

HISTORIA DE LA ARMADA

*Páginas de la historia de
España escritas en la mar*



MINISTERIO DE DEFENSA

HISTORIA DE LA ARMADA

Páginas de la Historia de España escritas en la mar



CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
<https://cpage.mpr.gob.es>

Edita:



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

© Autores y editores, 2020

NIPO: 083-20-133-3 (edición en papel)

ISBN: 978-84-9091-496-0 (edición en papel)

Depósito Legal: M-14510-2020

Fecha de edición: junio 2020

Maqueta e imprime: Ministerio de Defensa

NIPO: 083-20-134-9 (edición en línea)

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores de la misma.

Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

Director: Juan Rodríguez Garat. Almirante en la reserva, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)

Coordinadora técnica: Carmen Torres López. Doctora en Psicología, Licenciada en Filosofía y Ciencias de la Educación. Jefe del Servicio Educativo y Cultural (SEC) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)

Autores:

José María Blanco Núñez. Capitán de Navío retirado, académico correspondiente de la RAH. Consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)

Marcelino González Fernández. Capitán de Navío retirado, numerario de la Real Academia de la Mar. Consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)

Pedro Perales Garat. Capitán de Fragata retirado, historiador y arqueólogo. Consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)

Carmen Torres López. Titulado Superior de Gestión y Servicios Comunes, Doctora en Psicología y Licenciada en Filosofía y Ciencias de la Educación. Jefe del Servicio Educativo y Cultural del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)

José Ramón Vallespín Gómez. Capitán de navío en la reserva. Director del Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)

Maquetación e ilustraciones: Jorge Juan Del Caz Díaz-Pavón. Sección de Diseño Gráfico y Maquetación del Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada

El Instituto de Historia y Cultura Naval agradece a todos los miembros de su Junta Facultativa las numerosas sugerencias, correcciones y mejoras aportadas, que tanto han contribuido a darle coherencia y rigor a esta obra colectiva.

Las imágenes de este libro proceden de los autores y entidades que se detallan en cada caso. Cuando no se cita explícitamente la procedencia, se trata de imágenes de dominio público cuya autoría no se conoce.



ÍNDICE

Prólogo	6
Presentación.....	8
Introducción.....	10
 CAPÍTULO I - LA MAR EN LA GÉNESIS DE ESPAÑA	13
La España romana.....	16
El reino visigodo	18
La marina andalusí	18
El regreso al mar de los reinos cristianos	20
 CAPÍTULO II - LA MARINA DE ARAGÓN	25
La Corona de Aragón.....	26
La conquista de Mallorca y el reino de Valencia.....	27
La expansión mediterránea.....	29
 CAPÍTULO III - LA MARINA DE CASTILLA	35
Los primeros retos de la marina castellana.....	36
La guerra en el Estrecho.....	41
La edad de oro de la marina castellana.....	42
 CAPÍTULO IV - LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS	45
La unidad nacional	46
La Guerra de Sucesión de Castilla: las piezas sobre el tablero atlántico	46
La conquista de Granada.....	48
El descubrimiento de América.....	50
El reparto de las tierras y los mares por descubrir.....	54
La exploración del Nuevo Mundo	56
Las primeras conquistas en el Nuevo Mundo	59
El teatro europeo	59
Las conquistas en el norte de África	60
La herencia aragonesa: la conquista de Nápoles	62
 CAPÍTULO V - DONDE NUNCA SE PONE EL SOL	65
Los retos de la política imperial	66
Los límites del poder imperial	68
La vuelta al mundo de Juan Sebastián de Elcano.....	69
El imperio de ultramar.....	72
Las guerras con Francia.....	74
El fiero turco en Lepanto.....	75
En la Tercera el francés	81
Y en todo el mar el inglés	82
Tuvieron de verme espanto.....	84
 CAPÍTULO VI - LAS ESPADAS EN ALTO.....	89
La empresa de Inglaterra	90
La Contra-Armada	93
La Monarquía Hispánica contra todos	94
La Guerra de los Treinta Años	100

CAPÍTULO VII - EL FINAL DE UN SUEÑO	109
La guerra contra Francia	113
La guerra contra Inglaterra.....	113
Un nuevo equilibrio estratégico.....	114
Años de debilidad.....	115
La Guerra de Sucesión.....	116
CAPÍTULO VIII - LA CREACIÓN DE LA REAL ARMADA.....	121
Patiño y la Armada	127
Las campañas en Italia	131
Las guerras contra Inglaterra: el sitio de Gibraltar	136
El escenario mediterráneo	139
Las guerras contra Inglaterra: la Guerra del Asiento	140
El impulso del marqués de la Ensenada.....	146
Las guerras contra Inglaterra: la Guerra de los Siete Años.....	147
El escenario norteafricano.....	150
Las guerras contra Inglaterra: la Independencia Norteamericana	152
El apogeo de la Real Armada.....	156
CAPÍTULO IX - UN GIGANTE CON PIES DE BARRO	165
Las guerras contra Inglaterra	168
La Guerra de la Independencia	179
La emancipación de la América continental	181
La Armada en la primera guerra carlista.....	182
CAPÍTULO X - UNA MODESTA RECUPERACIÓN	185
La Guerra de África.....	189
La renovación de la Armada	189
La campaña del Pacífico.....	191
Años de crisis	195
Un paso atrás	199
La guerra con los Estados Unidos.....	205
CAPÍTULO XI - LOS AÑOS MÁS DUROS	209
La renovación de la Escuadra	210
La Guerra de África.....	217
La renovación de la Armada	219
La Guerra Civil en la mar.....	221
Años de aislamiento.....	224
La ayuda estadounidense.....	224
La guerra de Ifni	226
CAPÍTULO XII - LA VUELTA A LOS MARES DEL MUNDO	229
El resurgir de la Armada	230
Nueva organización	236
Nuevas misiones	239
Bibliografía	246

PRÓLOGO

Entre las líneas de acción que establecí tras mi toma de posesión en 2017, tienen especial importancia las relacionadas con el personal, pilar fundamental sobre el que hay que afianzar el presente y construir el futuro de la Armada. De los valores, la moral, el compromiso y la profesionalidad de cada persona, así como de la gestión que hagamos de ese capital humano, dependerá sustancialmente nuestro éxito.

Recordaba entonces que nuestros valores y tradiciones, forjados a lo largo de una dilatada historia y modelados por la singularidad que el combate y el trabajo en la mar imponen, y por el esfuerzo de muchas personas a lo largo de generaciones, han hecho posible la Armada que tenemos hoy y han de sustentar la Armada necesaria para el futuro. Esto nos compromete a todos a trabajar por conservar este preciado patrimonio, cultivando y difundiendo sus valores, tradiciones, usos y costumbres, y adaptando estos últimos en lo que sea necesario a la realidad del momento, de forma que se preserve la identidad característica de la Institución y que su futuro no desdiga de su pasado.

Resulta evidente que para preservar esa identidad y para enriquecerla en nuestra acción diaria, necesitamos saber cómo se ha creado, conocer y entender los hechos y vicisitudes que la han configurado para, así, obtener las enseñanzas que nos permitan, junto al análisis de los factores que determinan la realidad actual y la previsible, decidir el rumbo al que debemos gobernar en el presente y evitar repetir los errores que, en el pasado, hayamos podido cometer.

Ya solo con esto sería suficiente para que los miembros de la Armada conocieran su historia con cierta profundidad. Pero, además, se da el hecho de que la Armada ha sido parte esencial en el moldeado de la historia de nuestra nación, de España. Por la mar, los españoles descubrimos medio mundo. El poder naval convirtió España en el primer imperio global de la historia, que se mantuvo durante más de dos siglos. Su expansión, hacia el Mediterráneo Oriental primero y luego hacia Poniente, supuso la apertura al conocimiento occidental de los dos grandes océanos por entonces casi inexplorados, el Atlántico y el Pacífico, y el establecimiento de las rutas comerciales de la Carrera de Indias, en el Atlántico, y del Galeón de Manila, en el Pacífico, que unirían tres continentes: Europa, América y Asia. Este poder naval fue incontestado allá donde se imponía, en defensa de los intereses de la corona española. Todo gracias a una Armada potente y victoriosa que mantuvo la hegemonía sobre la mar y salvaguardó las rutas del comercio marítimo con América y Asia.

Igualmente cierto es que la pérdida de poder naval, consecuencia, sobre todo, de la Guerra de Independencia; y, con ella, la incapacidad de ejercer el control de los mares, conllevó, en un corto espacio de tiempo, la pérdida de todas las posesiones de ultramar y la independencia de las repúblicas hermanas.

En definitiva, los momentos de mayor auge de nuestra Patria coinciden con aquellos en que los españoles consiguieron mantener el poder naval. Y viceversa, cuando España le dio la espalda a la mar se produjeron los sucesos de mayor declive. Hecho del que los marinos, y los españoles en general, debemos aprender; porque la situación geoestratégica y la dependencia de España de la mar y su uso libre y legítimo no han cambiado con los siglos, sino que, al contrario, la mar es cada día más relevante.

Pero en nuestro caso, hay otros hechos que hacen aún más necesario e importante el conocimiento riguroso y objetivo de nuestra historia naval. Y es que, en muchas ocasiones, nosotros mismos hemos asumido como ciertos los errores y maledicencias de algunas narraciones basadas en la conocida Leyenda Negra, generada por intereses políticos y diplomáticos de potencias en su día opositoras a la Monarquía hispánica, que han sido y siguen siendo

difundidas interesadamente por otros. Por ello, tenemos la obligación de conocer la verdad histórica de nuestro pasado, relatada con rigor y huyendo del dislate, tan común en nuestros días, de juzgarla con criterios de nuestro tiempo.

En este sentido, es significativo que los estatutos actuales de la Real Academia de la Historia, fundada en 1738 por Real Decreto de Felipe V, recuerdan que en los primeros que se aprobaron, el 17 de junio del mismo año, se establecía que el objetivo final de la Institución sería el de aclarar *"la importante verdad de los sucesos, desterrando las fábulas introducidas por la ignorancia o por la malicia, conduciendo al conocimiento de muchas cosas que oscureció la antigüedad o tiene sepultado el descuido"*. A su vez, en el primero de sus párrafos, se insistía en la finalidad esencial del cultivo de la Historia, que no era otro que *"purificar y limpiar la de España de las fábulas que la deslucen e ilustrarla de las noticias que parezcan más provechosas"*.

Pues bien, casi tres siglos después y a pesar de los loables esfuerzos de muchos historiadores e insignes académicos de la historia, tanto el objetivo final de la Academia como la finalidad del cultivo de la Historia mantienen toda su vigencia.

Por supuesto, tampoco debemos caer en una ingenuidad o en un nacionalismo ciego que nos haga considerar que todo lo hecho por nuestros antepasados estuvo bien, pero los errores que pudieron cometerse, y de los que, como he señalado, debemos aprender para no repetirlos en el futuro, no deben ocultar o disminuir la grandeza, la magnitud descomunal, de la obra que realizó España de finales del siglo XV a finales del XVIII, cambiando para siempre la historia de la Humanidad. Y todo ello nada más finalizar otra empresa titánica de casi ocho siglos, la Reconquista.

Por todas estas razones, consideré apropiado encargar al Instituto de Historia y Cultura Naval la redacción de un libro que sintetizara la Historia Naval española y divulgara los valores propios de la Armada a través de los tiempos. Un libro útil tanto para los cursos que se imparten en nuestras escuelas de formación, como para ser el manual de referencia de los miembros de la Armada. Un libro que permita que los españoles conozcan nuestra historia naval en su contexto adecuado, juzgándola con los parámetros socio-culturales y éticos propios de la época en la que se desarrollaron los hechos narrados, y que la exponga de una manera atractiva y adaptada a los tiempos actuales.

Sinceramente, creo que los autores han conseguido con creces lo pretendido. El libro es atractivo, riguroso y bien ilustrado, y proporciona el mínimo de cultura histórica necesario para entender la Armada. Abarca tanto el contexto general de la historia de España, muchas veces escrita a bordo de nuestros buques, como los aspectos navales más relevantes (hechos de armas, biografías de marinos ilustres, desarrollo del buque y su armamento y evolución de la Institución) y recupera para la memoria de los lectores campañas que, por no interesar a la mayoría de los historiadores extranjeros, han caído en el olvido. Este es el caso de muchos de los éxitos de las armas españolas en la Edad Media e, incluso, en la Edad Moderna.

Espero que el libro despierte el interés de los lectores por nuestra historia, contribuyendo así a que los españoles seamos más conscientes de la importancia que la mar ha tenido, tiene y tendrá para España. Confío en que los hechos históricos, alejados de mitos y leyendas, hagan sentir a los españoles un sano orgullo; y que los marinos en particular, conociendo mejor de dónde venimos y cómo ha evolucionado la Armada, estemos en mejores condiciones para diseñar acertadamente su futuro.

Teodoro Esteban López Calderón
Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada

PRESENTACIÓN



Se dice que los pueblos que ignoran los errores de su historia están condenados a repetirlos. Es posible que haya algo de cierto en este viejo aforismo, por más que un pensamiento así parezca hoy propio de un mundo antiguo, de evolución lenta, en el que se sucedían las generaciones con mínimos cambios tecnológicos o sociales. Desde la perspectiva del observador situado en esas generaciones, resultaba difícil evitar el sentimiento de que la humanidad caminaba en círculos, que hacían en verdad probable que el no avisado tropezara dos veces en la misma piedra.

¿Sigue la humanidad caminando en círculos? Sí y no, porque a los muchos desafíos que, por estar profundamente imbricados en nuestra herencia genética, resisten a los tiempos, se unen en ciclos cada vez más rápidos otros retos completamente nuevos, que no se ajustan a ninguna experiencia del pasado. Tan malo sería –y probablemente, tan frecuente– olvidar las lecciones de la historia como aplicarlas a ciegas a problemas diferentes, que exigen soluciones innovadoras. Que exigen, en definitiva, que la humanidad, todavía muy lejos de su destino soñado, siga haciendo camino al andar.

Se equivoca, pues, quien afronta el estudio de la historia como el de un libro de recetas. No es eso lo que el Instituto de Historia y Cultura Naval ofrece a los lectores de este libro, que tiene carácter introductorio a la historia de la Armada y está destinado, prioritaria pero no exclusivamente, a los alumnos de las escuelas de formación de los cuadros de mando de la Armada.

Ofrecemos, en primer lugar, un complemento a la formación de quienes, andando el tiempo, están llamados a escribir nuevas páginas de nuestro cuaderno de bitácora. Páginas más o menos importantes, que eso no está en nuestra mano predecirlo, pero nunca de relleno porque el éxito nunca llega solo. Páginas que, en cualquier caso, empiezan en blanco, para que sus protagonistas, sin plagiar el pasado, empleen lo que de él entienden para estar en las mejores condiciones de afrontar situaciones nuevas.

Ofrecemos también, y quizá sea aún más importante, raíces. Raíces que nos identifican con la patria a la que servimos y con la institución en la que servimos. Raíces sin las cuales la vocación del marino se marchitaría a lo largo de una carrera larga en la que alternan las brisas que soplan serenas con las amenazas que ruge la ola.

Ofrecemos, por último, el estímulo que, de acuerdo con el artículo 21 de las Reales Ordenanzas, hemos de recibir de los héroes que forjaron nuestras tradiciones y de quienes dieron la vida por España. Considerada en su conjunto, la historia de la Armada, con sus luces y con sus sombras, debe ser motivo de orgullo para quienes hemos heredado el testigo de tantos marinos honrados, valerosos, competentes y sacrificados, algunos de los cuales, los más conocidos, nos contemplan desde las páginas de este libro.

Juan Rodríguez Garat

Almirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval

INTRODUCCIÓN



La historia de la humanidad, desde que existen indicios de la existencia de nuestra especie, ha visto una lucha continuada de los seres humanos por imponerse a su entorno. La mar, a pesar de sus particulares desafíos, no ha sido una excepción.

