía de la Armada***

Pedro Virgili y Ballvé (fig. 1) nació en Vilallonga del Camp (Tarragona) el 15 de febrero de 1699. Desde niño mostró una marcada afición por el aprendizaje de la anatomía, contándose la anécdota de haber ayudado al médico de dicha localidad, don Jaime Esteve, a realizar unas autopsias de ahogados con ocasión de una riada; hecho sin duda memorable teniendo en cuenta lo precoz de tal disposición. Siendo ya adolescente, y tras cursar estudios en el hospital de la ciudad de Tarragona, marchó a Montpellier, donde inició su formación científica, luego completada en París.

De regreso a España, en el año 1724, ingresó en los Reales Ejércitos, y como cirujano segundo ayudante asistió al asedio de la plaza de Gibraltar. En 1728 pasa destinado al Hospital Militar de Algeciras, donde conoce a Juan de Lacomba. De la profunda relación que se establece entre ellos se deriva el paso de Virgili a la Armada, no obstante ingresar en esta ostentando un cargo inferior al que tenía en el Ejército.

El 1 de octubre de 1731 es ascendido a ayudante de cirujano mayor, empleo del que no pudo tomar posesión por encontrarse embarcado. Al año siguiente participa en la campaña de Orán, al finalizar la cual se le concede una licencia de un año para que pueda desplazarse a París, con el fin de perfeccionar su formación anatómica y quirúrgica. De regreso a España, y tras sucesivos embarques, en 1745 es destinado finalmente al Hospital Real de Marina de Cádiz.

Virgili inicia en su nuevo destino la redacción de un proyecto de creación de un colegio de cirugía donde se formen científicamente los cirujanos que sirven en la Armada. Cuando lo considera finalizado, se dirige a la Corte, y el 29 de mayo de 1748 lo entrega personalmente a don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, a la sazón secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias. Tras el correspondiente informe, el 11 de noviembre de 1748 Fernando VI firma y sanciona las «Ordenanzas para el establecimien-

to del Real Colegio de Cirugía», en cuyo preámbulo se establece:

«Teniendo en cuenta el Rey las ventajas que se seguirán a su servicio y la utilidad que experimentarán los Oficiales, Tropas y marinería de la Armada y Navíos particulares de Comercio, en la cura de sus enfermedades, del establecimiento de un Seminario o Colegio en que se enseñe la cirugía, fundamentalmente a los que deban servir de Cirujano, así en los Hospitales de Marina, como en los bajeles de Guerra o marchantes: = Ha resuelto S.M se establezca este Colegio en el Hospital de Marina de Cádiz ...».

Después de aprobarse las Ordenanzas, se inicia el primer curso. Virgili impone que los médicos que proceden de la Universidad, que no eran cirujanos y que acudían al Hospital para atender las enfermedades «médicas» de los pacientes, enseñen a los alumnos su facultad. Además, el boticario e inspector de medicamentos del Hospital debía instruir a los alumnos sobre su materia. Todo esto supone una injerencia inadmisibles para la Universidad. Por ello, Virgili, que tiene prisa en demostrar la eficacia de su método docente, envía en 1751 a los mejores de esta primera promoción a la Universidad de Leiden, para hacerse médicos en la célebre escuela dejada por Boerhaave, que es la primera de Europa. Allí permanecen cuatro años, al cabo de los cuales son enviados a Bolonia, durante dos años, para obtener el título de doctores en Medicina. Como afirma Antonio Orozco Acuaviva, «son los primeros médicos-cirujanos, y los primeros “alumnos becados” de España».

En la obra anteriormente señalada, *Curso teórico-práctico de operaciones de cirugía*, se afirma:

«La ciencia del Cirujano no está vinculada únicamente en el manejo de un instrumento. Es preciso conocer el carácter de la dolencia; la necesidad y el método de operar; las propiedades de los instrumentos; las dificultades que puede presentar la estructura de la parte y su acción, el ambiente que la circunda, las indicaciones que presentan, la causa y los efectos del mal, los remedios indicados y las dosis que se deben propinar de cada uno».

Por primera vez en España, la enseñanza quirúrgica adopta normas docentes lógicas, se impone uniformidad en los estudios en cuanto a temas y ejerci-



Fig. 1. Don Pedro Virgili

cios, y se publican magníficos textos docentes que contienen todo el saber de la época. Los colegiales salidos del Real Colegio de Cirugía de Cádiz eran capaces de hacer lo que antes hicieron cirujanos de la talla de Francisco de Arceo, Hidalgo de Agüero o Daza Chacón.

El éxito extraordinario alcanzado por el Real Colegio de Cádiz en la formación de los cirujanos que servían en la Armada fue el impulso para la creación de otros colegios análogos, uno en Barcelona, destinado a la preparación de los cirujanos del Ejército, y otro en Madrid, para los cirujanos civiles. El proyecto de fundación del Colegio de Barcelona se desarrolla entre los años 1759 y 1763 y se aprueba el 24 de marzo de 1764, pronunciando el discurso inaugural Diego Velasco, antiguo escolar del Colegio de Cádiz. El Colegio de San Carlos de Madrid se crea por real cédula del 13 de abril de 1780, pronunciando el discurso inaugural Antonio Gimbernat, quien también había sido alumno en el Colegio de Cádiz, y que versó «Sobre el recto uso de las suturas».

La vida profesional de Virgili concluye en 1775, al ser sustituido en sus cargos de cirujano de cámara y alcalde examinador del Protobarberato por don Rafael Tundidor y Flores. Unos meses después, el 6 de septiembre de 1776, Virgili fallecía en su casa de Barcelona, dejando tras de sí una obra impecable y una vida ejemplar.

### «Oración fúnebre a la memoria de don Pedro Virgili»



Fig. 2. Oración fúnebre a la memoria de don Pedro Virgili

Por acuerdo del Real Colegio de Cádiz, se publicó en 1777, en Sevilla, la *Oración fúnebre (...) a la memoria de don Pedro Virgili* (fig. 2), pronunciada el 12 de octubre de 1776 por el presbítero Lorenzo Nueve Iglesias y Roland, hijo del fallecido cirujano mayor de la Armada Francisco Nueve Iglesias.

En ella se glosa:

«Los decretos se expiden, ábrese los Colegios, sale de ellos la ardiente juventud con las armas sangrientas, pero saludables de la Cirugía, a luchar con la muerte en medio de los golfos y campañas (...) los alumnos de Cádiz corren a los Vageles, Barcelona provee a los Batallones el socorro. Aquí veréis al Marinero arrojado del mástil por la fuerza del furioso viento, rotos los miembros, el casco dividido, volver de nuevo a su vigor y fuerzas. Allí al Soldado herido de bala arrancársele el mal en sus raíces (...) = Ya ha logrado Virgili el postrero consuelo a que aspiraba ...».

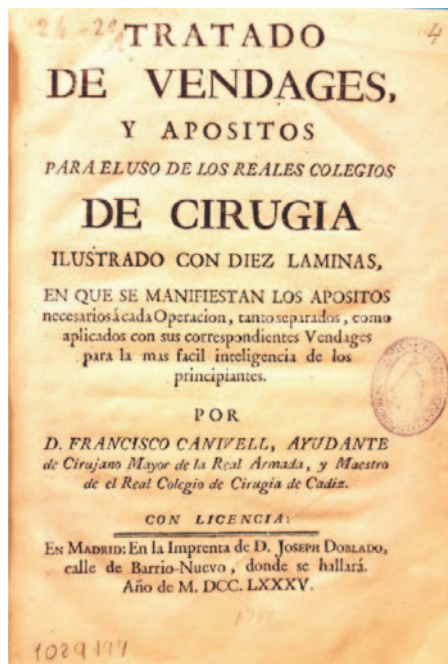


Fig. 3. Frontispicio de la edición príncipe del *Tratado de vendages y apósitos* (1763), de don Francisco Canivell

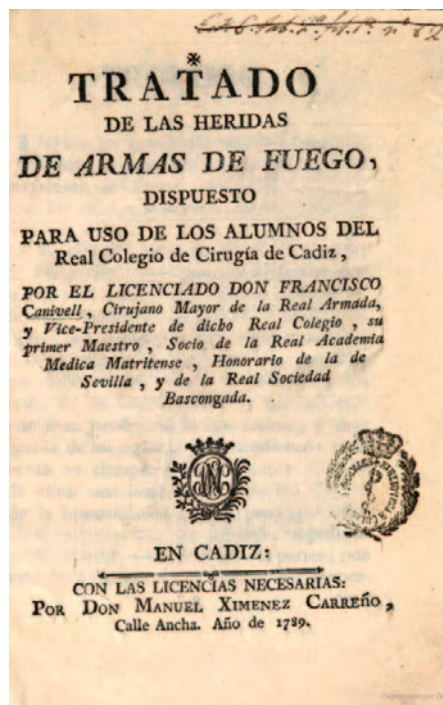


Fig. 4. Frontispicio de la edición príncipe del *Tratado de las heridas de armas de fuego*, de don Francisco Canivell

### *Francisco Canivell, continuador de la obra de Virgili*

Francisco Canivell y Villa nació en Barcelona el año 1721.

A los veinte años de edad, una vez concluidos sus estudios en la Universidad de Cervera, y en calidad de segundo ayudante de cirujano, marchó con los ejércitos que preparaban la campaña de Italia. Allí intervino en varias batallas, como el ataque a Montalván, de cuyo hospital de sangre fue nombrado encargado, lo que le valió su ascenso a primer ayudante.

De regreso a España, fue nombrado cirujano mayor del Regimiento de Asturias. Se desconoce la actividad de Francisco Canivell en los cinco años siguientes. Lo que sí se sabe es que en 1749 fue requerido por Pedro Virgili para hacerse cargo de la biblioteca del recién fundado Real Colegio de Cirugía de Cádiz.

Tras el fallecimiento de su hermano mayor, Ignacio, en 1755, Francisco heredó la cátedra de Osteología de aquel y fue ascendido a ayudante de cirujano mayor. En los años siguientes fue comisionado a Marruecos –operando allí de cataratas al hermano del rey–, se embarcó en la escuadra de Andrés del Regio como primer facultativo, atendió como médico a Jorge Juan y desple-

gó en Cádiz una muy activa práctica profesional como cirujano, destacando muy especialmente como litotomista.

De esta época data su primer texto docente: el *Tratado de vendages y apósitos* (fig. 3), publicado en 1763. Esta obra, escrita para uso de los Reales Colegios de Cirugía, es el mejor estudio que un cirujano español realiza hasta esa fecha de este tema.

Francisco Canivell es nombrado, el 8 de febrero de 1769, cirujano mayor de la Armada y vicedirector del Colegio de Cirugía de Cádiz.

A partir de esa fecha, y hasta 1777, se inicia el primer periodo de gestión de Canivell al frente de los destinos del Colegio de Cádiz; periodo que destaca, entre otras cosas, por conseguir para la institución gaditana un reconocimiento social, gracias al hecho de lograr poder usar los profesores y colegiales, a partir de 1771, un uniforme distintivo de Cuerpo.

Cuando Pedro Virgili fallece en 1776 y, contra todo pronóstico, es nombrado director del Colegio un antiguo discípulo de Canivell, Manuel Oromí, Canivell embarca para la campaña de Inglaterra, periodo en el que reorganiza el hospital de Brest; y, a su regreso, en respuesta a los escritos remitidos con motivo del nombramiento de Oromí, es restituido en el cargo de cirujano mayor de la Armada y vicedirector del Colegio de Cirugía de Cádiz, el cual desempeña hasta su jubilación, voluntaria, el 12 de mayo de 1789.

Durante esta su segunda etapa de gestión, Canivell se esfuerza por reforzar el currículo de los colegiales, ofreciéndoles una sólida formación médica y quirúrgica. Con tal objetivo publica, en 1789, su segundo texto: el *Tratado de las heridas de armas de fuego, dispuesto para uso de los alumnos del Real Colegio de Cirugía de Cádiz* (fig. 4). La obra, dividida en tres capítulos de distinta amplitud, estudia las heridas producidas por armas de fuego en general y las localizaciones particularizadas de las mismas, ilustrando la exposición con tres casos clínicos e intercalando en ocasiones breves relatos sobre casos concretos que muestran la amplia experiencia quirúrgica adquirida por Canivell en las campañas de Italia y Argel. El *Tratado* constituye, igual que el anterior, la mejor aportación al tema llevada a cabo por un cirujano español en la literatura científica del siglo XVIII.

Francisco Canivell falleció el 4 de marzo de 1797.