Las evidencias arqueológicas solo nos permiten suponer cuáles fueron las primeras singladuras del hombre sobre la mar, un medio a menudo hostil que, dependiendo de la actitud de cada grupo social, puede haber sido enriquecedor o amenazante, camino libre o barrera infranqueable. En el proceso evolutivo, al marisqueo en las playas debe de haber seguido la pesca, cada vez más lejos de la costa; luego, la exploración, el comercio y, con éste, la piratería; y, cuando la mar ponía en contacto dos comunidades con intereses encontrados, la guerra. Todas estas actividades, que forman parte de nuestra conducta evolutiva, inevitablemente tuvieron que ofrecer a las sociedades asentadas a la orilla del mar un poderoso incentivo para aprender a navegar y para construir, poco a poco, mayores y mejores embarcaciones.

Dentro de este proceso, aún hoy poco conocido, no es posible establecer con precisión cuáles fueron los hitos que jalonaron el camino hacia la mar de las distintas comunidades humanas establecidas en lo que hoy es España. Menos aún sabemos de la mayoría de los hechos de la prehistoria y aun de la Edad Antigua que por su carácter bélico, por estar organizados y por haber sido realizados sobre o desde la mar, pudieran considerarse precedentes directos de la moderna institución que es la Armada del siglo XXI. Pero eso no impide que los marinos del presente sientan que sus raíces se hunden profundamente en la historia de España, o que se consideren herederos de los héroes, conocidos o anónimos, que desde la mar contribuyeron a forjar nuestra nación tal como hoy la conocemos.

La historia de la Armada, en definitiva, no tiene principio. Por eso, se suele atribuir a la Institución, al igual que a algunas otras que también forman parte de las señas de identidad de las sociedades humanas desde la noche de los tiempos, un carácter inmemorial. Sin embargo, no es difícil encontrar a lo largo de los siglos y, muy particularmente, a partir de la creación de las marinas medievales de los reinos de Aragón y de Castilla, algunos hitos que incuestionablemente forman parte del ADN de la Armada de hoy. Son estos hitos de carácter náutico o militar, tecnológico u organizativo, y son también las personas que los han hecho posibles, los verdaderos protagonistas de este libro. Un libro destinado en principio a iniciar la formación de los marinos españoles en una materia, la historia, esencial para su carrera, pero que no quiere ocultar su vocación de proporcionar al público general, en un formato breve y que esperamos que sea atractivo, cuál es nuestra versión de esa historia que tan a menudo se nos ha contado desde perspectivas incompletas o desenfocadas.

CAPÍTULO I

LA MAR EN LA GÉNESIS DE ESPAÑA

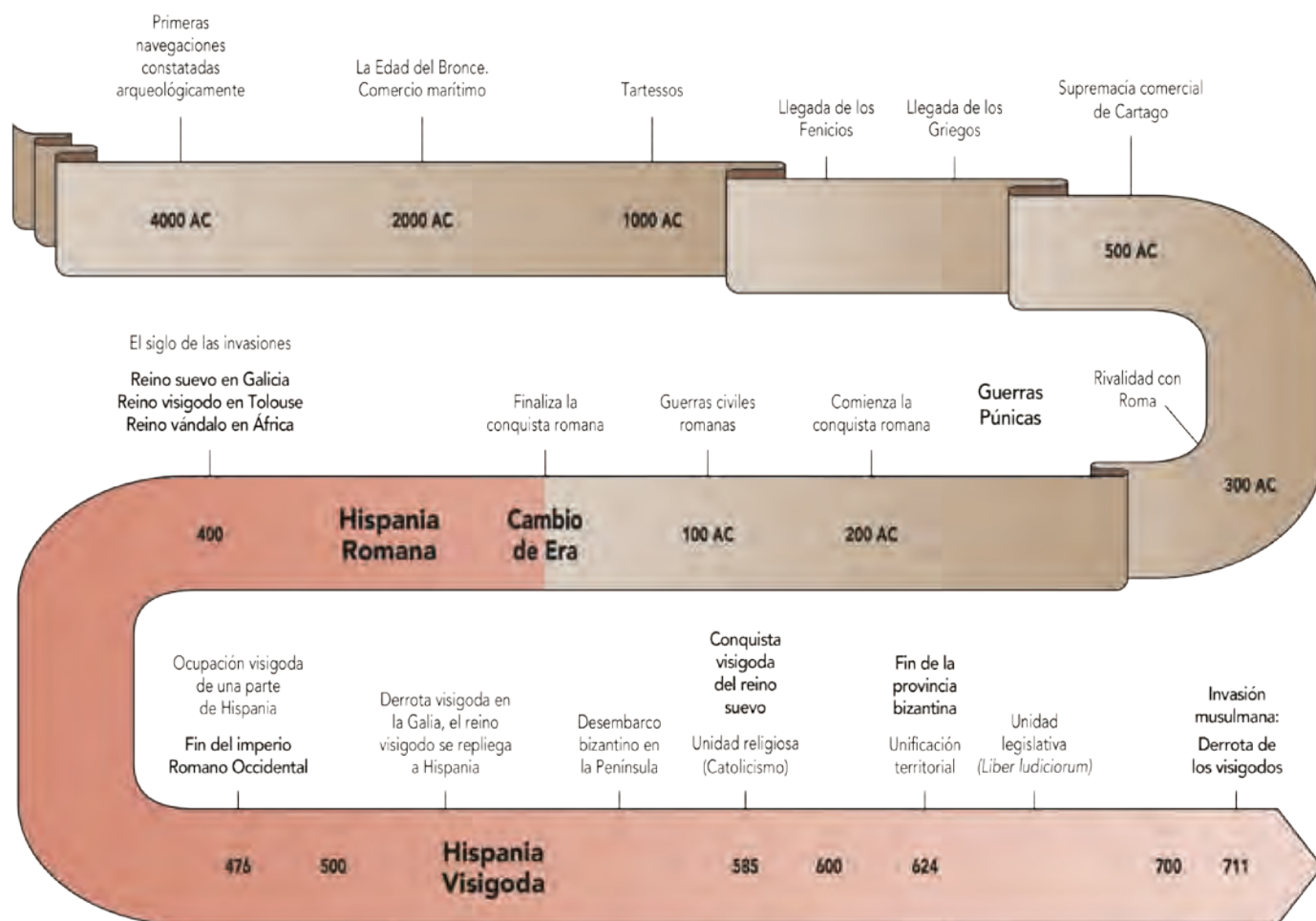


LA MAR EN LA GÉNESIS DE ESPAÑA

No se conoce a ciencia cierta cuáles fueron los primeros pasos del hombre sobre la mar. Existen sin embargo evidencias de que en la Edad del Bronce, 3000 años antes de nuestra era, ya se navegaba en nuestras costas mediterráneas, como demuestra la aparición de materiales foráneos o de influencias culturales en lugares donde solo podrían haber llegado a través de la mar.

Aproximadamente un milenio antes de nuestra era, los navegantes fenicios, por razones fundamentalmente comerciales, crearon asentamientos en el sur de la península: Cádiz, Málaga, Almuñécar o Adra. En los lugares donde

establecieron sus puertos, su presencia ayudó a desarrollar una cultura marítima que complementaría a la de los tartesios, todavía poco conocida. Este proceso de colonización orientado a la mar fue continuado por los griegos y, sobre todo, por los cartagineses, que llegaron a la península seis siglos antes de nuestra era y se apoderaron de toda la costa del levante español, donde Asdrúbal fundaría una base marítima, Cartagena, que aún hoy sigue siendo importante.





	MUSULMANES	CRISTIANOS
711 - 719	Conquista musulmana de Hispania	
720 - 755	Valiato (gobernador)	Reino de Asturias
756 - 928	Emirato omeya (independencia política)	Conquista carolingia de Barcelona Reino de Pamplona
	Primer ataque Vikingo	
929 - 1031	Califato omeya (independencia religiosa) Dictadura de Almanzor Guerra civil andalusí	Reino de León Condado de Castilla independiente
	Fin de la supremacía musulmana	
1031 - 1086	Primeras Taifas	Se crea el Reino de Aragón Se crea el Reino de Castilla Aragón y Pamplona se unen León y Castilla se unen
	Alfonso VI toma Toledo	
1086 - 1145	Los almorávides conquistan Al-Andalus	
	El Cid conquista Valencia	
	Alfonso I de Aragón conquista Zaragoza	
1145 - 1192	Crisis de los almorávides Segundas Taifas Los almohades ocupan Al-Andalus	Aragón y Pamplona se separan Reino de Portugal León y Castilla se separan
1212	Las Navas de Tolosa gran victoria cristiana Colapso del Imperio Almohade	

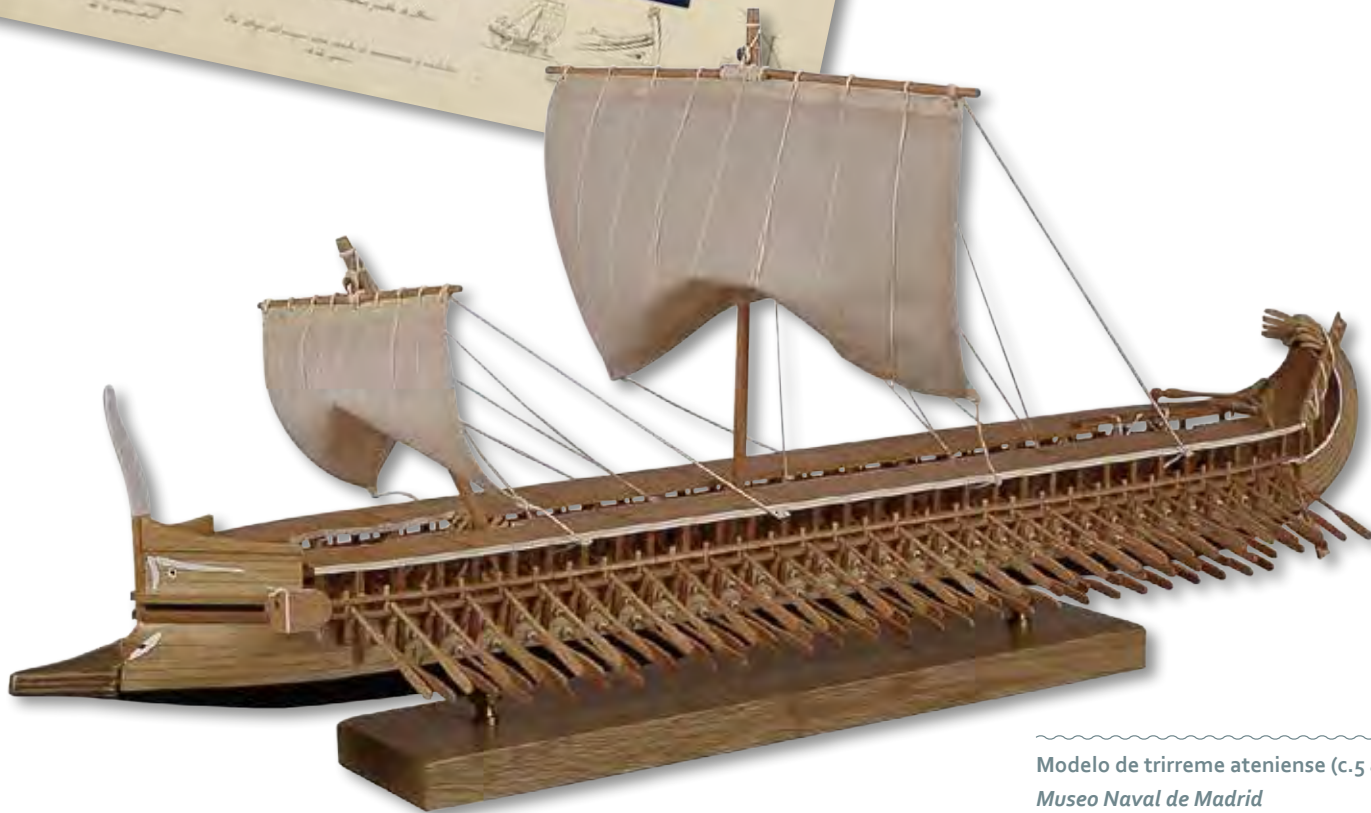
LA ESPAÑA ROMANA

La pugna entre cartagineses y romanos por el control del Mediterráneo, que dio lugar a las tres Guerras Púnicas, terminó con la definitiva derrota de los primeros, inevitable después de haber perdido el dominio del mar. La victoria romana abrió paso a la conquista de la península, completada por Augusto en el año 19 AC, después de eliminar, en

una dura campaña en la que el emperador contaba con el poder naval de Roma, la enconada resistencia de cántabros y astures. Desde entonces hasta la entrada de suevos, vándalos, alanos y visigodos, la península Ibérica se integró en el Imperio romano y, aunque no hubo en Hispania bases navales ni flotas permanentes, sus barcos mercantes y sus puertos —sobre todo los del Golfo de Cádiz— fueron esenciales para transportar a la capital del Imperio las valiosas mercancías que Hispania producía.



Naves cartaginesas y romanas (S. III a. C)
Acuarela de Rafael Monleón
Museo Naval de Madrid

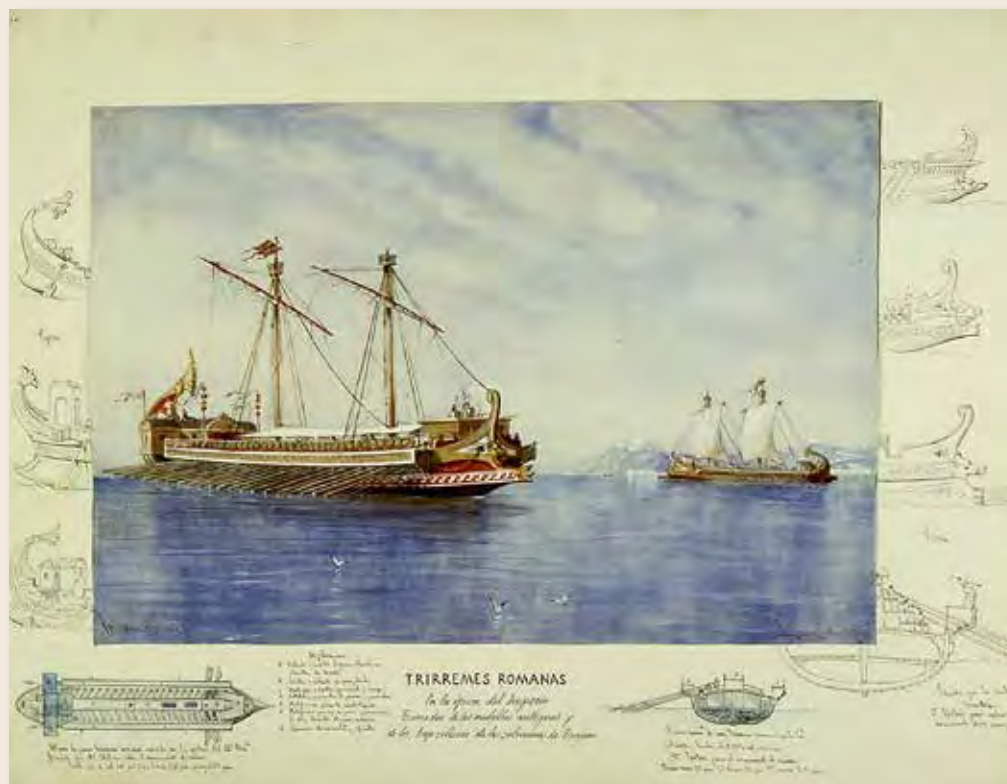


Modelo de trirreme ateniense (c.5 a.C)
Museo Naval de Madrid

Buques de Leyenda

NAVES CARTAGINESAS Y ROMANAS

En la época de la confrontación de Roma con Cartago se produjo un gran desarrollo de las marinas de guerra. La trirreme, que había dominado los mares en los siglos inmediatamente anteriores, se vio superada por barcos mayores y con muchos órdenes de remos. En todo caso, el buque principal de combate sería una "*navis longa*", de propulsión mixta vela-remo. Pero en el momento previo a la batalla la vela se retiraba, pues a remo se maniobraba mejor.