### ***Francisco Villaverde La Villa***

La tercera figura que queremos reseñar en los inicios del Real Colegio de Cirugía de la Armada es la de Francisco Villaverde La Villa.

Nacido en Pola de Siero (Asturias) el 30 de marzo de 1738, después de estudiar Enseñanza Primaria en su localidad de origen, se trasladó a la capital asturiana para continuar su formación en Artes en el Colegio de San Francisco. En Oviedo entró en contacto con dos ilustres cirujanos de la Real



Armada: Diego Velasco y José Fernández, quienes le convencieron para dedicarse por entero a la práctica quirúrgica en la Armada, para lo cual se trasladó a Cádiz en 1756.

Villaverde se graduó como primero de su promoción, razón por la cual se le concedió una beca de mil ducados anuales para ampliar su formación en París, adonde se trasladó en 1759, acompañado por su amigo Diego Velasco, convirtiéndose así en los primeros alumnos que se formaron con los más prestigiosos médicos de la época. Además, Villaverde y Velasco trajeron a España innovador material quirúrgico, lo que permitió al Real Colegio de Cirugía de Cádiz convertirse en uno de los centros más prestigiosos de la época en la materia.

Los conocimientos adquiridos por Villaverde y Velasco en este viaje formativo fueron recogidos en la obra titulada *Curso teórico-práctico de operaciones y cirugía* (fig. 5), editada en Madrid en 1763, para uso del Real Colegio de Cádiz, tal como se señala en el prólogo de la misma: «Dispuso (...) que durante nuestra mansión en París, a donde S.M. nos había destinado (...) formásemos una colección de Operaciones de Cirugía, para uso de los Alumnos del mismo Real Colegio». En ella, los autores, tras realizar una férrea defensa de la profesión médica frente al intrusismo de barberos, empíricos y sangradores, establecen la necesidad de una estrecha colaboración entre la Medicina y la Cirugía como ciencias con objetivos y conocimientos comunes.

La posición de Villaverde en el Real Colegio no hizo más que consolidarse a partir de entonces, siendo reconocido por su director, Virgili, como un excelente cirujano, gracias también a los elogios que llegaban por carta de sus colegas franceses.

Como dato curioso, señalaremos que, por esas fechas, Villaverde contrajo matrimonio con María del Carmen Canivell, hija del vicedirector del Real Colegio y mano derecha de Virgili, Francisco Canivell.

En el Real Colegio de Cirugía de Cádiz finalizó Villaverde su carrera profesional como primer ayudante de cirujano mayor de la Armada, secretario del Colegio y maestro de Cirugía, falleciendo en esa localidad, en 1790, a la temprana edad de 52 años.



Fig. 5. Frontispicio de la edición príncipe del *Curso teórico-práctico de operaciones de cirugía*, de don Diego Velasco y don Francisco Villaverde



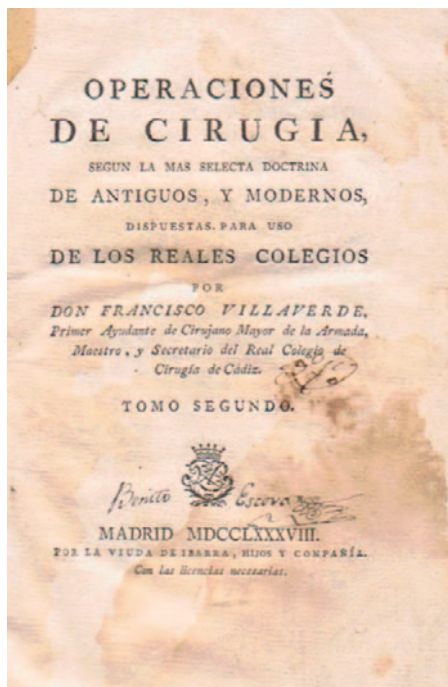


Fig. 6. Frontispicio de la edición príncipe de *Operaciones de cirugía*, de don Francisco Villaverde

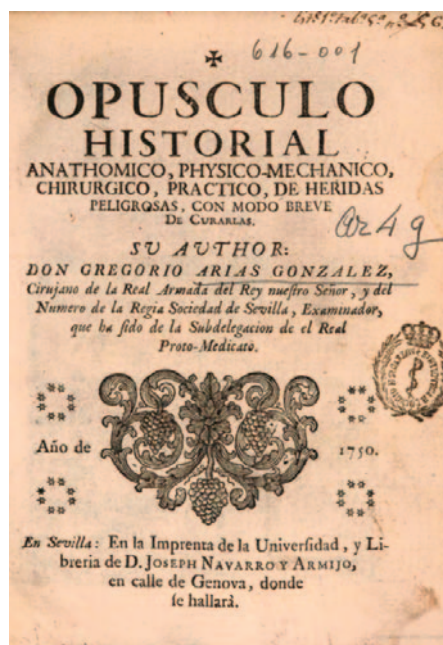


Fig. 7. Frontispicio de la edición príncipe de *Opúsculo historial anatómico, físico-mecánico, quirúrgico, práctico, de heridas peligrosas, con modo breve de curarlas*, de don Gregorio Arias González

Entre sus numerosos escritos destaca su obra en dos tomos *Operaciones de cirugía, según la más selecta doctrina de antiguos y modernos, dispuestas para uso de los Reales Colegios* (fig. 6), impresa en edición facsímil en 1788. La obra, de carácter eminentemente pedagógico, tenía como objetivo, tal y como recoge el autor, «instruir a la juventud y aliviar a los alumnos de los Reales Colegios de Cirugía del inmenso trabajo de escribir tan dilatada materia». Villaverde describe los distintos tipos de operaciones y señala las cualidades que debe tener un buen cirujano, así como la práctica de la cirugía en general, definiéndola como «la ciencia que enseña las reglas y preceptos que se deben observar en la curación de las enfermedades que requieren operaciones manuales».

### *Los textos docentes de los cirujanos de la Real Armada del siglo XVIII*

El plan de estudios del Real Colegio de Cirugía de la Armada tenía una duración de seis años. A la Anatomía se le dio una importancia capital, y ello

se ve reflejado en la inclusión de la Osteología y las intervenciones quirúrgicas en el cadáver. Además, el plan incluía Física y Química, Botánica, Terapéutica, Epidemiología, Materia Médica, Oftalmología, Tocoginecología y, como no podía ser de otra manera tratándose del Colegio de la Armada, Medicina Naval.