Trirreme romana. Acuarela de Rafael Monleón
Museo Naval de Madrid

Cartago fue una potencia naval antes que Roma y contaba con una flota de guerra que protegía sus puertos y sus rutas comerciales. Roma tuvo que improvisar su marina casi desde cero, pero lo hizo con rapidez; la historia nos cuenta que los romanos copiaron un barco cartaginés —una quinquerreme— que había varado accidentalmente en su costa.

Las grandes armadas de las Guerras Púnicas consideraban precisamente a las quinquerremes como sus principales unidades de combate. Llevaban también algunos barcos más ligeros y rápidos como exploradores y enlaces. Las unidades de patrulla y escolta solían ser trirremes.

La batalla se desarrollaba en varias fases. Inicialmente se trataba de dañar o inmovilizar a los barcos enemigos maniobrando para golpearlos con el espolón. También se usaban algunas armas de proyección, como las empleadas en tierra, para matar o herir a las tropas enemigas antes del abordaje. Pero al final la acción se convertía en una melé de barcos en la que los soldados luchaban sobre las cubiertas con armas cortas, como en las batallas terrestres.

EL REINO VISIGODO

El reino visigodo, centrado en completar la unidad peninsular —algo que no consiguió hasta el año 624, bajo el reinado de Suintila— no prestó excesiva atención a la mar. Poco a poco se fue perdiendo buena parte de la capacidad de construcción naval legada por los romanos, los conocimientos náuticos y la experiencia marinera, mientras el foco del comercio mediterráneo se trasladaba a Constantinopla, impulsado por el Imperio bizantino. Fuera como resultado de esta política o a causa de los conflictos internos del reino visigodo, lo cierto es que la invasión árabe de la península no encontró en la mar resistencia alguna.

LA MARINA ANDALUSÍ

La expansión del Islam por el norte de África puso al alcance de la dinastía Omeya los conocimientos marítimos de los pueblos vencidos, sus barcos y sus dotaciones. Con ellos a su servicio, el califato alcanzó la capacidad de expandirse a través de la mar. Se abría así la posibilidad de aprovechar el momento difícil que vivía en España la Monarquía visigoda, debilitada por una guerra civil. Como es conocido, la derrota del rey Rodrigo frente a los norteafricanos en el año 711 dio paso a la ocupación musulmana de la península.

La conquista del reino visigodo, relativamente rápida y poco cruenta, se realizó por tierra. No era prioritario entonces para los invasores el disponer de una marina permanente, ya que nadie les disputaba el dominio del Estrecho, cordón umbilical que les unía a África. Por ello, no fue hasta que Abderramán I se proclamó emir independiente, en el año 756, cuando comenzó a sentirse la necesidad de una marina. Entre otras razones, para defenderse del califato Abasí.

Durante el período del emirato, la marina andalusí demostró su utilidad y su eficacia en la conquista de las Baleares, en incursiones contra Córcega o Marsella, en el ejercicio de la piratería, en la conquista de diversas plazas norteafricanas y en la defensa del litoral atlántico contra las incursiones de los vikingos, avezados marinos que depredaron las costas andalusíes durante más de un siglo.

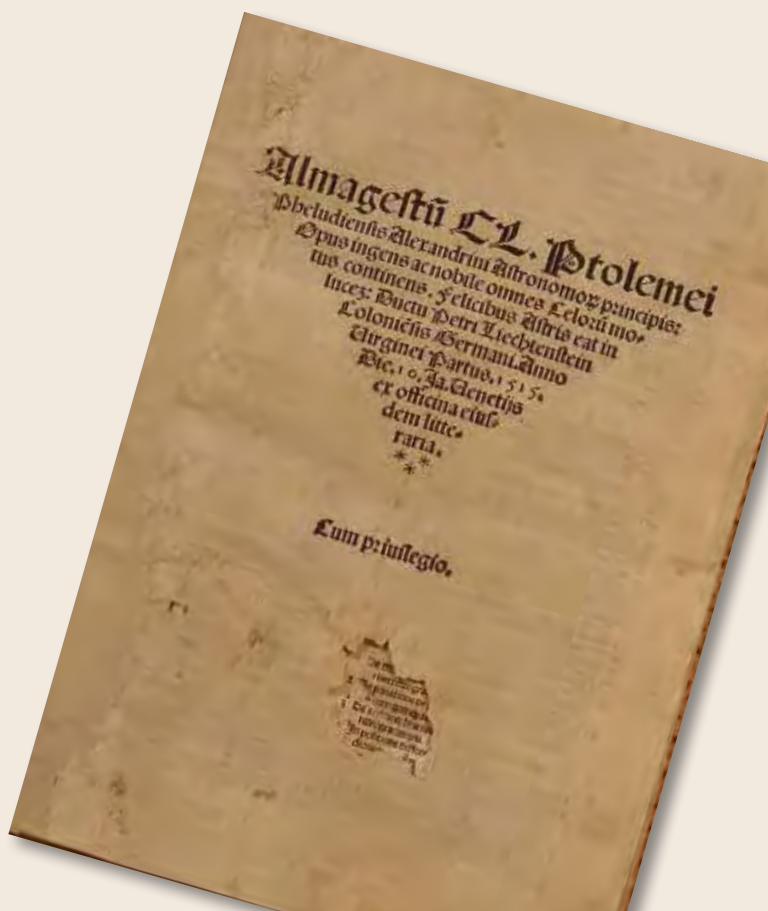
Tras la proclamación de Abderramán III como califa en el año 929, la riqueza del califato posibilitó la construcción de una poderosa fuerza naval, apoyada en numerosas atarazanas. Esta fuerza permitió a los califas de Córdoba la conquista de Fez, capital del reino Idrisí, y de otros enclaves

De la Aguja de Marear
al Aegis

APORTACIONES MUSULMANAS A LA NAVEGACIÓN Y A LA GUERRA

Las contribuciones musulmanas a la ciencia de la navegación y a la guerra fueron numerosas y abarcaron diversos ámbitos. Por una parte, su cultura ayudó a preservar y difundir muchos de los conocimientos de la Antigüedad Clásica. Además, sirvieron de correa de transmisión de saberes y técnicas procedentes de Extremo Oriente, como la brújula y la pólvora. Pero también hicieron aportaciones propias en áreas como la astronomía, libros de viajes, cartografía, instrumental náutico o los nuevos tipos de barco.

La influencia musulmana ha dejado huellas en nuestro lenguaje que todavía persisten. Un ejemplo son los numerosos nombres en árabe y en persa de las estrellas, incluyendo todas las de la Osa Mayor. Otro ejemplo son las muchas voces árabes en la terminología náutica española y portuguesa, pero también en la de otras lenguas: alidada, almirante, arsenal, azimut, dársena, falúa, jarcia, etc.

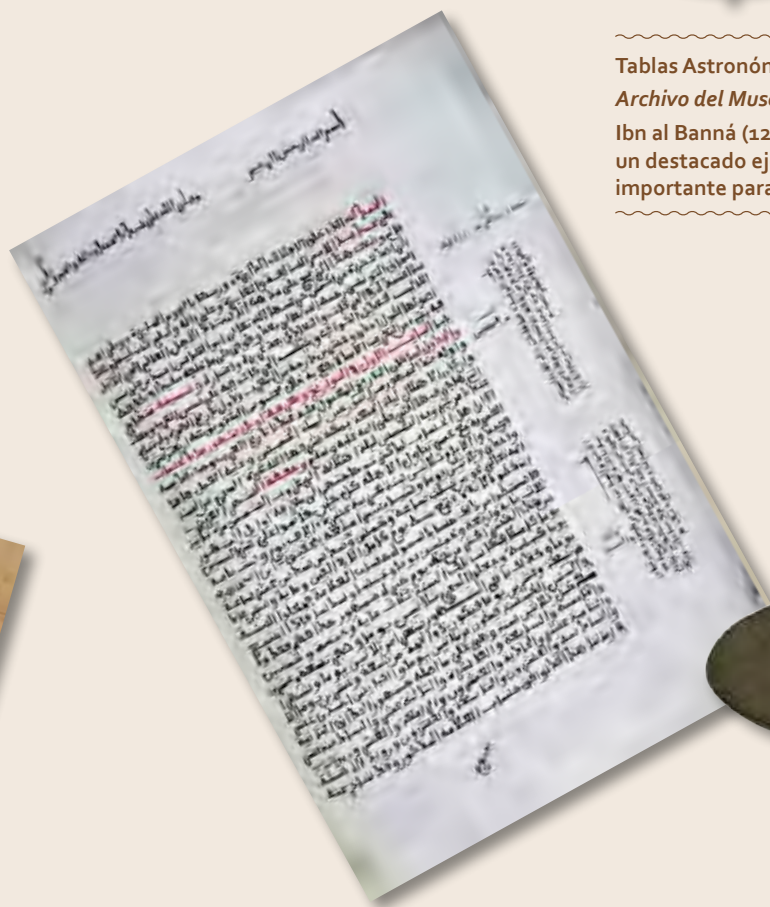


Astrolabio astronómico
tipo Azafea inventado en el siglo XI por Azarquiel
Museo Naval de Madrid



Tablas Astronómicas de Ibn al Bannâ
Archivo del Museo Naval de Madrid

Ibn al Bannâ (1256-1315) fue un importante matemático cuyas Tablas constituyen un destacado ejemplo de la tradición cultural hispano-árabe. Un documento importante para la historia de la navegación.



Esfera armilar
(sistema geocéntrico)
Museo Naval de Madrid



PTOLOMEO, Claudio: *Almagestum*.
Venetiis: ductu Petri Liechtenstein Colonies Germani, 1515
Biblioteca del Museo Naval de Madrid

El *Almagesto* fue la obra cumbre de la Astronomía Náutica y su autor el astrónomo más significativo del mundo antiguo, figura de referencia a lo largo de los siglos.

norteafricanos como Ceuta, Melilla y Tánger. En la península, la superioridad marítima del califato sobre los reinos cristianos contribuyó a las victoriosas incursiones de Almanzor sobre Barcelona y Santiago de Compostela.

Dividido el califato en los primeros reinos de taifas, solo en el de Denia se sostuvo una destacada capacidad marítima hasta la llegada de los almorávides, que cruzaron el estrecho en 1086. Aunque fueron capaces de conquistar las Baleares en 1116, el esfuerzo bélico almorávide contra los reinos cristianos también se realizó fundamentalmente por tierra.

Con la desintegración del poder almorávide a partir de 1144 aparecieron las segundas taifas, la mayoría de muy corta vida. Tras la llegada de los almohades, en 1147, solo la de Mallorca resistió hasta 1203.

Los almohades dispusieron de una notable marina, que contribuyó a retrasar el desarrollo de la capacidad naval de los reinos cristianos. Sin embargo, después de su derrota en la batalla de las Navas de Tolosa en 1212, se produjo en la España musulmana una nueva división en taifas de la que la marina andalusí nunca llegaría a recuperarse. Era el turno entonces de los reinos cristianos.

EL REGRESO AL MAR DE LOS REINOS CRISTIANOS

Los reinos que, poco a poco, fueron surgiendo en el norte de España iniciaron su andadura histórica luchando en sus fronteras terrestres contra los musulmanes y, en ocasiones, también entre ellos mismos, en un proceso de consolidación en el que la mar rara vez jugó un papel importante.

En el Golfo de Vizcaya, la actividad marítima de la era romana no se recuperó hasta que finalizaron los ataques vikingos, y lo hizo de manera modesta, a partir de la pesca litoral, la caza de la ballena y el comercio de cabotaje. Las duras condiciones meteorológicas del mar Cantábrico exigían buques redondos, de alto bordo y vela cuadra, de clara influencia norteafricana.

Poco a poco, el incremento de las actividades comerciales al alejarse la frontera con los musulmanes, la defensa del tráfico marítimo frente a piratas y corsarios, y el desplazamiento de las ballenas a cazaderos más lejanos llevaron a las villas marineras del norte de España a construir barcos



Buques de Leyenda

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA EDAD MEDIA

La construcción naval de tradición antigua sufrió grandes cambios en la Edad Media, que fue mucho más innovadora en lo tecnológico de lo que se suele suponer.

Los barcos antiguos se construían por el sistema "forro primero", ensamblando las piezas por el método mortaja-lengüeta-pasador en los barcos grandes y por el método de cosido en las embarcaciones menores. Después se añadían algunas piezas estructurales como refuerzo.

A finales de la Edad Media se llegó a un predominio claro del sistema "estructura primero", con método de unión por elementos metálicos (clavos, escarpas, pasadores). Se empleó un nuevo sistema de ensamblaje del forro "a tingladillo" y nació también el concepto de "cuaderna maestra" y el diseño de gálibos a partir de ésta.

Además de nuevos métodos de construcción, en la Edad Media se fueron incorporando muchos elementos nuevos de navegación y maniobra (timón de codaste, combinación de distintas velas, anclas de cepo de madera, rezones, etc.).

En el mar Cantábrico era fundamental la solidez de la embarcación para que resistiera condiciones frecuentemente adversas. Además, influyeron mucho en la construcción naval los desarrollos del Norte de Europa, difundidos por los vikingos. Las naves del Cantábrico solían construirse de roble, con estructura fuerte, cuadernas muy próximas y forro a tingladillo. Para

la guerra, además de las ubicuas galeras —más limitadas en este mar por la meteorología— se usaban naves mercantes armadas, montando uno o dos “castillos” según el tamaño del barco.

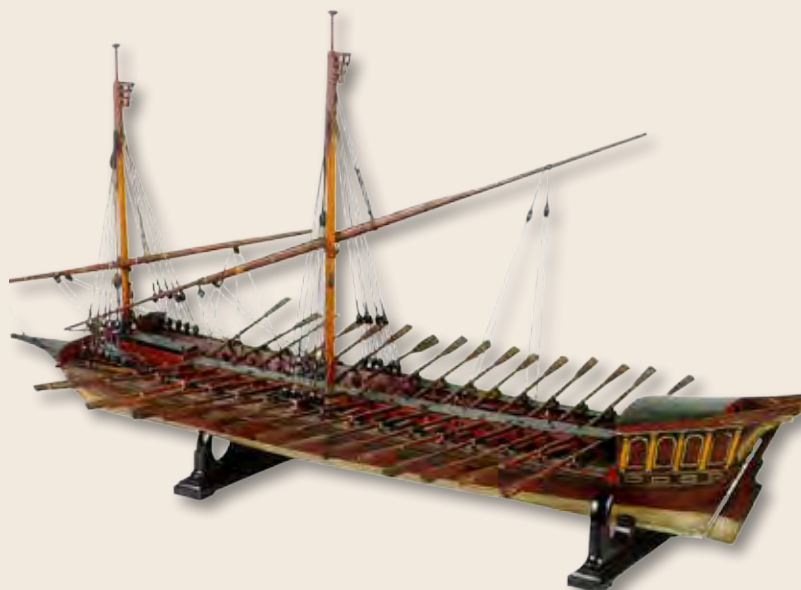
En el Mediterráneo, las aportaciones de los distintos pueblos ribereños (bizantinos, musulmanes, etc.) dieron lugar a la aparición de una gran cantidad de tipos de barcos, diferentes para el comercio y para la guerra. La tradición antigua se perpetuó en Bizancio, cuyo barco de guerra principal —el dromón— se supone una evolución de la liburna tardorromana, nave de guerra ligera. Pero en torno al año 1000 apareció un nuevo modelo, que hoy llamamos galera, cuya génesis aún no está bien definida. La galera —con sus subtipos— fue el barco de guerra mediterráneo por excelencia durante muchos siglos. El barco mercante del Mediterráneo era una nave redonda, que utilizaba vela latina y cuya construcción era menos robusta que la del Cantábrico.



Modelo de coka mediterránea
(principios S.XV)
Museo Naval de Madrid



Naves redondas. Rafael Monleón
Museo Naval de Madrid



Modelo de galeota - pequeña galera (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid



Sección de la cuaderna maestra de una galera (finales S.XVIII)
Museo Naval de Madrid

más grandes, más resistentes a la mar y, cuando el rey los movilizaba, más capaces para el combate. Fue, sin embargo, un proceso lento: Alfonso VII todavía necesitó barcos de la Corona de Aragón y de la República de Génova para la efímera conquista de Almería en 1147.

En el Mediterráneo la recuperación fue algo anterior. Los condes de Barcelona apostaron por un decidido apoyo al comercio marítimo, importante para su economía. Fue

necesario dotarse de una potente marina mercante y, posiblemente, también de un reducido número de buques de guerra. A pesar de ello, para la conquista de Tortosa en 1148 también fue precisa la ayuda de Génova.

Las condiciones meteorológicas del Mediterráneo obligaban a apostar por buques alargados, de vela y remo, contruidos específicamente para la guerra por la Corona o por particulares atraídos por las riquezas que podían obte-

Diccionario de Arquitectura Naval de
Juan José Navarro, Marqués de la Victoria
Archivo del Museo Naval de Madrid
Lámina del Álbum del Marqués de la
Victoria en la que se destacan las trirremes y
quinquerremes, naves propias de esta época



Las diferentes características marineras de las galeras y las naves mancadas dieron lugar durante la Baja Edad Media a **oportunidades tácticas**, en favor de unos u otros modelos según la ocasión, que **marinos capaces supieron explotar**

para conseguir la superioridad en el enfrentamiento. Una vez conseguida la victoria sobre las flotas contrarias, los beneficios del dominio del mar —comercio, corso, transporte de tropas y bloqueo de zonas disputadas— suponían un poderoso incentivo para el mantenimiento de armadas más o menos permanentes, dando así origen a las **marinas de Aragón y de Castilla, antecedentes directos de la Armada de hoy.**

CAPÍTULO II

LA MARINA DE ARAGÓN



LA MARINA DE ARAGÓN

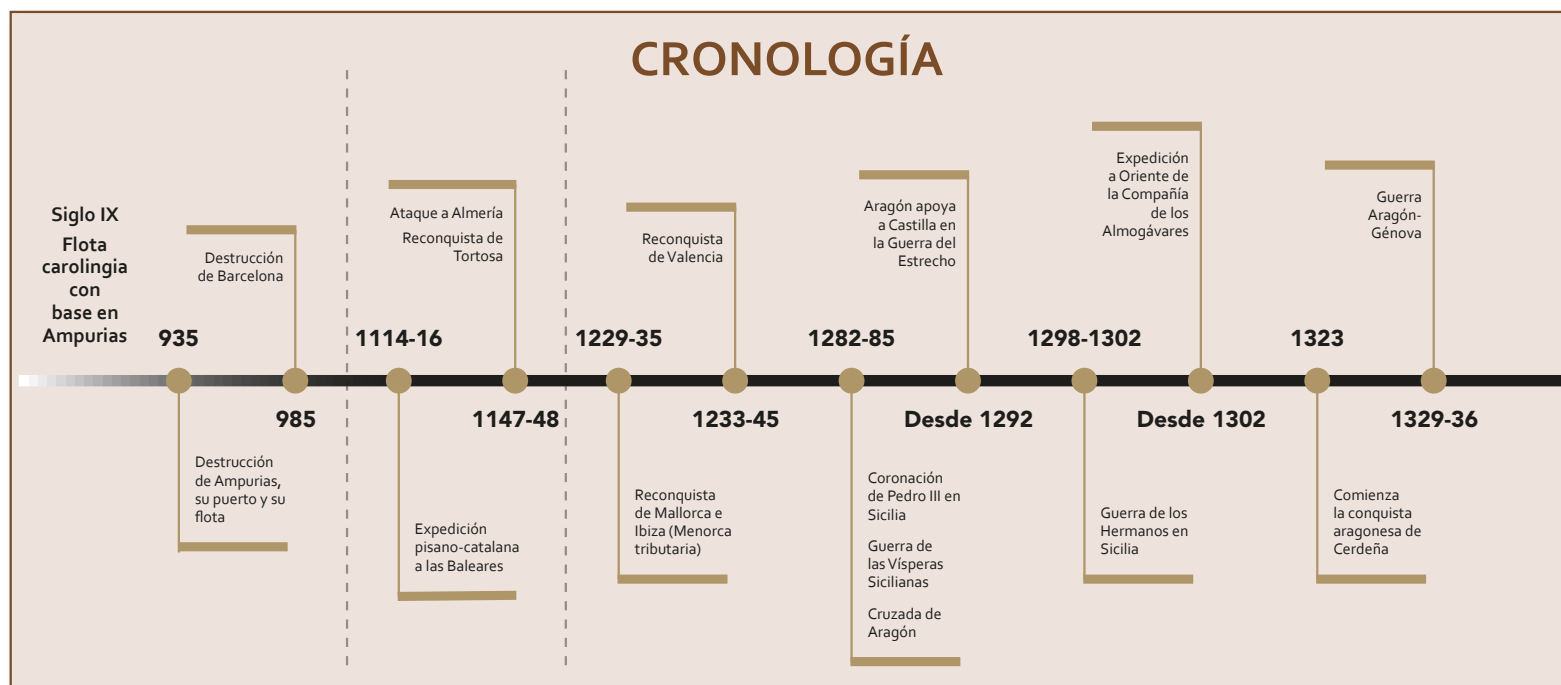
Las primeras muestras de actividad naval militar en los reinos cristianos de la Edad Media aparecieron en los condados catalanes en el siglo IX, en el marco de la pugna entre el emirato Omeya y el Imperio carolingio; pero quedaron en suspenso cuando una armada enviada por Abderramán III destruyó Ampurias. Habría que esperar a la segunda década

del siglo XII para ver naves catalanas colaborando con la República de Pisa en una expedición contra las Baleares. En 1147, naves catalanas y genovesas participaron en la ya citada conquista de Almería y un año después, en la conquista de Tortosa, última etapa de la reconquista de las costas catalanas.

LA CORONA DE ARAGÓN

La unión del reino de Aragón y el condado de Barcelona en la persona de Alfonso II, hijo de Petronila de Aragón y de Ramón Berenguer IV, conde de Barcelona, creó las bases de la corona que, andando el tiempo, iba a conseguir dominar el Mediterráneo occidental, con una historia de éxitos casi increíbles. Un pequeño reino del nordeste de la península

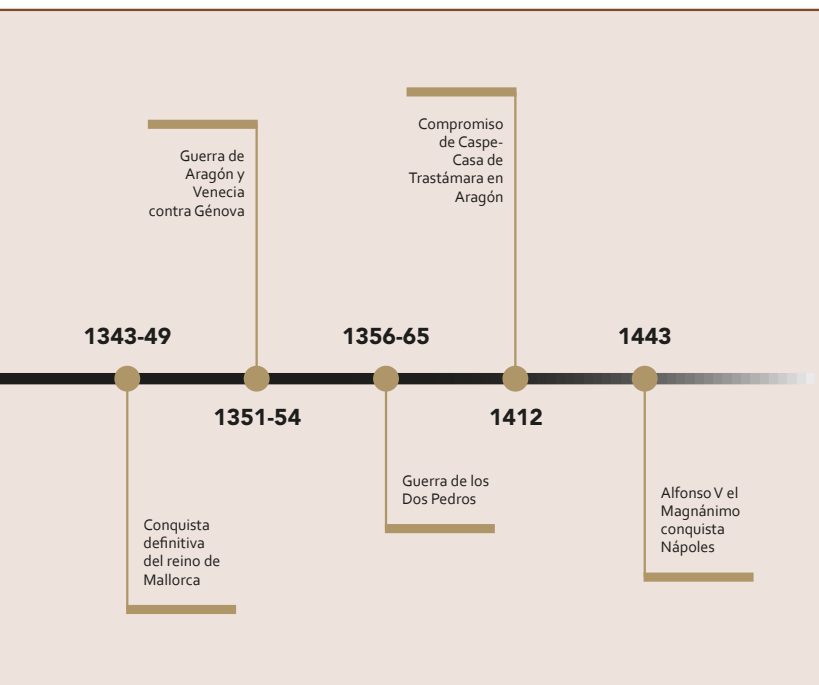
Ibérica, con poca población y limitados recursos, fue capaz de conseguir notables victorias por mar y por tierra, de expandir sus fronteras y de proyectar su influencia por todo el Mediterráneo frente a poderosos enemigos. En estos logros jugaron un papel crucial las tropas de choque —los almogávares— y la eficaz marina de la Corona.



LA CONQUISTA DE MALLORCA Y EL REINO DE VALENCIA

El auténtico fundador de la Marina de Aragón fue Jaime I el Conquistador, que consiguió armar una poderosa flota de más de 150 naves para la conquista de Mallorca en 1229. A esta empresa siguió el sometimiento de Menorca y la conquista de Ibiza y Formentera. Los buques de la Corona también apoyaron a las tropas de tierra en la conquista de Valencia en 1238, y hasta la culminación de la reconquista aragonesa en 1245. Con ello se ponía fin a las posibilidades de expansión peninsular del reino, que ya no tenía fronteras terrestres con territorios musulmanes.

Sin embargo, las poderosas fuerzas navales de la Corona aragonesa seguían siendo útiles para apoyar con ellas a los aliados cristianos —así ocurrió con Castilla en la conquista de Tarifa y Algeciras— o para defender los intereses comerciales de la Corona en el disputado Mediterráneo. A este mar dedicaron sus energías muchos de los reyes de Aragón que, a diferencia de los castellanos, embarcaron frecuentemente para hacer la guerra naval.



Hechos de Armas

LA CONQUISTA DE MALLORCA (1229-1231)

Se cree que la conquista se decidió en una cena de ricos hombres catalanes con el joven rey Jaime I en Tarragona, a iniciativa de los mercaderes marítimos, que querían acabar con la piratería musulmana. Se conoce la composición de la flota, de unos 155 barcos: 25 naos grandes, 18 táridas, 12 galeras y 100 unidades menores. Se sabe también que partió de las costas de Tarragona, bajo el mando del propio rey.

No hubo batallas navales; solo dos desembarcos en playas no planificadas —ya que la flota fue desviada por el mal tiempo— y con poca oposición. Acto seguido, hubo una batalla terrestre de cierta dureza en las alturas próximas a Porto Pi. Tras la victoria cristiana, se puso sitio a la capital. La isla, que no recibió ayudas de ningún reino musulmán, tuvo que rendirse pronto, aunque quedaron pequeños núcleos en la sierra de Tramontana que resistieron durante algunos años.

Menorca no se conquistó, ya que su gobernador musulmán aceptó convertirse en vasallo tributario del rey de Aragón. En 1235 Ibiza fue conquistada por un grupo de nobles, dirigidos por el arzobispo de Tarragona.

Jaime I otorgó al conjunto de las islas la categoría de reino. La integración de las islas Baleares en la Corona de Aragón sería el primer y decisivo paso de la expansión mediterránea.



Monumento a Jaime I en Madrid

Marinos Ilustres

ROGER DE LAURIA (c. 1245-1305)

De familia noble del sur de Italia, siendo niño pasó a Aragón en el séquito de la princesa Constanza Staufen, que vino a casarse con el príncipe Pedro (después Pedro III el Grande).

Educado en la corte de Jaime I de Aragón, se convirtió en un excelente jefe militar e hizo gala durante toda su vida de una absoluta fidelidad a los reyes aragoneses.

En la Guerra de las Vísperas Sicilianas fue nombrado almirante de Sicilia por Pedro III. Allí comenzó una carrera de éxitos inigualable en la que pronto sería ascendido a Gran Almirante de la Corona de Aragón.

Combatió y venció en seis grandes batallas navales, que fueron clave para la defensa de Sicilia frente a las pretensiones angevinas y para el fracaso de la invasión de Cataluña por los franceses. Además participó en muchas otras acciones brillantes en variados escenarios (desembarcos, conquistas de plazas costeras, batallas terrestres, etc.).

Lauria reunió todas las cualidades que debe tener un mando naval. Fue previsor y concienzudo en la preparación de la fuerza y en el planeamiento de las operaciones, para lo que supo explotar la inteligencia disponible; demostró ascendiente sobre sus subordinados; y en el combate, además de resolución y valor, dio pruebas de gran iniciativa táctica y concibió estrategias innovadoras.

De él decía la Enciclopedia Británica en 1911:

"No medieval admiral of any nation displayed an equal combination of intellect and energy, and none of modern times has surpassed it."

Roger de Lauria
Gran Almirante de la Corona de Aragón
Óleo anónimo (S.XIX)
Museo Naval de Madrid



Estatua de Roger de Lauria en Barcelona

LA EXPANSIÓN MEDITERRÁNEA

Pedro III el Grande, hijo y sucesor de Jaime I, continuó la expansión mediterránea del reino de Aragón al aceptar la Corona de Sicilia tras la rebelión de los sicilianos contra Carlos de Anjou. Tenía legitimidad para hacerlo, pues su esposa era la última heredera de la anterior monarquía reinante, pero su aceptación provocó la guerra contra el Imperio angevino, apoyado por el Papa y por Francia. En estas difíciles circunstancias, Pedro III no solo fue capaz de defender Sicilia sino que, derrotando a los angevinos en todos sus enfrentamientos, se expandió por las islas y costas próximas y atacó los dominios del enemigo.

Gran protagonista de los éxitos de la Corona aragonesa fue el invicto almirante Roger de Lauria. Además de vencer a sus enemigos en el Mediterráneo central, se desplazó con su flota a la costa catalana para derrotar a la del rey de Francia en la batalla de las Islas Formigues y en Rosas. El almirante aragonés consiguió establecer con sus repetidas victorias navales una superioridad tal que llegó a atribuírsele esta altiva respuesta a un emisario del rey de Francia: *"no creo que pez alguno intente alzarse sobre el mar si no lleva un escudo con la enseña del rey de Aragón"*.

Hechos de Armas

BATALLA DE CASTELLAMMARE (1284)

La batalla de Castellammare, librada en el Golfo de Nápoles en el marco de la Guerra de las Vísperas Sicilianas, fue solo una más de las victorias de Roger de Lauria, pero en ella sobresalieron muchas de sus virtudes como almirante.

Bajo su mando, la armada de Sicilia vigilaba el puerto de Nápoles, la capital enemiga, en donde se estaba concentrando una nueva escuadra de Carlos de Anjou. Antes de que ésta llegase a alcanzar una clara superioridad numérica, Lauria necesitaba provocar el combate.

Para conseguirlo urdió una estratagema táctica. Parte de sus galeras se acercó al puerto enemigo mientras otra parte de la escuadra quedó en reserva, oculta a la vista. Salió la flota angevina de Nápoles, convencida de su superioridad, e inició la persecución de las galeras de Lauria en retirada. Era inevitable que la caza provocara cierto desorden, y eso era lo que esperaba Lauria. En el momento oportuno, invirtió el rumbo y se enfrentó al enemigo mientras la escuadra de reserva atacaba de flanco, cerrando la pinza. Los angevinos pasaron de cazadores a cazados.

Aún hubo otro rasgo de astucia. Enzarzados en el combate cuerpo a cuerpo, la capitana del enemigo se defendía bien ya que contaba con numerosos soldados. Pero Lauria envió nadadores a barrenar el casco, acción que obligó a rendir el buque.

En la batalla fue capturado el príncipe heredero de Nápoles, lo que supondría una importante baza de negociación.

~~~~~  
Tabla de Peñarroya de Tastavins (fin siglo XIII - principios S.XIV). Museo Nacional de Arte de Cataluña  
~~~~~



En 1295 Jaime II de Aragón recibió del papa la investidura de Cerdeña y Córcega a cambio de renunciar a Sicilia y Mallorca. Tras concluir la guerra de Sicilia y solucionar el conflicto fronterizo por Murcia, Aragón volvió a apoyar a Castilla en la guerra contra los musulmanes. Por fin, en 1323 comenzó la conquista de Cerdeña. Los éxitos iniciales, incluida la derrota de una flota genovesa en Cagliari, abrie-

ron un largo período de rebeliones internas y ocasionales enfrentamientos directos entre las marinas de Aragón y de Génova. El prolongado conflicto tendría consecuencias negativas, especialmente en lo económico, pero Aragón saldría mejor librado: conseguiría retener Cerdeña, aunque Córcega no llegara nunca a estar bajo pleno dominio aragonés.