En el estudio titulado *El libro médico-quirúrgico de los Reales Colegios de Cirugía españoles en la Ilustración*, de Juan Rafael Cabrera Afonso, se catalogan un total de 119 publicaciones correspondientes al Colegio de Cádiz, de las cuales 72 corresponden a sus profesores y 47 a alumnos que salieron de sus aulas. Veamos algunas de ellas.

Al promediar el siglo, Gregorio Arias González, cirujano de la Real Armada y miembro de la Regia Sociedad de Sevilla, publica un tratado con el título de *Opúsculo historial anatómico, physico-mechánico, quirúrgico, práctico, de heridas peligrosas, con modo breve de curarlas* (fig. 7). La obra está dividida en diecinueve capítulos y un apéndice, además de cuatro casos clínicos, y tiene la relevancia de que en ella se establece la importancia de reponer líquidos en las heridas, la necesidad de extraer los cuerpos extraños y de unir los bordes de la herida, y, en cuanto a las fracturas abiertas, la eficacia de la cura oclusiva.

En Sevilla, en 1781, publica Pedro José García su *Tratado de la nueva operación de cirugía de la sección de la sínfisis en los partos difíciles* (fig. 8), que supone un enriquecimiento de la literatura obstétrica del siglo XVIII y difunde y defiende la operación de la sinfisiotomía.

En 1760, Francisco Leandro de Vega, protomédico de la Armada y profesor de Medicina Práctica del Colegio de Cádiz, publica la que puede considerarse la primera farmacopea naval conocida, la *Pharmacopea de la Armada o Real Catálogo de medicamentos* (fig. 9), que en 1761 será declarada oficialmente obligatoria en los Departamentos Marítimos de Cádiz, Ferrol y Cartagena. La obra, de extraordinario valor bibliográfico, tiene la singularidad de describir los medicamentos por grupos terapéuticos, con

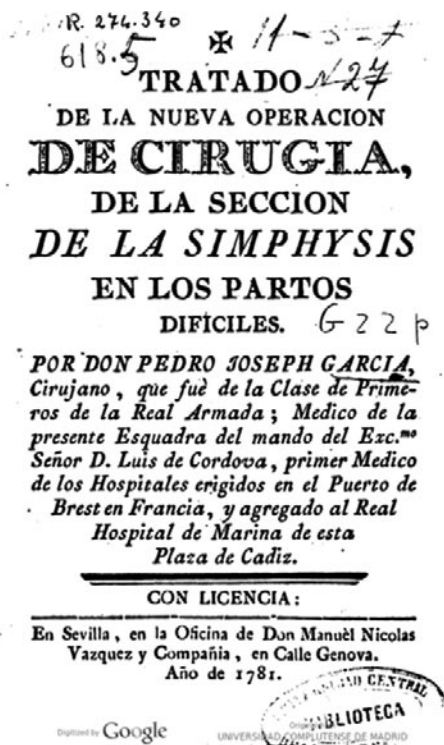


Fig. 8. Frontispicio de la edición príncipe de *Tratado de la nueva operación de cirugía de la sección de la sínfisis en los partos difíciles*, de don Pedro José García

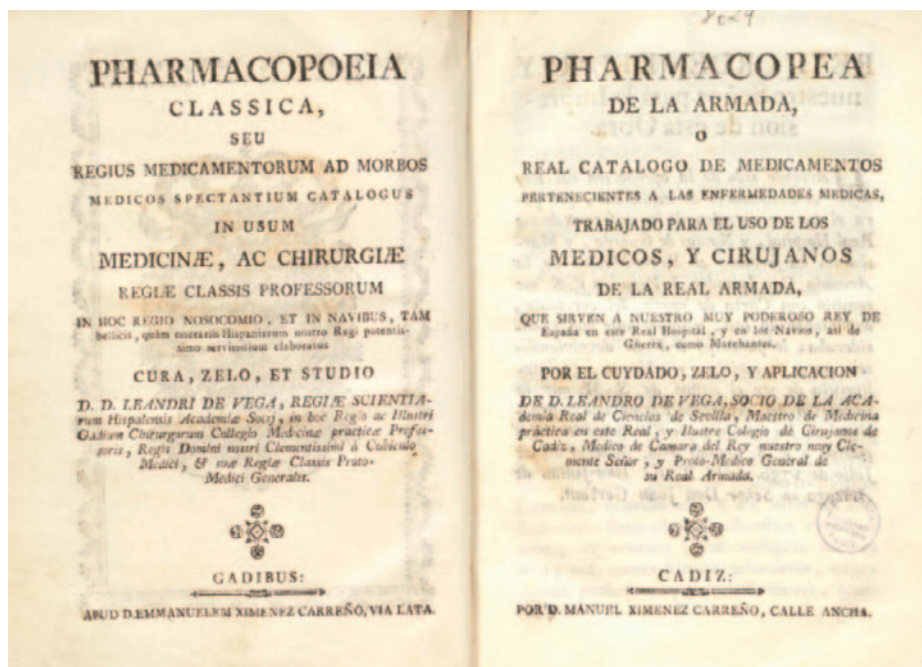


Fig. 9. Frontispicio de la edición príncipe de *Pharmacopoea de la Armada*, de don Leandro de Vega

indicación en función de la patología a tratar. Así, en el *Exordium*, el autor afirma: «... ninguna otra cosa había en mi corazón e interés que el hecho de que aprovechara a los enfermos, (...) con todas mis fuerzas me dediqué a la costosa obra de proporcionaros en este catálogo de fórmulas no algunos medicamentos generales, (...) sino particulares y como concretos, adecuados, (...) de la enfermedad y de todo lo que rodea a la enfermedad en cuanto es posible».

Mención especial merece la obra titulada *Tratado de las enfermedades de la gente de mar* (fig. 10), de Pedro María González y Francisco de Flores Moreno, ambos formados en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz, que no se editó hasta 1805, con la sola firma de Pedro María González. El *Tratado* es un texto extraordinariamente importante, no solo por la meticulosidad y claridad de su exposición, sino por los informes que sobre la historia de la medicina naval aporta. El libro recoge las experiencias personales del autor, vividas durante los cinco años y tres meses que duró la circunnavegación de la expedición de Malaspina, de 1789 a 1794, a bordo de la *Atrevida*, con referencias a sucesos acaecidos en diversos puntos del largo recorrido.