Hechos de Armas

LOS ALMOGÁVARES EN BIZANCIO (1303-1305)

Finalizadas las guerras de Sicilia, las temibles tropas terrestres de choque de la Corona de Aragón, los almogávares, quedaron disponibles y, a petición del emperador bizantino Andrónico II Paleólogo, formaron un cuerpo expedicionario para combatir a los turcos en Asia Menor. Actuarían como tropas mercenarias, sostenidas por el Imperio, bajo el mando de un aventurero, antiguo templario con gran experiencia militar, llamado Roger de Flor.

Transportados por mar hasta Constantinopla, los almogávares llevaron a cabo una devastadora campaña en territorio enemigo, de victoria en victoria, tras la cual el jefe de los almogávares fue nombrado megaduque del Imperio. Esto provocó los celos del príncipe heredero, que ordenó asesinarlo junto a varios de sus oficiales en una cena palaciega. La Gran Compañía de los Almogávares decidió vengar estas muertes, iniciando una campaña de conquistas y saqueos por Tracia y Macedonia.

Pocos años más tarde, los almogávares pasaron al servicio del duque de Atenas pero, como este no cumplió sus compromisos, también se rebelaron contra él y le derrotaron. El final de la notable aventura fue la creación de dos ducados en Grecia, llamados Atenas y Neopatria, que formarían en su momento parte de la Corona de Aragón.



Entrada de Roger de Flor en Constantinopla (1303)
Óleo de Moreno Carbonero (1888). *Palacio del Senado, Madrid*

La expansión de la Corona de Aragón tuvo sus costes políticos, económicos y sociales. Los reyes tuvieron que aceptar de sus súbditos condiciones que limitaban su poder interno y vender buena parte del patrimonio real, debilitándose frente a la nobleza. La guerra contra Génova dañaba el comercio y el suministro de alimentos en épocas de ham-

bruna. En el ámbito de la política exterior, los demás reinos cristianos eran reacios a admitir ambiciones imperiales. Por eso, los territorios sucesivamente adquiridos por conquista, acuerdo o herencia —Mallorca, Sicilia, Cerdeña y, más adelante, Nápoles— no se incorporaban plenamente al núcleo peninsular formado por Aragón, Cataluña y Valencia.

Las Bases del Poder Naval

LA ORGANIZACIÓN DE LA MARINA DE ARAGÓN

Aunque los condes de Barcelona ya habían promulgado leyes sobre el comercio marítimo y su defensa, el verdadero organizador de las actividades marítimas y navales de la Corona de Aragón fue Jaime I el Conquistador, a mediados del siglo XIII. Apoyado por un grupo de expertos juristas, compiló leyes viejas y promulgó otras más actualizadas, reuniéndolas en códigos temáticos. Sucesivamente, irían apareciendo las “Ordenaciones de la Ribera de Barcelona”, el “Libro del Consulado del Mar” y las “Ordenanzas para el Corso”.

Esta legislación fue evolucionando en los reinados sucesivos, en los que se incorporaron nuevas leyes y se publicaron códigos actualizados. Cabe destacar entre ellos las “Ordenanzas Navales de Bernardo de Cabrera”, publicadas en 1354 por iniciativa del rey Pedro IV el Ceremonioso, de gran vocación ordenancista y reguladora.

De estas Ordenanzas es este exigente precepto:

“Dos galeras aragonesas están obligadas a hacer frente a tres enemigas, tres a cuatro, cuatro a cinco y cinco a siete”

~~~~~  
CAPMANY DE MONPALAU, Antonio: *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí llamado Libro del Consulado*. Madrid: en la imprenta de don Antonio de Sancha, 1791

*Biblioteca del Museo Naval de Madrid*

El Libro del Consulado era un compendio de leyes de derecho marítimo que rigió durante siglos el comercio del Mediterráneo y que fue impreso por primera vez en 1502

~~~~~

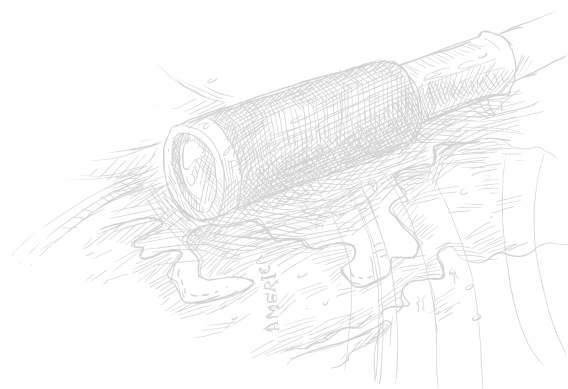


Como consecuencia de esta política, la Corona aragonesa tuvo que conquistar tres veces el reino de Mallorca, tras haberlo cedido en dos ocasiones a ramas colaterales de la casa de Aragón. Las islas Baleares no quedaron definitivamente unidas a la Corona hasta 1344. En cuanto a los territorios italianos, además de la conflictiva isla de Cerdeña, de la que ya se ha hablado, Sicilia volvió a los reyes de Aragón por herencia en 1409. Finalmente Nápoles, conquistado en 1443 por Alfonso V, fue legado a su muerte a su hijo natural.

En la relativa decadencia de la Corona de Aragón en las décadas anteriores a los Reyes Católicos influyeron varios factores: se trataba de un reino pequeño, de escasa población, con un sistema político enrevesado y una nobleza levantisca. Un reino que había tenido que enfrentarse a una dura epidemia de peste negra, a la larga guerra contra Génova y a la guerra de los dos Pedros contra Castilla. Sin embargo, la política Mediterránea de Aragón había dejado una semilla que brotaría con renovada fuerza durante el reinado de los Reyes Católicos.



Expansión mediterránea de la Corona de Aragón





Modelo de carraca veneciana de hacia 1500
Museo Naval de Madrid

Tabla Strozzi

Óleo atribuido a Francesco Rosselli (hacia 1475)

Museo de Capodimonte (Nápoles)

Se cree que representa el regreso a puerto de la armada aragonesa tras vencer en la batalla naval de Ischia



CAPÍTULO III

LA MARINA DE CASTILLA



LA MARINA DE CASTILLA

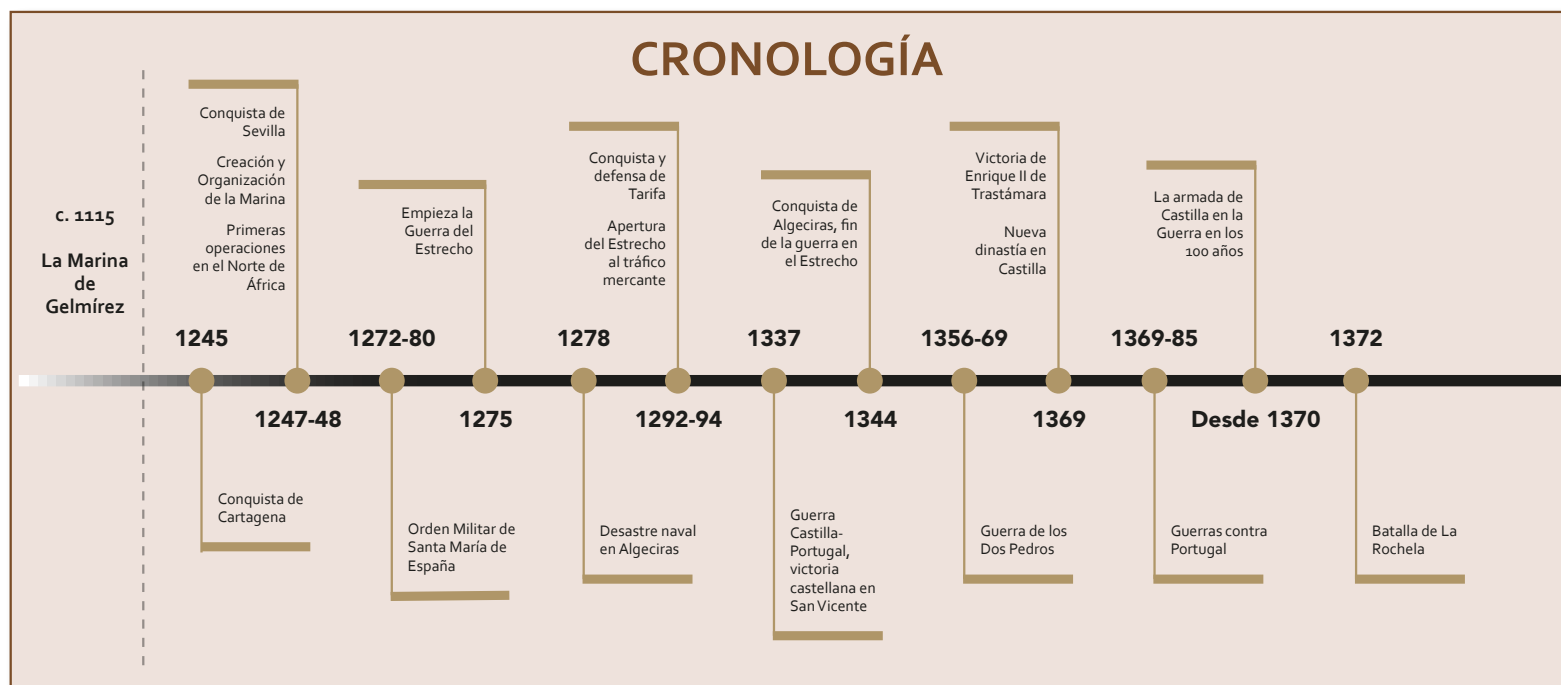
Desde sus orígenes en Asturias, las energías de los reinos que, eventualmente, se unirían en la Corona castellana estuvieron más centradas en el desafío que suponían las guerras fronterizas contra los musulmanes que en la posibilidad de combatir sobre la mar. La única excepción relevante, la

pequeña fuerza naval creada por el obispo Gelmírez en el siglo XII con la ayuda de técnicos de Génova y Pisa para hacer frente a los ataques de corsarios musulmanes, no tuvo continuidad.

LOS PRIMEROS RETOS DE LA MARINA CASTELLANA

La necesidad estratégica de una marina militar surgió cuando Castilla se asomó al Mediterráneo por Murcia y al Golfo de Cádiz por sus conquistas en la Baja Andalucía. **Base de partida de la marina castellana fueron los recios barcos de la costa del Cantábrico, que en los siglos XI y XII se dedicaban a la pesca de altura, la caza de la ballena y el**

comercio con otros puertos de la Europa Atlántica. Con estos barcos, la marina castellana participó en la toma de Cartagena en 1245 y, tres años después, en la mucho más trascendente conquista de Sevilla por el monarca que unificó definitivamente las coronas de Castilla y León: Fernando III el Santo.



Hechos de Armas

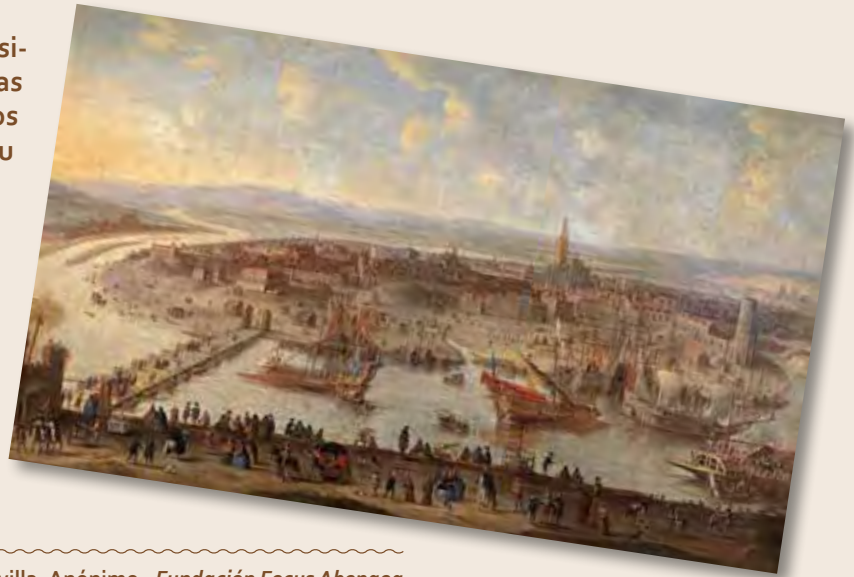
LA CONQUISTA DE SEVILLA (1248)

Sitiada por tierra por las tropas de Fernando III el Santo, Sevilla recibía refuerzos y provisiones a través del Guadalquivir. Para completar el cerco, la armada de Bonifaz debía derrotar a las galeras enemigas que defendían el acceso al río, algo que hasta entonces las naves castellanas nunca habían conseguido. Sobre esta batalla escribe el cronista:

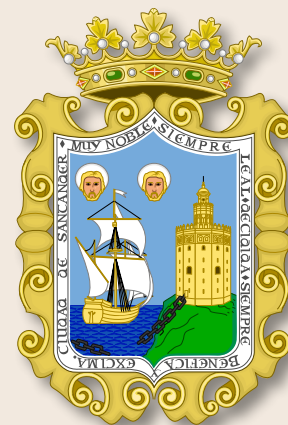
"Componíase la armada de los moros de cuarenta barcos chicos y grandes, y la de los Cristianos se componía de veinte, entre galeras y navíos; y viniendo a las manos, vencieron los vizcaínos, como más diestros en la marinería y de más valor que los moros; y les tomaron tres naves, echándoles dos al fondo, y quemándoles una, y les mataron muchos moros, con lo cual las demás naves paganas se hicieron a la fuga, dejando la victoria por los nuestros."

Derrotada la armada musulmana, Bonifaz consiguió remontar el río, romper las cadenas tendidas por los defensores embistiéndolas con sus naos más pesadas, destruir los puentes y cumplir con su misión sin arredrarse ante las dificultades.

En el combate entre naos y galeras, de características tan diferentes, la táctica jugaba un papel importantísimo. Sin embargo, el cronista prefiere destacar el adiestramiento y el valor de las dotaciones -daba el nombre genérico de vizcaínos a asturianos, cántabros y vascos, ribereños del golfo de Vizcaya- como los factores decisivos para el resultado de la batalla.



Vista de Sevilla. Anónimo. Fundación Focus Abengoa



El escudo de Santander, como el de otras villas del Cantábrico que también proporcionaron naves a la Marina de Castilla —Santoña, Laredo, Avilés y Comillas— y el de la propia comunidad autónoma de Cantabria, da testimonio de la hazaña de Bonifaz casi ocho siglos después.

Marinos Ilustres

RAMÓN BONIFAZ

(finales del S.XII-1256)

Poco se conoce con certeza sobre el nacimiento y los orígenes de Ramón Bonifaz. Alcalde de Burgos en 1233, entró en la historia de la Armada y de España cuando Fernando III el Santo, reconociendo que necesitaba una flota para conquistar Sevilla, *"llamó a su presencia a un rico hombre de Burgos, nombrado Ramón Bonifaz, persona experimentada y práctica en las cosas de la mar, y diole comisión y cartas reales para reunir en las villas del Norte y en el plazo más breve posible una armada suficiente al empeño."*

Bonifaz demostró sus dotes de organizador aparejando en el Cantábrico trece naos gruesas y cinco galeras. Demostró sus dotes de marino al mantener a las unidades de su armada a salvo, a pesar de la dureza de la travesía atlántica. Demostró su capacidad como militar derrotando a las galeras berberiscas en la desembocadura del Guadalquivir. Demostró, además, iniciativa y voluntad de vencer cuando embistió a toda vela las cadenas que defendían el río, con las proas reforzadas de sus naos más grandes.

Aunque no existe certeza documental sobre su nombramiento de almirante —hecho que sí ampara la tradición— fue el primer marino de Castilla del que se conoce una gran victoria por fuentes históricas.



Esta estatua de Ramón Bonifaz, en el monumento que Sevilla dedica a Fernando III el Santo, rinde homenaje a quien se cree que fue el primer almirante de Castilla.

Para sitiar esta importante ciudad, clave en el poderío marítimo almohade, era necesario dominar el Guadalquivir y sus accesos. Con ese objeto, el rey ordenó a Ramón Bonifaz, rico hombre de Burgos, reunir una armada en los puertos del Cantábrico y Galicia. Después de derrotar a la escuadra de galeras que defendía la entrada del Guadalquivir, los buques de Bonifaz remontaron el río, destruyeron el puente de barcas protegido por cadenas que unía ambos márgenes del Guadalquivir y completaron el bloqueo de Sevilla.



Ramón Bonifaz. Alcalde de Burgos y marino
Óleo anónimo (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

Rendida la ciudad, en Sevilla se crearon las primeras atarazanas reales. Pero el auténtico forjador de la Marina de Castilla fue Alfonso X, hijo de Fernando III. Él fue quien legisló, organizó, dotó de recursos y le asignó una misión a las fuerzas navales: *"el fecho de cruzada allende el mar"*. Él fue también quien creó la única orden de caballería cuyo propósito específico era combatir en la mar: la Orden de Santa María de España.

Las Bases del Poder Naval

LA ORDEN DE SANTA MARÍA DE ESPAÑA

En 1272, el rey Alfonso X el Sabio decidió crear una orden militar específica para combatir en la mar y desde la mar, como brazo armado de su proyecto llamado *"fecho de cruzada allende el mar"*.

Fue una iniciativa novedosa, algo que no se había hecho antes en Europa ni se haría después. La orgánica de la orden se inspiró en las de las órdenes de caballería que se habían creado durante las cruzadas para defender los santos lugares. La novedad sería que los monjes guerreros de esta nueva orden iban a ser caballeros de la mar.

La sede central de la orden estaba en Cartagena, aunque se había previsto que tuviera también otras sedes en el Puerto de Santa María, La Coruña y San Sebastián.

Su uniforme y su emblema fueron también novedosos. En el emblema de las demás órdenes figuraba siempre una cruz, mientras en el de la Orden de Santa María la sustituía una estrella. Por esta causa se le llamó también "Orden de la Estrella".

Lamentablemente, su vida fue efímera. El año 1280, en la batalla de Moclín, la Orden de Santiago fue derrotada y perdieron la vida su gran maestre y la mayoría de los freires. El rey decidió que el maestre y los caballeros de la Orden de la Estrella se pasaran a la de Santiago. La orden fue cerrada por decisión real, pero su ocaso dio nueva vida a la Orden de Santiago.



Emblema de la Orden de Santa María de España



Atarazanas de Sevilla



Alfonso X El Sabio
Biblioteca Nacional, Madrid

Las Bases del Poder Naval

LA ORGANIZACIÓN DE LA MARINA DE CASTILLA

La obra organizativa de la Marina de Castilla tuvo un autor claro: el rey Alfonso X el Sabio. El proceso fue diferente al de Aragón, pues en el caso castellano apenas había precedentes. Las actividades marítimas de las villas del Cantábrico se habían regido por sus propios fueros. Poco a poco, irían surgiendo asociaciones entre las villas, que culminaron a finales del siglo XIII con la creación de la Hermandad de las Marismas.

Pero la llegada de Castilla al sur peninsular y al Mediterráneo creó una nueva situación, en una frontera viva, con proyección comercial pero también con necesidades militares.

Fue necesario organizar de otro modo la marina, tanto en lo marítimo como en lo naval, ambos tan íntimamente relacionados en los tiempos medievales; tanto en las antiguas villas como en las nuevas poblaciones; tanto para la guerra en el Atlántico como para la guerra en el Mediterráneo.

El esfuerzo legislador fue grande y quedó registrado en numerosos textos, entre los que destacaban el código de las Siete Partidas (1256-1265), que, entre otras muchas disposiciones de carácter general, describe el cargo de almirante con sus cometidos; y las Ordenanzas Marítimas de Castilla (1281), que regulan todas las actividades de este sector.

Fue una obra legislativa enorme, pero el trabajo organizador de Alfonso X se extendió también a aspectos tan distintos como la estrategia general, el planeamiento de las operaciones o la construcción naval.



Las Siete Partidas del Sabio Rey Don Alonso El Nono. En Madrid, con privilegio Imperial, 1611

Biblioteca Naval de Ferrol

LA GUERRA EN EL ESTRECHO

La recién creada Marina de Castilla se enfrentó desde el principio a importantes desafíos. Su despliegue en tres zonas marítimas, separadas por costas extranjeras, exigió capacidad de adaptación a las circunstancias de cada teatro. En el Estrecho, la rivalidad por el dominio de la zona frente al Imperio meriní se zanjó tras 70 años de dura guerra, con victorias y derrotas, pero en la que Castilla consiguió imponerse finalmente.

Un hito importante de esta guerra fue la conquista de Tarifa en 1292, con la ayuda de Aragón y Génova. Quedó entonces abierta a toda Europa la ruta comercial del Estrecho de Gibraltar, que enlazaba el Mediterráneo con el Mar del Norte. Cinco décadas después, con la conquista de Algeciras en 1344, en la que también participaron buques aragoneses y genoveses, se puso fin a la amenaza de nuevas invasiones musulmanas.



~~~~~  
Combate naval de Gibraltar entre la escuadra castellana de Jofre Tenorio y la de los benimerines de Muhammad Allâd Azafi  
Óleo de Antonio Brugada (S.XIX)  
*Museo Naval de Madrid*  
~~~~~

Marinos Ilustres

ALONSO JOFRE TENORIO (finales del S.XIII-1340)

El primer almirante de la Marina de Castilla que merece ser destacado por sus victorias en grandes batallas navales había nacido cerca de Pontevedra, hijo de un noble pontevedrés y una dama aragonesa. En 1314 fue nombrado Almirante Mayor de la Mar, llevando el peso de la guerra naval en el Estrecho de Gibraltar hasta su muerte en combate en 1340.

En la larga guerra contra los musulmanes hubo éxitos y fracasos, pero el almirante Jofre Tenorio consiguió una gran victoria en aguas del Estrecho en 1325.

Además de la guerra permanente contra los musulmanes, tuvo también que empeñarse en combate contra los portugueses, en 1337. Frente al cabo de San Vicente consiguió una gran victoria, hundiendo 6 galeras, capturando 8 y tomando prisionero al almirante de Portugal.

La última batalla de Jofre Tenorio fue una derrota, pero una derrota con honor. Teniendo su flota mermada por diversas circunstancias, fue acusado por los cortesanos de pasividad ante el enemigo. Para mantener su buen nombre, atacó a la flota musulmana en la primera oportunidad, aun encontrándose en clara inferioridad, muriendo en combate frente a Gibraltar. Fue la suya una muerte heroica y honrosa, acorde con los valores propios de la época en que se produjo.



~~~~~  
Alonso Jofre Tenorio. Almirante de Castilla  
Óleo anónimo (S.XIX). *Museo Naval de Madrid*  
~~~~~

LA EDAD DE ORO DE LA MARINA CASTELLANA

Las exigencias de la larga guerra por el Estrecho y la pugna por el dominio del Golfo de Vizcaya y sus importantes rutas comerciales convirtieron a Castilla en una gran potencia marítima desde mediados del siglo XIV. **A partir de entonces, sus fuerzas navales se enfrentarían al Imperio meriní, Aragón, Portugal, Inglaterra, la Hansa... y el balance fue netamente favorable.**

La Guerra de los Cien Años, que enfrentó a Francia e Inglaterra entre 1337 y 1453, estableció el marco internacional de otros conflictos relacionados, algunos de los cuales afectaron a Castilla y a su marina. Tanto Francia como Inglaterra necesitaban el apoyo de los buques castellanos, prestigiados por la superioridad demostrada durante la Guerra de los Dos Pedros sobre una Marina de Aragón que entonces re-

huyó el combate. Esa parece haber sido una de las razones por las que ambas potencias intervinieron en apoyo de los bandos enfrentados en la Primera Guerra Civil Castellana: Pedro el Cruel, apoyado por Inglaterra, y Enrique de Trastámara, apoyado por Francia.

Tras la victoria de Enrique de Trastámara en 1369, la flota castellana participó activamente en la Guerra de los Cien años en apoyo de Francia, cumpliendo el compromiso contraído por el rey castellano de aportar dos buques por cada uno francés. En 1372, en la batalla de la Rochela, sitiada por los franceses, las galeras castellanas al mando de Ambrosio Bocanegra derrotaron decisivamente a una importante flota inglesa. El dominio del mar que Castilla obtuvo como resultado de esta victoria permitió, en los años siguientes,

Hechos de Armas

LA BATALLA DE LA ROCHELA (1373)

En 1373, durante la Guerra de los 100 años, los franceses mantenían bajo asedio la plaza de La Rochela, en poder de Inglaterra. Una flota inglesa mandada por John Hastings, conde de Pembroke, trató de reforzar la plaza con un ejército de 500 caballeros y 8.000 soldados transportados en unos cincuenta barcos. La escuadra castellana que se opuso al refuerzo, al mando del almirante de Castilla Ambrosio Bocanegra, era muy inferior en número y estaba compuesta por naos y galeras.

El desarrollo del combate no se conoce con seguridad, pues en los textos medievales hay varias versiones, muy poco homogéneas. Parece seguro que el almirante de Castilla evitó la batalla a la llegada de la flota inglesa, para darla al día siguiente en condiciones más favorables. Es posible que se usaran bombardas, aunque es más probable que los barcos ingleses recibieran un ataque de artificios incendiarios, pues las crónicas hablan de buques incendiados, lo que no se consigue con proyectiles de piedra. Es posible también que los mayores barcos ingleses no pudieran moverse por haber varado en la bajamar —estaban en mareas equinocciales— mientras que las galeras, de mucho menos ca-

lado, podían maniobrar buscando posiciones favorables. En cualquier caso, la flota inglesa fue destruida o capturada en su totalidad. De acuerdo con los usos de la época, el almirante inglés y sus caballeros de espuelas doradas tuvieron que desfilar atados con maromas delante del rey de Castilla, en Burgos.

Después de esta victoria decisiva de la marina castellana, Inglaterra perdió el control del Canal de la Mancha, quedó sin capacidad para mover tropas y con sus costas expuestas a los ataques castellanos.



Batalla de La Rochela en las Grandes Chroniques de France por Jean de Froissart

la realización de repetidas incursiones de la flota de naos y galeras del almirante Fernán Sánchez de Tovar en la propia costa de Inglaterra, llegando a remontar el Támesis en 1380 para saquear varios pueblos próximos a Londres.

En el mismo período, la Marina de Castilla derrotó también a la de Portugal en el transcurso de las tres Guerras Fernandinas y la crisis sucesoria de Portugal. De estas guerras ibéricas cabe destacar, en el ámbito naval, las rotundas victorias de Ambrosio Bocanegra en Lisboa, en 1373, y de Fernán Sánchez de Tovar en la Isla de Saltés, en 1381.



Naves de la Edad Media (S.XI-XIII)

Acuarela de Rafael Monleón

Museo Naval de Madrid

Con todas estas acciones, en muy pocos años, Castilla demostró su condición de gran potencia naval. La marina castellana fue capaz de atacar Barcelona, amenazar Londres y poner sitio a Lisboa sin que las prestigiosas marinas aragonesa, portuguesa o inglesa pudieran enfrentársele.

Los dos primeros tercios del siglo XV fueron años de relativa decadencia política, pero esto no afectó en exceso a la marina castellana, que siguió siendo poderosa y eficaz. Durante estas décadas tuvo lugar la primera fase de la conquista de las islas Canarias, las expediciones corsarias de Pero Niño por el Mediterráneo Occidental y las costas inglesas, varias acciones puntuales contra la piratería norteafricana, la conquista de Gibraltar y, tal vez lo más importante, la colaboración con Francia en la última fase de su guerra contra Inglaterra, que gracias al apoyo naval castellano fue expulsada de sus posesiones en el continente.

Esta relación de hechos, necesariamente breve, sugiere que el decisivo papel que jugaron los marinos castellanos y sus buques en el devenir de la humanidad, durante las primeras décadas de la Edad Moderna, **no fue fruto de la casualidad, sino del desarrollo de una marina capaz y aguerrida, a la altura de la que había de ser su misión histórica.**

Hechos de Armas

LA BATALLA DE LA ISLA DE SALTÉS (1381)

Esta batalla tuvo lugar frente a la isla de Saltés (Huelva), en el marco de la Tercera Guerra Fernandina entre Castilla y Portugal.

La flota del rey de Portugal, de 23 galeras, pretendía bloquear el Guadalquivir para evitar que saliera la de Castilla... pero llegó tarde. La flota castellana, de 17 galeras, al mando del Almirante de Castilla Fernán Sánchez de Tovar, ya estaba en la mar. Ambas flotas se avistaron frente a la costa del Algarve.

El almirante castellano ordenó invertir el rumbo y remar con fuerza. Los portugueses iniciaron la caza pero, encelados en la persecución, su flota se desordenó. Incluso se destacaron algunas galeras, buscando aprovechar la oportunidad para destruir pesquerías costeras castellanas.

Cuando Sánchez de Tovar entendió que era el momento oportuno, ordenó detenerse a su ordenada flota para descansar y, al aproximarse la vanguardia portuguesa, mandó invertir el rumbo y avanzar formando una línea de demora para sacar el máximo partido de sus ballesteros. Los portugueses habían caído en la trampa. Sus barcos llegaban dispersos al lugar de la batalla, con sus remeros agotados. Uno tras otro fueron atacados, vencidos y capturados... 22 galeras portuguesas pasaron a manos castellanas.

La victoria hizo posible explotar el éxito: poco más tarde, la flota castellana bloqueó la desembocadura del Tago para dificultar los movimientos de los ingleses, aliados de Portugal; y en la campaña siguiente la escuadra de Castilla pudo remontar el Tago y poner sitio a Lisboa, casi sin oposición.



Marina de la Edad Media (S.XIV)

Acuarela de Rafael Monleón. Museo Naval de Madrid

CAPÍTULO IV

LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS



LA UNIDAD NACIONAL

Con el matrimonio de Fernando de Aragón e Isabel de Castilla se logró la unión de los dos poderosos reinos peninsulares. Igualmente importante, a partir de 1479, año en el que Fernando heredó la Corona aragonesa, se puso fin a una secuencia de monarcas incapaces o débiles bajo cuyo reinado tanto Aragón como, sobre todo, Castilla habían visto cómo se dilapidaban sus recursos, se debilitaba el poder real y se perdía capacidad para influir en el exterior. Los Reyes Católicos pusieron fin a esta situación y crearon las bases para la formidable expansión de la Monarquía Hispánica en el siglo XVI.