### Conclusión

El extraordinario cambio experimentado en la enseñanza y la práctica de la cirugía durante el siglo XVIII, gracias al indiscutible beneficio que supuso la creación del Real Colegio de Cirugía de Cádiz, se debió en gran parte a la decidida contribución que, desde la Armada, imbuida de las ideas renovadoras de la Ilustración, llevaron a cabo figuras tan insignes como las que hemos reseñado.

Sirvan como muestra las palabras con las que concluye el antes mencionado prólogo de la obra de Diego Velasco y Francisco Villaverde:

«El fruto que la Nación ha sacado de estos primeros ensayos de la enseñanza pública, son ya honor de la Patria y gloria bastante para inmortalizar el nombre de Virgili. La Gente de Mar tiene Españoles sabios que conservan y defienden su vida en las largas y penosas navegaciones; los Ejércitos del Rey se hallan felizmente servidos por Ellos; y se ha visto en la Corte y algunas grandes ciudades, salvarse muchas vidas por la primorosa y diestra ejecución de muchas operaciones, no practicadas y tal vez no oídas, en España».

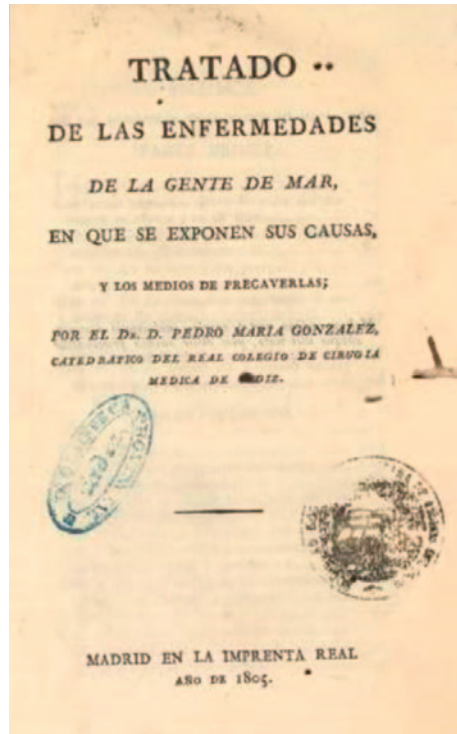


Fig. 10. Frontispicio de la edición príncipe del *Tratado de las enfermedades de la gente de mar*, de don Pedro María González

**REVISTA DE HISTORIA NAVAL**  
FUNDADA EN 1983

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN DE LA EDICIÓN EN PAPEL

NOMBRE Y APELLIDOS: \_\_\_\_\_

DIRECCIÓN: \_\_\_\_\_ LOCALIDAD: \_\_\_\_\_

PROVINCIA: \_\_\_\_\_ CÓDIGO POSTAL: \_\_\_\_\_ PAÍS: \_\_\_\_\_

NIF: \_\_\_\_\_ TELÉFONO: \_\_\_\_\_ E-MAIL: \_\_\_\_\_

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: \_\_\_\_\_

(La suscripción será por los números del año en que comience el alta y por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática en años sucesivos, si no nos indica lo contrario.)

**IMPORTE ANUAL (AÑO 2023)**

**REVISTA DE HISTORIA NAVAL** (CUATRO NÚMEROS AÑO 2023)  
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 EUROS

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS** (DOS NÚMEROS AÑO 2023)  
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

**FORMA DE PAGO**

**Transferencia** bancaria a favor de «Centro de Publicaciones del MINISDEF», con el siguiente código de cuenta IBAN: ES57 0182 2370 4402 000 0365 (BIC: BBVAESMMXXX), contactando previamente con los teléfonos 913 12 44 27/913 79 50 50

**Domiciliación bancaria** (no válida para suscripciones desde el extranjero):

D. \_\_\_\_\_ autoriza al Instituto de Historia y Cultura Naval, del Ministerio de Defensa, para que con cargo a mi cuenta núm:

				ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA													
IBAN:																				

sean abonados los recibos correspondientes a la Revista de Historia Naval / Cuadernos Monográficos (tachar lo que no proceda):

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_\_

Firmado: \_\_\_\_\_

**NOTA:**

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural.

**Protección de datos de carácter personal.**

*En cumplimiento de lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, los datos personales que consten en el boletín de suscripción, una vez relleno, se procesarán incluyéndose en el fichero de suscriptores de la Revista de Historia Naval y de los Cuadernos Monográficos, y en ningún caso serán cedidos a terceros. Si desea ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, puede dirigirse por correo ordinario, o mediante correo electrónico, a las direcciones anteriormente indicadas.*



## DOCUMENTO

### El estrecho del Gobernador

Traemos hoy a esta sección un mapa de una parte de Asia que, en principio, tiene muy poco que ver con nuestra historia naval. Se trata de una carta náutica que nos recuerda que España fue una talasocracia de implantación global. En ella, el estrecho que hoy denominamos «de Singapur» recibe la denominación de «del Gobernador».

El lance histórico que explica tal denominación comienza con que, en el año 1616, el virrey de Goa –entonces parte del Imperio español, desde la unión de ambas coronas, la española y la portuguesa, en la cabeza de Felipe II (I de Portugal)–, pidió auxilio al gobernador de Manila, don Juan de Silva, para proteger sus dominios de las agresiones de los holandeses. Estos, y particularmente la Compañía de las Indias Orientales (VOC, *Verenigde Oost-Indische Compagnie*), fundada en 1602, se dedicaban al corso en los territorios portugueses y pronto tuvieron roces con los españoles, roces que evolucionaron hacia enfrentamientos permanentes.

A pesar de las dificultades de la empresa, criticada entre otras cosas por dejar desprotegidas las Filipinas, el gobernador De Silva salió de Manila con una escuadra compuesta de «diez galeones, cuatro galeras, un patache y otras embarcaciones menores, a bordo de los que iban cerca de cinco mil hombres», arribando a Malaca, donde le esperaban cuatro carracas portuguesas.

Aunque sobrado de valor y arrojo, De Silva había pedido varias veces su relevo por razones de salud. Ya había derrotado a los holandeses en la primera batalla de Playa Honda, en 1609 (y todavía les derrotaríamos en la segunda del mismo nombre, en 1616, esta tras su fallecimiento). Quizá por las dificultades de las comunicaciones del momento, el relevo no llegó a tiempo y De Silva falleció de enfermedad en Malaca, mientras su flota languidecía fondeada en Singapur. Allí las enfermedades –y, quizá, el aburrimiento– causaron estragos entre los buques, que regresaron a Manila completamente mermados.

Esta expedición dejó un testimonio para la historia hoy casi olvidado: durante más de doscientos años, el estrecho de Singapur se llamó «estrecho



*DOCUMENTO*

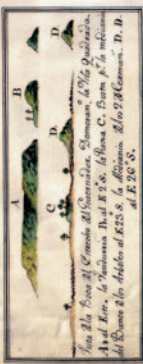
del Gobernador» o «de Juan de Silva» en todas las cartas, españolas y de otros países (inglesas, holandesas, portuguesas, francesas), en honor del gobernador de las Filipinas don Juan de Silva y Enríquez.

Solo con la llegada de los ingleses al final de la segunda década del siglo XIX abandonó ese nombre y pasó a denominarse únicamente estrecho de Singapur.

Signatura: AHA JSE MPD 86-24.



**CARTA PLENA QUE CON  
TIENE LA NAVEGACION  
desde las Yslas de Carimon asta el desembo  
cadero del Estrecho de Malaca y desde ella  
las Yslas de Siam, Aior, y Pinang.**  
*Aclaracion de Comercio de Malaca y de Carimon. Es el que se  
afixare por las Observaciones de Malaca y de Carimon, y de  
Siam por las mandadas hazer y dar por el Rey en  
su Real Cedula de 17 de Mayo de 1763.*



Scale: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

# A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará por correo electrónico a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuya dirección es [rhn@mde.es](mailto:rhn@mde.es)

El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. Con el envío de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, el nombre del autor o autores, la dirección de correo electrónico, así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además, un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos. También se deberá incluir un breve resumen del artículo de 10 líneas máximo, tanto en castellano como en inglés, así como un máximo de cuatro palabras clave en ambos idiomas.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión será habitualmente de 30 páginas, aunque se admitirán artículos con mayor o menor extensión, si la calidad lo merece.

Se remitirán utilizando el procesador de texto Microsoft Word Windows, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y ser de la mejor calidad posible, estar en formato JPG o TIFF, y con resolución de 300 p.p.p. como mínimo.

Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

## **Instrucciones para Publicar**

Las instrucciones para publicar en la Revista de Historia Naval están recogidas en el documento Normas de Edición y Publicación del Ministerio de Defensa que se puede consultar en el siguiente enlace.

Publicación de Contenidos

## RECENSIONES

SANZ ALONSO, Beatriz y BERNAL GONZÁLEZ-VILLEGAS, Eduardo. *Los mares relatados (II)... Y seguimos contando cosas de la mar*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2022, 254 páginas.

Segunda entrega de *Los mares relatados*, que recoge 108 nuevos ensayos cortos y relatos relacionados con la mar, su historia y su entorno, de temática variopinta, escritos por Beatriz Sanz Alonso, profesora del Departamento de Lengua Española de la Universidad de Valladolid, y el capitán de navío retirado Eduardo Bernal González-Villegas, ambos pertenecientes a la Junta Facultativa del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La simple lectura del índice de la colección da una idea de la amplitud de los temas tratados en ella, donde tienen asiento personajes como Patiño, Elcano, Juan Fernández, Cervantes, fray Vasco de Évora, Malaspina, Balmis, Churruca, Urdaneta, Juan de la Cosa, Cortés, Escaño, Moctezuma, Isabel de Barreto y otros. A sus páginas asimismo se asoman barcos como el buque escuela *Galatea*, la fragata *Ariete* o los vapores a América, así como mareantes, mercaderes y señores del mar, fogoneros o pescadores, y entidades e instituciones como el Cuerpo Jurídico de la Armada, la Matrícula de Mar o la Infantería de Marina, entre muchos otros.

En esta miscelánea no podían faltar páginas gloriosas de la historia naval española, como la batalla de Lepanto, la expedición Balmis de la vacuna de la viruela, la contribución de España a la independencia de Estados Unidos o la expedición de Malaspina. Y, en la línea de la primera entrega de la compilación, hay abundante espacio para asuntos lingüísticos tales como la etimología de algunas nomenclaturas, la raíz náutica de ciertas palabras de uso común, tradiciones orales, la jerga de la mar, etc.

También se tocan en esta recopilación que reseñamos cuestiones de técnica naval (instrumentos de navegación, la medida de la longitud, cartografía, navegación fluvial, la brújula, tipos de barcos...) y de elementos a bordo

como mercancías, contenedores, arboladuras, mascarones de proa, el astillero, la bandera... Aspectos históricos de la vida cotidiana a bordo como la alimentación o la vestimenta de la gente embarcada. Diferentes riesgos y peligros que acechan en la mar, como maremotos, la broma o teredo –molusco devorador de la madera de los cascos–, huracanes y otros. La religión y el mar se funden en la historia de la cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, o en el papel de las religiosas en la evangelización de América. También hay espacio para reseñas literarias o académicas, como las dedicadas a la *Revista General de Marina*, a la propia REVISTA DE HISTORIA NAVAL, o al Capitán Nemo y su *Nautilus*. Y para la huella española y portuguesa en el folclore estadounidense, como en «No me entierren en sagrado».

Se trata de relatos independientes, con una extensión promedio de poco más de una página –con algunas excepciones–, que se pueden leer en cualquier orden, ya que tienen estricta autonomía argumental. El asunto de algunas de las disertaciones es fácil de adivinar con solo leer el correspondiente título; este es el caso de «La navegación fluvial», «Las carabelas y las naos», «El astillero», «Galatea», «Balmis y la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna» o «Churruca». Otros títulos no dan pistas tan evidentes sobre su contenido, pero son tan sugerentes que constituyen toda una invitación a su lectura: «Pintaron las calles y las plumas», «El espejo de mi interior», «Los mares relatados en una cordillera», «Yo me hago una casa y tú encalas tu fachada», «¡Y tú y yo entendiéndonos en esta balacera!»...

En conclusión, *Los mares relatados (II)* constituye una entretenida colección de relatos que, con sencillez, rigor histórico, cierto trasfondo filosófico y algo de ternura y de sentido del humor, acercan al lector un sinfín de historias, tradiciones, relatos y divagaciones sobre la mar, los barcos y sus gentes, que conforman una rica y amena amalgama con la que el lector podrá pasar muy buenos ratos, al tiempo que recuerda o aprende muchas cosas relacionadas con la vida naval y marinera.