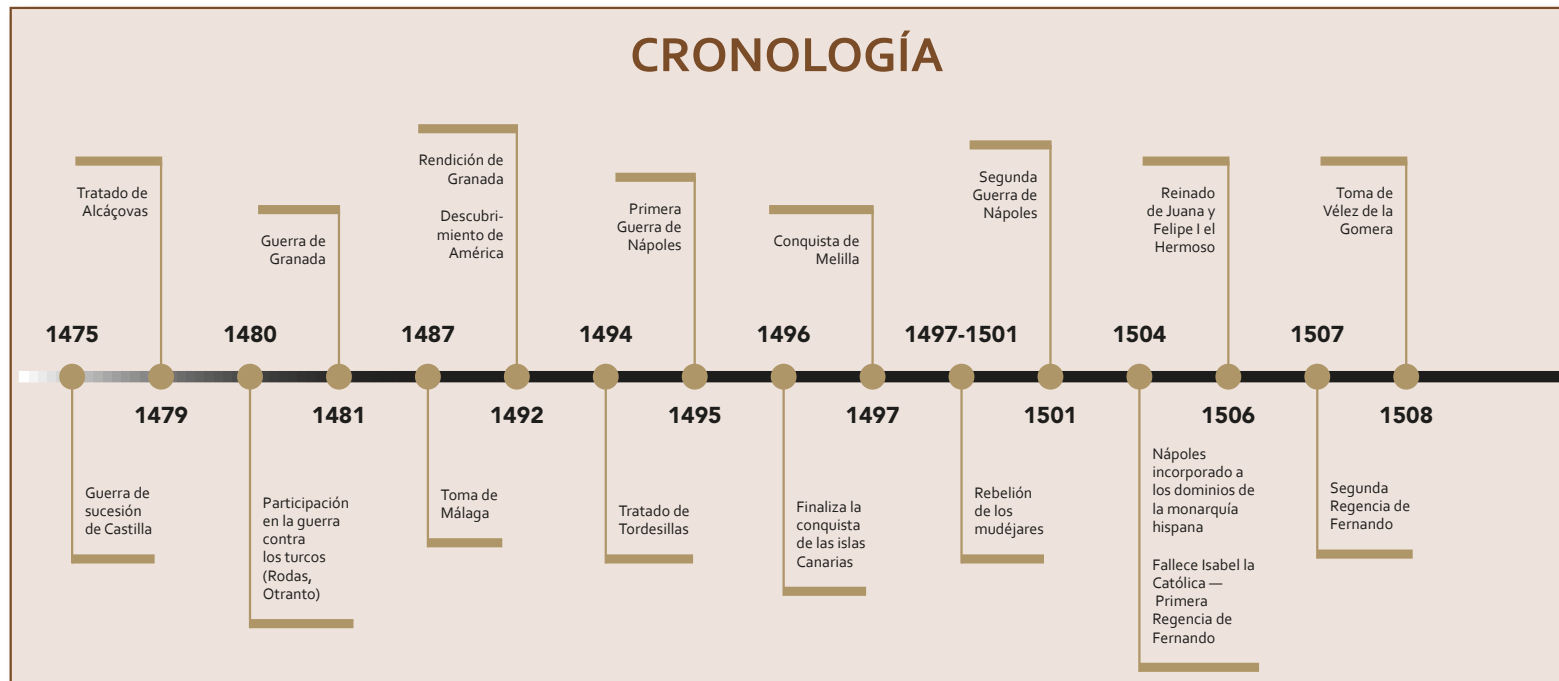
Hasta que la herencia de ambos reinos recayó en su nieto Carlos I, Castilla y Aragón habían quedado unidos solamente en las personas de sus monarcas. Por ello, las armadas organizadas por cada corona, financiadas con sus propias rentas, mantendrían su autonomía administrativa y sus propios almirantes. Pero es innegable que, a pesar de estas diferencias, desde la llegada al trono de los Reyes Católicos los buques de Castilla y Aragón actuarían, unidos o por separado, al servicio de una estrategia común.

LA GUERRA DE SUCESIÓN DE CASTILLA: LAS PIEZAS SOBRE EL TABLERO ATLÁNTICO

La muerte de Enrique IV de Castilla había provocado una guerra civil entre los partidarios de Isabel, hermanastra del rey, y los de Juana de Castilla, supuesta hija única de Enrique IV pero cuya paternidad biológica ofrecía dudas. El rey Alfonso V de Portugal había apoyado a Juana en esta guerra, desposándose con ella para tratar de reunir ambas coronas en su persona.

En una guerra sin acciones militares decisivas, la suerte de las armas favoreció a Castilla en tierra. En la mar, donde ambos bandos recurrieron al corso, los resultados fueron poco relevantes, pero Portugal fue capaz de mantener la hegemonía en las lejanas aguas del Golfo de Guinea. Ambos hechos definieron las condiciones de la paz, que llegó en 1479. El rey de Portugal renunció a apoyar a Juana y, a cambio, se aseguró por el tratado de Alcaçovas el dominio de las aguas africanas al sur de las Islas Canarias. Los Reyes Católicos, sin embargo, conservaron los derechos de la Corona de Castilla a completar la conquista de las islas Canarias, empresa que no finalizaría hasta 1496.

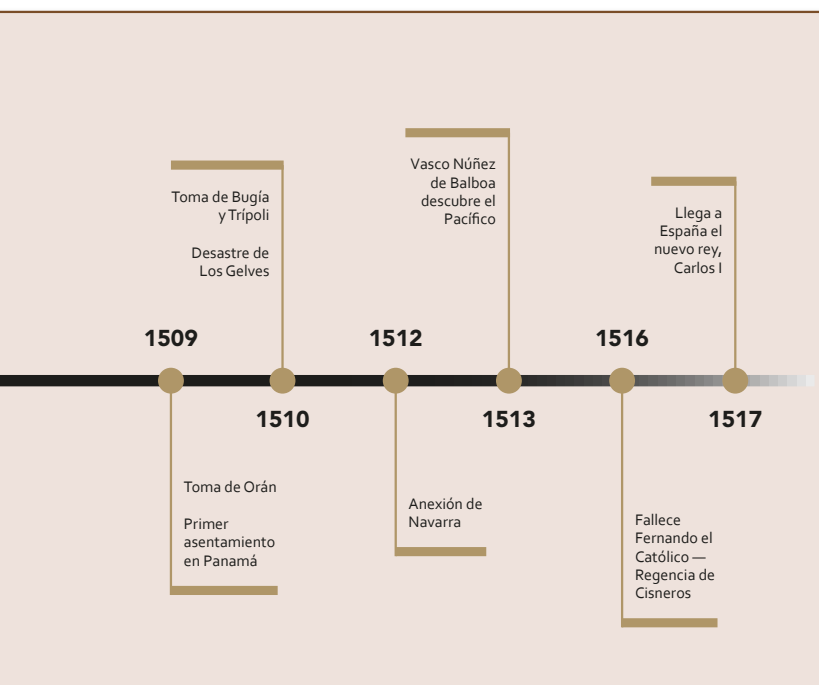
CRONOLOGÍA



Así, como consecuencia de la guerra de sucesión, quedaron dispuestas las piezas de los dos reinos ibéricos sobre el tablero atlántico: Castilla contaba con las islas Canarias, desde las que, una vez resueltos los problemas más urgentes en la península, los vientos alisios impulsarían su expansión hacia el oeste. Portugal, por su parte, buscaba en África pesquerías, oro y esclavos y, aún más importante, un camino para llegar a las fabulosas riquezas de las Indias.



Por el Tratado de Alcaçovas (1479), Alfonso V de Portugal reconoció a Fernando e Isabel como reyes de Castilla desplazando a Juana "La Beltraneja"



Hechos de Armas

LA CONQUISTA DE LAS ISLAS CANARIAS (1402-1496)

Entre los años 1402 y 1405, el normando Jean de Bethencourt, autorizado por Enrique III de Castilla a cambio de un pacto de vasallaje, conquistó las islas de Lanzarote, El Hierro y Fuerteventura para explotar sus recursos, entre los que, como era habitual en el siglo XV, se incluía la captura de esclavos. Más adelante, cuando los derechos de las islas ya conquistadas habían sido vendidos a nobles españoles, se incorporaría La Gomera a la Corona.

En un escenario muy diferente, en el que empezaba a cobrar importancia la pugna con Portugal por el comercio con las Indias —empresa para la cual la situación de las Canarias era privilegiada— tuvieron que ser los propios Reyes Católicos quienes armaron las expediciones que llevaron a cabo la conquista de las tres islas que quedaban, las más pobladas: Gran Canaria en 1483, La Palma en 1493 y Tenerife en 1496. Particularmente difícil fue la conquista de esta última isla contra los indómitos guanches.



Página de "Le canarien", crónica y diario de campaña de la expedición de conquista de las islas Canarias organizada a principios del siglo XV por el barón normando Jean de Béthencourt

LA CONQUISTA DE GRANADA

El primer objetivo estratégico de los Reyes Católicos fue la conquista del reino de Granada. En el año 1482, cuando comenzaron las operaciones militares, el Imperio otomano se encontraba ya en expansión y dominaba el Mediterráneo oriental, lo que hacía si cabe más urgente la eliminación de esa posible cabeza de puente musulmana en el territorio peninsular.

Para colaborar en una campaña que duró una década y que tuvo un carácter esencialmente terrestre, los buques castellanos y aragoneses debían asegurar el dominio del Estrecho y del mar de Alborán, objetivo imprescindible para

aislar el reino de Granada del norte de África. Debían también colaborar en la conquista de los puertos por los que el último reino musulmán en la península Ibérica todavía podía abrirse al exterior.

La caída de Málaga en 1487, en cuyo sitio tomaron parte los almirantes de Castilla, Alonso Enríquez, y de Aragón, Galcerán de Requesens; y la entrega de Almería en 1489 dejaron al reino de Granada aislado de la mar y reducido a la capital y sus alrededores. No quedaba a su rey otra salida que la capitulación final, que se produjo en 1492.



Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, Reyes Católicos
Óleos anónimos (S. XVII)
Museo Naval de Madrid

Hechos de Armas

LA GUERRA EN LA EDAD MODERNA. ORGANIZACIÓN Y FINANCIACIÓN

La guerra medieval tenía una organización de origen feudal y una financiación ineficiente. Los ejércitos estaban formados por un cúmulo de tropas de distintas procedencias y con distintos mandos; los gastos de una guerra larga eran inasumibles y por eso los conflictos se caracterizaban por una sucesión de periodos de combate y de tregua.

Estos esquemas ya no eran válidos en los tiempos del Renacimiento. Los nuevos sistemas de armas, como la artillería; y las nuevas necesidades estratégicas, como la defensa de rutas a otros continentes, requerían cambios en la organización y la financiación.

Fue característica de la época la concentración del poder y la fuerza económica en las monarquías, por lo que se habla de “monarquías autoritarias”. La Corona absorbería el mando supremo y la dirección de los ejércitos, y trataría de acopiar recursos económicos a través de varias vías, especialmente los impuestos. Se cerraba así la crisis bajomedieval y se habilitaba a los estados para hacer frente a los nuevos compromisos.

En España, la asunción por Fernando el Católico de la jefatura de las órdenes militares y el control absoluto sobre el tráfico con América desde la Casa de Contratación son hitos en este proceso, que llevaría a alguno de los reyes españoles de la Edad Moderna a dirigir los ejércitos, tomar decisiones estratégicas e incluso planificar las operaciones. Paralelamente, se irían creando nuevos organismos de gobierno, en España llamados Consejos; y se arbitrarían mecanismos para aumentar la liquidez a base de préstamos, artificios contables o subidas de impuestos.

El sistema funcionó durante más de dos siglos. Se pudo construir y mantener un gran imperio, se defendieron territorios amenazados por poderosos enemigos y se mantuvieron abiertas las vías fundamentales para el movimiento de tropas y el tráfico comercial. El esfuerzo fue notable, aunque no exento de dificultades y reveses. Muchas veces los territorios lejanos tuvieron que defenderse sin ayuda. Las subidas de impuestos provocaron rebeliones en algunas ocasiones. A menudo los soldados se amotinaron por el retraso de las pagas. Pero los ejércitos y las armadas de España fueron los mejores del mundo durante mucho tiempo; y no solo por sus valores, sus armas o sus tácticas, también por sus logros en organización y financiación.

~~~~~  
El Camino Español  
Óleo de Augusto Ferrer Dalmau  
~~~~~



EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

Rechazado en Portugal, donde se apostaba por llegar a las Indias navegando alrededor de África, el navegante genovés Cristóbal Colón llegó a Castilla y fue recibido por la reina en 1486. Finalizada la guerra de Granada, Colón suscribió con los Reyes Católicos las capitulaciones de Santa Fe, un contrato para llegar a las Indias por el oeste. Ambas partes estaban listas para hacer realidad la gran aventura del descubrimiento de América. Castilla disponía entonces de hombres y buques forjados en la ruta de la lana hacia

Flandes, en las guerras contra los ingleses en el siglo XIV, en la defensa de las rutas marítimas frente a piratas y corsarios, en la guerra de varios siglos contra los musulmanes y en la pesca de altura. Colón aportaba sus sueños y lo que había aprendido sobre la navegación oceánica, en la que los portugueses, que habían finalizado antes su reconquista, llevaban la delantera desde que Enrique el Navegante impulsara la exploración de las costas africanas a partir de las primeras décadas del siglo XV.

Buques de leyenda

LA NAO

El término “nao” se utiliza como nave, buque o barco, aunque en los siglos XIV, XV y XVI, en España también se utilizó para designar un determinado tipo de barco dedicado a transportar pasajeros y mercancías, movido a vela, sin remos, con bordas altas, castillo a proa y toldilla a popa, popa redonda y timón axial o al centro.

A finales del siglo XV, se estandarizó en un barco de cierto porte, con una cubierta corrida, una cubierta del castillo a proa, una cubierta de tolda a popa y un arqueo o capacidad de carga de 100 a 600 toneles. Estaba dotado de un aparejo capaz de aguantar fuertes vientos, formado por bauprés o botalón a proa con vela cebadera, y tres mástiles verticales, de los que el trinquete y mayor llevaban aparejo redondo o rectangular, y el mesana triangular o latino, con cofa en el mayor.

En un principio, era el barco mercante por excelencia, aunque en el siglo XVI también se empezó a usar como barco armado o de guerra, para ser utilizado sobre todo en la Carrera de Indias.



Modelo de la nao “Victoria”

Realizado con motivo de la exposición “Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la primera vuelta al mundo”

Museo Naval de Madrid

Buques de leyenda

LA CARABELA

La carabela era un barco de vela pequeño, de casco ligero, formas afinadas y poco calado. Su nombre posiblemente haya derivado del cáрабо, barco de pesca norteafricano, pero con el paso del tiempo se convirtió en un barco con personalidad propia.

Era veloz, capaz de ceñir y ganar barlovento, rápido, maniobrero y muy velero. Tenía una cubierta corrida de proa a popa y una cubierta de tolda a popa. Al principio podía tener un arqueo o capacidad de carga de 60 toneles y una eslora de 25 metros.

Fue el barco que a lo largo del siglo XV utilizaron los portugueses en sus exploraciones y fue adoptado por los españoles. Por su reducido tamaño y poco calado, era muy apto para los descubrimientos, ya que podía navegar cerca de tierra. Se empleó como buque de carga y, en ocasiones, como buque de guerra para la protección del tráfico.

Su aparejo, en principio, era de dos o tres palos con velas triangulares o latinas, sin bauprés ni botolón a proa. Más adelante, para las navegaciones por alta mar en el Atlántico, se hizo de mayor porte y cambió en parte su aparejo a redondo o de velas cuadras.



Marina de la Edad Media. Carabelas de Colón (S.XV)

Acuarela de Rafael Monleón

Museo Naval de Madrid



~~~~~  
Cristóbal Colón  
Almirante de la Mar  
Océano  
Óleo de Rafael Tegeo  
(S.XIX)  
Museo Naval de Madrid  
~~~~~

Marinos Ilustres

CRISTÓBAL COLÓN (1451-1506)

Hay pocos personajes históricos más enigmáticos que Cristóbal Colón. Genovés de nacimiento, de una forma u otra aprendió el oficio de la mar, recorrió rutas marítimas y adquirió conocimientos de cosmografía que lo convirtieron en un notable navegante. Rechazado en Portugal, se aventuró y casó en España y, merced a su paciencia y su constancia, a pesar de ser inicialmente casi un desconocido, gracias al apoyo de varios notables consiguió convencer a los Reyes Católicos de que enviaran bajo su mando una armada de tres naves que llegaran a las costas de Asia por el oeste.

Equivocado en su estimación del tamaño de la Tierra, en lugar de llegar a las Indias Colón descubrió un Nuevo Mundo. Se convirtió así, en virtud de las capitulaciones firmadas con los monarcas, en almirante de la Mar Océano y virrey de las islas recién descubiertas.

Su forma de gobernar las nuevas tierras le llevó a perder el favor real. Después de volver a Castilla cargado de cadenas, su tesón hizo que se le autorizara a continuar sus descubrimientos, siempre en busca del camino a las tierras de Zipango y Catay.

Colón completó cuatro viajes de exploración, en los que descubrió la mayor parte de las islas del Caribe y llegó también a la América continental, que entonces se llamó Tierra Firme. Las consecuencias de sus descubrimientos han convertido su figura en una de las más grandes de la historia.