FORTES, Alberto. *La medida del meridiano. El viaje de Jorge Juan y Antonio de Ulloa*. A Coruña, Ediciones del Viento (ISBN: 978-84-18227-41-7), Viento Abierto, 2023, 499 páginas.

Interesante novela histórica escrita por el gallego Alberto Fortes, nacido en Pontevedra en 1964, que narra el largo y movido viaje a Sudamérica de dos jóvenes, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, integrados en una comisión organizada por la Academia de Ciencias de París. Dicha comisión iba a medir la longitud de un arco de un grado de meridiano a la altura del ecuador, para compararla con la de otro arco de un grado de meridiano medido en Laponia, cerca del polo norte, cotejar los resultados y deducir así la forma de la Tierra. El propósito de la empresa era resolver la polémica entre franceses y británicos a cuenta del aspecto de la esfera terrestre, pues mientras que los primeros decían que tenía la forma de un melón, es decir, alargada por los polos y achatada por



el ecuador, los segundos aseguraban que nuestro planeta se parecía a una sandía, o sea que era achatado por los polos y ensanchado por el ecuador.

Ambos marinos eran alumnos en la escuela de guardiamarinas de Cádiz, y en 1734, cuando fueron designados para formar parte de la comisión científica, contaban veintiuno y dieciocho años, respectivamente; y aunque, pese a su juventud, atesoraban ya un gran bagaje teórico, carecían de toda experiencia práctica. Así pues, para nivelar un tanto su estatus jerárquico respecto del de los sabios franceses, ambos guardiamarinas fueron ascendidos a tenientes de navío, saltándose los grados de alférez de fragata, alférez de navío y teniente de fragata.

El relato comienza cuando ambos personajes zarpan de Cádiz en mayo de 1735, para dirigirse a Cartagena de Indias y unirse a la comisión francesa. Jorge Juan viajó a bordo del navío *Conquistador*, y Ulloa, en la fragata *Incendio*. El relato va recreando los sucesivos escenarios por donde los marinos pasan en cumplimiento de su misión y cometidos: Cartagena de Indias, Portobelo, Chagres, Panamá, Guayaquil, Caracol, Quito, Yaruqui, Riobamba, Cuenca, Lima, El Callao... Sus trabajos terminaron en 1744. Finalmente, regresarían a España en 1746.

La novela narra con gran lujo de detalles las actividades y trabajos de la comisión científica, y los problemas y vicisitudes con que hubo de lidiar: las mediciones hechas entre Yaruqui y Cuenca; la dureza de la estancia en las montañas ecuatorianas; detalles y peripecias de los viajes y tránsitos realizados; discusiones y problemas de convivencia; vívidos cuadros descriptivos de las difíciles condiciones de trabajo; peleas, procesos judiciales, pagos a los porteadores, incidentes con las gentes de diferentes pueblos... y muchas cosas más. Como es obvio, aderezan el relato interpolaciones técnicas (cartográficas, geodésicas, topográficas y astronómicas; triangulaciones; mediciones astronómicas) que el autor integra con habilidad en la narración.

Por si todo esto poco fuera, en medio de los trabajos científicos, a finales de 1740, los dos españoles fueron llamados a Lima por el virrey del Perú, ante la alarma producida con la entrada del británico Anson en el Pacífico, durante la guerra contra Inglaterra denominada del Asiento, también conocida como «de la Oreja de Jenkins». En esta etapa volverían a recorrer amplios territorios, llevando a cabo muy diferentes cometidos orientados a la defensa de las costas del virreinato. A finales de 1743 terminaron sus responsabilidades ante el virrey y pudieron regresar a las montañas ecuatorianas para rematar sus mediciones.

El resultado final de aquella misión científica fue que, al comparar los resultados del ecuador con los de Laponia, cotejados a su vez con otros obtenidos en París, se vio que el radio de la Tierra era ligeramente superior en el ecuador que en el polo, con lo que la forma de aquella resultaba ser achatada por los polos y ensanchada por el ecuador, como había predicho Newton con sus cálculos teóricos.

En definitiva, *La medida del meridiano* es una novela a caballo entre el género histórico y el de aventuras sobre una empresa que aún hoy sigue siendo muy desconocida. Vistasas e ilustrativas descripciones de los lugares por



donde discurrió la expedición, y de las mediciones y cálculos realizados y los resultados obtenidos, se cuentan entre las muchas y preciosas informaciones proporcionadas, en forma novelada, por esta obra, a cuyos méritos literarios se suman sus virtudes divulgativas, que nos acercan a la comprensión, en toda su magnitud, de la gran aventura que Jorge Juan y Ulloa protagonizaron, en tierras de Sudamérica, casi al filo de la segunda mitad del siglo XVIII.

HERNÁNDEZ-PALACIOS, Martín. *Álvaro de Bazán. El mejor marino de Felipe II*. Madrid, Rialp, 2023, 251 páginas.

Estimable biografía de uno de los mejores marinos españoles de todos los tiempos, Álvaro de Bazán, que firma el profesor de Derecho Internacional Público Martín Hernández-Palacios Martín-Neda, quien a lo largo de una introducción y diez capítulos hace un cabal recorrido por la persona de Álvaro de Bazán, invicto guerrero de la mar a cuyos orígenes, carácter, personalidad, actividades, intervenciones en guerras, batallas y combates, y muerte se pasa revista. Se completa el relato con un apéndice dedicado al testamento del marino, lo que se ha dicho de él, sus títulos, la inscripción de su tumba, y una despedida a cargo de Carlos Martínez de Campos y Serrano.

Comenta Hernández-Palacios en la introducción cómo llegó a conocer el palacio del Viso del Marqués, donde hoy se encuentra el Archivo General de la Armada y que mandó edificar el protagonista del presente libro, y las circunstancias que lo llevaron a investigar la vida de tan notable marino. Álvaro de Bazán fue un hombre de mar a quien en tiempos de Felipe II le tocó vivir episodios cruciales de la historia de España como la guerra de los moriscos (1569), la batalla de Lepanto (1571), la unificación de España y Portugal (1580) o la toma de las Azores (1581). El autor retrata a su biografiado como un personaje complejo; muy diestro en las artes navales, en las que llegaría a atesorar gran experiencia, virtudes que le harían descollar como sobresaliente estratega y excelente táctico; de fuerte personalidad, independencia de criterio, carácter frío y calculador, y poseedor de muy destacadas dotes de liderazgo; hombre de gran capacidad de trabajo, resuelto, rápido y acertado a la hora de tomar decisiones, dotado de un extraordinario valor y que siempre mostró una berroqueña fe en el triunfo en todos los trances bélicos en que se vio inmerso.

Su carrera comenzó a la sombra de su padre, Álvaro de Bazán el Viejo, con quien estuvo en Gibraltar, la batalla de Muros y la boda de Felipe II en Inglaterra. Las islas Canarias, las luchas contra los berberiscos, la conquista del peñón de Vélez de la Gomera, la campaña de Tetuán, el socorro a la Orden de Malta, la batalla de Lepanto, el combate de Navarino y las campañas de Túnez o de Portugal (Lisboa, San Miguel, Terceira, etc.) son otros tantos hitos destacados de su trayectoria como marino que se repasan en la obra.

Como no podía ser de otra forma, la preparación de la llamada «empresa de Inglaterra» ocupa un lugar central en esta biografía. Sobre ella el autor

destaca las prisas de Felipe II por actuar contra los ingleses; los problemas logísticos, sanitarios y de personal surgidos en los barcos; la aparición de enfermedades –sobre todo del tifus– entre las dotaciones; los tiras y aflojas que mantuvo con el rey, que despertaron en este cierta desconfianza hacia la persona de Bazán... Y finaliza con las circunstancias de su muerte. El suyo fue un tiempo de mucho tifus exantemático, como ya apuntábamos antes, una enfermedad que se transmitía por el «piojo de los vestidos». Muchos historiadores achacan su final a esta infección, cuya incubación duraba de diez a catorce días y que producía una erupción roja en la piel conocida como «tabardillo pintado». La enfermedad, unida a las presiones a que, en los últimos tiempos, se había visto sujeto Bazán, posiblemente aceleraron su fallecimiento, ocurrido el 9 de febrero de 1588, a los 62 años, en una época en la que la esperanza de vida era muy inferior a la de nuestros días.

Libro ameno, bien documentado, escrito con un estilo claro que no menoscaba su rigor, que permite obtener un exhaustivo conocimiento de la vida y las actividades de Álvaro de Bazán, gran marino que mandó edificar el palacio del Viso del Marqués que hoy oficia de sede del Archivo General de la Marina, cuyo emplazamiento Bazán eligió por ser un lugar equidistante de sus bases de galeras: Cartagena, Cádiz y Lisboa. Para terminar, no está de más resaltar que este amante de las artes, impulsor de la sanidad en el ámbito militar, gran estratega y excelente marino, fue el primer hombre de mar en la historia en mandar un desembarco de infantería de marina.

PAJUELO MORENO, Vicente. *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*. Madrid-Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Sevilla (ISBN: 978-84-00-10847-2), 2021, 437 páginas.

La Armada de Guarda de la Carrera de Indias estuvo encargada de proteger las flotas que transportaban metales preciosos entre las tierras americanas y la metrópoli. En esta obra, Vicente Pajuelo Moreno analiza los orígenes y la organización del sistema naval que permitió conectar ambas orillas atlánticas del Imperio español bajo los Austrias. Estudia la construcción de galeones, las tripulaciones, los víveres, los pertrechos, la artillería y las rutas seguidas. El núcleo de tal sistema lo constituyó la Armada de la Guarda, cuyo origen, estructura, organización y otros aspectos son estudiados a lo largo de cuatro capítulos, cinco apéndices y diversos documentos complementarios. El autor dedica una particular atención a la desdichada Armada de la Guarda del año 1605 que, al mando de Luis Fernández de Córdoba, padeció los peligros de la mar en aguas del Caribe.

El primer capítulo, «La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias», arranca con la firma en Sevilla, en 1591, de un primer documento orientado a organizar una armada de diez galeones, el 1 de diciembre de 1591, para dar protección a las flotas de dicha Carrera, cuyo primer viaje tuvo lugar en 1593.

Esta fue el acta de nacimiento de dichas armadas, que solían estar compuestas por entre seis y ocho galeones bien armados, complementados con algunos pataches y otros navíos. Sus dotaciones sumaban en total de 1.500 a 2.000 hombres, entre gente de mar para gobernar y manejar el barco y gente de guerra. Tras un detallado estudio de los antecedentes históricos, en este primer capítulo el autor toca aspectos como presupuestos y costes, financiación, organización, tiempos de navegación, puertos de salida y llegada, o rutas seguidas.

Los otros tres capítulos se circunscriben a la Armada de la Guarda del año 1605. Los siete galeones y un patache que la formaban, tras levar anclas del puerto de Cartagena de Indias, la noche del 6 de noviembre se vieron enfrentados a una gran tempestad que ocasionó el hundimiento de cuatro de los galeones: *San Roque*, *Santo Domingo*, *La Begoña* y *San Ambrosio*. El segundo capítulo, «Los navíos de la Armada de la Guarda, 1605», es en esencia un estudio acerca del barco por excelencia de aquella época: el galeón. Al hilo de su descripción tipológica, el autor se extiende en detalles sobre la construcción naval en la época y los galeones y pataches que integraron la Armada de ese año. El tercero se centra en su gente de a bordo: la plana mayor (capitán general, almirante, gobernador del tercio y sargento mayor) y las gentes de mar y de guerra (artilleros y maestros de plata).

Por último, el cuarto y definitivo capítulo, «La Armada de la Guarda, 1605», narra el discurrir de su travesía hacia América desde su salida de Sanlúcar de Barrameda el 8 de junio de 1605, su enfrentamiento con una armada holandesa, la llegada a Cartagena de Indias, los preparativos para el viaje de regreso, el aprovisionamiento de víveres y pertrechos, y los metales preciosos. Sería durante el viaje de regreso cuando padecería el devastador temporal que provocó el hundimiento de varios barcos.

El autor termina su relato con unas conclusiones y cinco apéndices sobre el asiento de la Armada de Guarda de 1591, el arqueo de los barcos y de la nao capitana, un informe sobre la construcción naval, y la relación de la artillería de la Armada de la Guarda de 1605. Completan la información aportada por la obra unas tablas de monedas, pesas y medidas, un glosario y sendas listas de fuentes documentales y bibliográficas.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ  
Capitán de navío retirado



latindex  
catálogo



	GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE DEFENSA	SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
			SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
			SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

04162



9 770212 467007