Hazañas Navales

EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

El marino genovés Cristóbal Colón concibió la idea de navegar hacia las Indias por el oeste, en lugar de hacerlo por el este bordeando África y doblando el cabo de Buena Esperanza, que era el camino que estaban explorando los portugueses. Ofreció su proyecto al rey de Portugal que no lo aceptó. Entonces pasó a España y lo ofreció a los Reyes Católicos, que tras la conquista de Granada, firmaron con Colón las llamadas Capitulaciones de Santa Fe y pusieron a su disposición tres barcos: la nao "Santa María" y las carabelas "Pinta" y "Niña", cargadas de víveres y pertrechos.

Colón salió del puerto de Palos, Huelva, el 3 de agosto de 1492, con sus tres barcos y 90 hombres. El propio Colón iba al mando de la "Santa María", mientras la "Pinta" iba al mando de Martín Alonso Pinzón y la "Niña" al de Vicente Yáñez Pinzón. Recaló en las Canarias, de donde salió el 6 de septiembre, y navegó hacia el oeste hasta que, el 12 de octubre, avistó una isla que llamó San Salvador. En aquella isla, Colón se encontró con nativos tainos que la llamaban Guanahani, y creyendo que había llegado al este de Asia los llamó indios.

Desde San Salvador o Guanahani exploró otras islas, como Cuba o Haití (que llamó La Española). El 21 de noviembre se separó la "Pinta", que no



~~~~~  
Alba de América. Óleo de Antonio Brugada (S.XIX)  
Museo Naval de Madrid  
~~~~~

apareció hasta el 6 de enero de 1493. El día 25 de diciembre, la nao "Santa María" varó y se perdió en una playa de La Española. Con sus maderas Colón construyó un fuerte, al que llamó "La Navidad" en recuerdo del día de la varada. Fue el primer asentamiento español en el recién descubierto Nuevo Mundo, donde Colón dejó un grupo de 40 hombres.

Continuó explorando la zona, hasta que el 16 de enero de 1493 inició el viaje de regreso a España, a donde llegó el 15 de marzo siguiente. Al poco tiempo se presentó en Barcelona ante los Reyes Católicos con oro, plata, algunos animales exóticos y varios indios, y les informó de que al otro lado del Atlántico había tierra, que creía que era el este de Asia.

Colón no lo sabía, pero acababa de descubrir un gran continente, que fue bautizado Nuevo Mundo y hoy es conocido como América.



Primer homenaje a Colón (1492). Óleo de José Garnelo (S.XIX). Museo Naval de Madrid



Viajes de Cristóbal Colón

EL REPARTO DE LAS TIERRAS Y LOS MARES POR DESCUBRIR

La llegada de Colón a lo que él creyó que eran las Indias y resultó ser el Nuevo Mundo cambió la historia y abrió para España la era de los descubrimientos. Las coronas de Castilla y Portugal necesitaban definir unos nuevos límites para evitar el conflicto, porque las islas recién descubiertas



Ampolleta de media hora (finales S.XVIII/ principios S.XIX)
Museo Naval de Madrid



Astrolabio náutico (S.XVI)
Museo Naval de Madrid
El astrolabio náutico fue, seguramente, el instrumento de altura que más contribuyó a los descubrimientos



Cuadrante náutico (S.XVI)
Museo Naval de Madrid

De la Aguja de Marear al Aegis INSTRUMENTOS NÁUTICOS AL COMIENZO DE LA EDAD MODERNA

Hasta el segundo cuarto del siglo XV la navegación se hacía por medio del método llamado "rumbo y estima". El rumbo a seguir se determinaba mediante la aguja de marear y las distancias eran estimadas, valorándose la influencia que viento y corriente tenían en la marcha del buque.



Con el descubrimiento del Nuevo Mundo se pasó de una navegación de cabotaje y costera, sin perder de vista las costas y sus accidentes, a otra de altura y oceánica, sin referencias geográficas precisas ni antecedentes de otras navegaciones, lo que impediría la determinación de la posición como hasta entonces se hacía.

Para superar esta dificultad se recurrió a la estrella Polar y al sol. Los primeros instrumentos para medir su altura sobre el horizonte -a partir de la cual se determinaría la latitud- fueron el cuadrante y el astrolabio náutico, desarrollado a partir del astrolabio planisférico, junto a la ballestilla que se iría introduciendo en el primer cuarto del siglo XVI.

Ballestilla (S. XVIII)
Museo Naval de Madrid



alteraban el equilibrio alcanzado en Alcaçovas. Con la intervención del Papa, el español Alejandro VI, las dos coronas llegaron a un acuerdo, todavía hoy considerado como un ejemplo de resolución de conflictos mediante la diplomacia en vez de la fuerza: el tratado de Tordesillas.

Las bases del Poder Naval

EL TRATADO DE TORDESILLAS

La llegada de Colón a unas islas situadas al otro lado del Atlántico se conoció inmediatamente en Portugal, ya que a su regreso Colón arribó a Lisboa. El descubrimiento cambiaba notablemente el escenario que se tenía en mente cuando Castilla y Portugal firmaron el Tratado de Alcaçovas.

Inmediatamente comenzó una ronda de negociaciones respecto a los límites de las zonas que deberían corresponder a Castilla y Portugal. En ellas se puso como árbitro al papado, como era habitual. En 1493 se promulgaron tres bulas papales (Inter Caetera I, Inter Caetera II y Eximiae Devotionis); en ellas el papa Alejandro VI otorgó a Castilla las tierras recién descubiertas e impuso una línea de separación entre portugueses y castellanos en el meridiano situado 100 leguas al oeste de las Azores.

Aquella línea no fue aceptada por el rey de Portugal, que exigió que el límite se desplazara mucho más al oeste. El tratado lo firmarían en 1494 los representantes de Juan II de Portugal y de los Reyes Católicos en la ciudad que le da nombre; en él se estableció una línea divisoria de norte a sur, a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, límite no muy bien definido al no precisarse cuál de las islas era el origen y qué tipo de leguas se iba a considerar. Brasil, descubierto por Vicente Yáñez Pinzón, sería portugués en aplicación de este tratado.

Tratado de Tordesillas (1494)
Archivo del Museo Naval



LA EXPLORACIÓN DEL NUEVO MUNDO

Finalizado el monopolio otorgado a Colón en las capitulaciones de Santa Fe para los descubrimientos en las Indias, la Corona autorizó otras expediciones que, al mando de navegantes o aventureros como Alonso de Ojeda, Vicente Yáñez Pinzón, Juan Ponce de León, Vasco Núñez de Balboa o Juan Díaz de Solís —entre otros muchos— expandieron con rapidez el territorio conocido, en condiciones a veces muy difíciles.

Para alcanzar sus objetivos, los exploradores españoles habrían de superar, con buques de construcción sólida pero relativamente pequeños y con instrumentos primitivos, retos increíbles: la mar, siempre impredecible; los peligros de la costa, todavía sin cartografiar; las enfermedades propias de la mar y las del nuevo mundo, desconocidas para los europeos. Habrían de prevalecer en los encuentros con indígenas hostiles, como los que devoraron a Díaz de Solís en el Río de la Plata. A pesar de tantas dificultades, **en poco más de dos décadas fueron capaces de cartografiar el Caribe y la mayor parte de la costa este del continente americano**, en busca de tierras para crear nuevos asentamientos, de riquezas míticas como El Dorado o de un paso que diera acceso al Mar del Sur, descubierto por Balboa en 1513 tras cruzar a pie las selvas del istmo centroamericano, y a través del cual se podría llegar a las anheladas Indias por aguas asignadas a Castilla en el tratado de Tordesillas.

Media culebrina (principios de S.XVII)

Museo Naval de Madrid

Fundida en Sevilla por la Casa de la Contratación para armar las naos o galeones de la Carrera de Indias o las que iban por capitanas o almirantas de las flotas de Indias de Nueva España y Tierra Firme



El Caribe fue el escenario de los primeros descubrimientos españoles en el Nuevo Mundo

Las Bases del Poder Naval

LA CARTA DE JUAN DE LA COSA

Un hito notable en la cartografía de la época fue la carta trazada en 1500 por el navegante español Juan de la Cosa. Está dibujada en pergamino, en dos pieles unidas formando un rectángulo irregular, y en ella se representan los conocimientos geográficos del momento.

Su importancia radica en ser la más antigua obra cartográfica que se conserva en la que aparece el continente americano y en la que se representan los descubrimientos llevados a cabo entre 1492 y 1500.

Parece que fue un encargo del obispo Fonseca para mostrar a los Reyes Católicos los nuevos descubrimientos en relación con las tierras conocidas.

Dicha Carta marcó el comienzo de la Escuela Sevillana de la Casa de Contratación centrada en los descubrimientos y el Nuevo Mundo, y la decadencia de la Escuela Mallorquina de tradición medieval volcada en el Mediterráneo, cuyo mayor exponente eran los portulanos que contenían la descripción de las costas y los puertos, con indicación de las distancias y rutas a seguir, y se utilizaban conjuntamente con la aguja de marear. Por su estructura plana, los portulanos, fueron perfectos para la representación del Mediterráneo pero arrojaban errores importantes al representar otras latitudes geográficas.



Carta de Juan de la Cosa (1500). Museo Naval de Madrid



FERNÁNDEZ DE ENCISO, Martín: *Suma de Geographia*. Sevilla: por Jacobo Croberger, 1519
Biblioteca del Museo Naval de Madrid

Fue el primer Tratado español de navegación autorizado por la Casa de la Contratación

Las Bases del Poder Naval

LA CASA DE LA CONTRATACIÓN

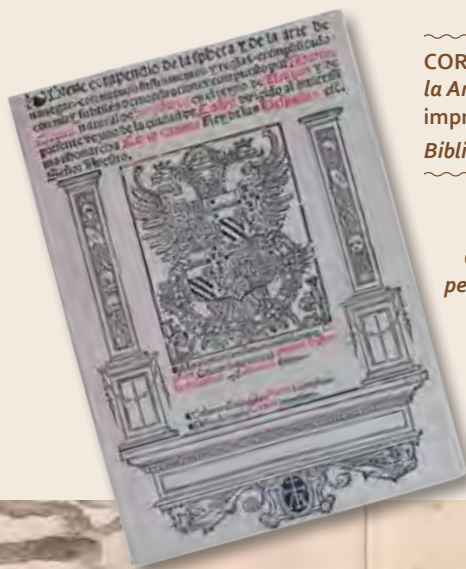
Los Reyes Católicos crearon en 1503 la Casa de la Contratación de Sevilla, que debía centralizar todos los asuntos relacionados con el comercio y tráfico de Indias. Además de ejercer el monopolio comercial, las funciones de La Casa se irían diversificando a lo largo del siglo XVI, constituyéndose en uno de los más notables centros docentes y de investigación náutica de Europa durante los siglos XVI y XVII.

En ella impartieron su cátedra los más célebres navegantes de la época. En 1508 se creó el cargo de Piloto Mayor, cuyas funciones eran examinar a los pilotos de la Carrera de Indias y confeccionar el "Padrón Real" o Carta Universal donde se incorporaban las observaciones y descubrimientos que aportaban los navegantes en cada viaje y que servían como modelo para las cartas de marear.

En la Casa se construían instrumentos de navegación como el astrolabio, cuadrante y ballestilla utilizados en la época, y de ella salieron los primeros Tratados de Navegación concebidos para enseñar los rudimentos técnicos del Arte de Navegar. Son estos tratados, traducidos a diversos idiomas, los que justifican la afirmación del historiador naval, almirante Guillén Tato, de que "Europa aprendió a navegar en libros españoles".



MEDINA Pedro de: *Arte de Navegar*
[Valladolid]: en casa de Francisco Fernández de Cordova, impresor, 1545
Biblioteca del Museo Naval de Madrid



CORTÉS, Martín: *Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar*. Sevilla: en casa de Antón Álvarez impresor de libros, 1551
Biblioteca del Museo Naval de Madrid

Con la obra de Medina y Cortés se inicia una época radicalmente distinta en la historia de la literatura náutica, pero no podemos olvidar una obra tan importante como "Espejo de Navegantes" de Alonso de Chaves, manuscrito de 1537 que reunía todos los secretos sobre las rutas de navegación en el inicio de la exploración de América.

Vista panorámica Sevilla de Ianssoniuss, 1617
Museo Naval de Madrid

Nos muestra una Sevilla engalanada con profusión de navios, galeones, naos, galeras y falúas



LAS PRIMERAS CONQUISTAS EN EL NUEVO MUNDO

Desde que Nicolás de Ovando tomó posesión como gobernador general de Indias en 1502, la Corona tuvo en La Española una cabeza de puente estable desde la que partieron las expediciones que realizaron las primeras conquistas, casi siempre por iniciativa de hombres audaces, que actuaban con el permiso y bajo contrato de la Corona, pero a su propia costa, con la esperanza de resarcirse de sus esfuerzos y sus gastos con los beneficios de la explotación del territorio conquistado.

De esta manera, entre los años 1505 y 1518 se incorporaron a la Corona todas las grandes Antillas: Cuba, ganada por Diego Velázquez y Pánfilo de Narváez; Puerto Rico por Ponce de León; y Jamaica por Juan de Esquivel. En Tierra Firme las cosas irían más lentas, pero Alonso de Ojeda fundó en 1509 el primer asentamiento permanente, el de Santa María la Antigua del Darién, en la actual Panamá.

EL TEATRO EUROPEO

La política exterior de los Reyes Católicos, coherente con las líneas de acción heredadas de los reinos de Castilla y Aragón, mantenía cuatro ejes principales: las buenas relaciones con la Corona de Portugal, consolidadas a partir del tratado de Tordesillas; la rivalidad con Francia, heredada de la Corona de Aragón; el escenario norteafricano, continuación natural de la reconquista, desde donde corsarios y piratas amenazaban el tráfico marítimo y las propias costas españolas; y el escenario italiano, donde jugaba un importante papel el reino de Nápoles, que desde la muerte de Alfonso V había quedado en manos de una rama colateral de la casa de Aragón.

Marinos Ilustres

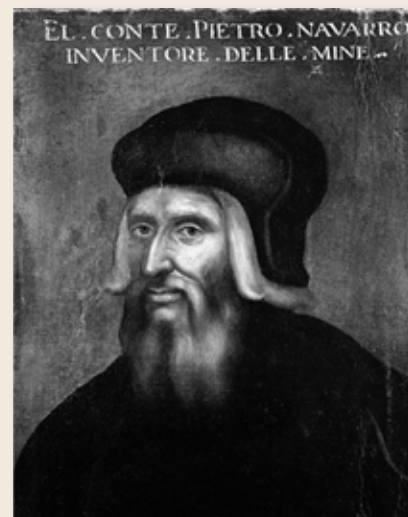
PEDRO NAVARRO (1460-1528)

Navarro no solo de apelativo sino de nacimiento, dejó joven su tierra y buscó en Italia su ventura. Sus dotes personales le proporcionaron un empleo a las órdenes del marqués de Crotón, al servicio del cual se inició su carrera marinera como corsario en el Mediterráneo, oficio en el que alcanzó el grado de capitán.

Soldado en las guerras italianas a las órdenes del Gran Capitán, destacó como inventor de minas, armas que utilizó con éxito en diversas campañas a lo largo de su vida. Combatió en Ceriñola y sus minas fueron decisivas para la victoria de Garellano, lo que le valió el título de conde de Oliveto.

Sirvió luego al rey Fernando en España y en el Norte de África. Fue capitán general de la armada que conquistó el Peñón de Vélez de la Gomera en 1508 y Maestre de Campo del cardenal Cisneros en la toma de Orán el año siguiente. Vuelto el cardenal a España, Navarro conquistó Bujía y Trípoli y sometió a vasallaje a Argel y Túnez.

Suspendidas las operaciones en el norte de África después del desastre de García de Toledo en las Gelves, Navarro pasó a Nápoles en 1512. A las órdenes del virrey Cardona, fue el jefe de la infantería en la batalla de Rávena contra los franceses, en la que por mantenerse al frente de sus tropas terminó siendo hecho prisionero. No queriendo el monarca español pagar su rescate, pasó al servicio de Francisco I de Francia.



Conde Pedro Navarro. Anónimo

LAS CONQUISTAS EN EL NORTE DE ÁFRICA

Para los Reyes Católicos, el norte de África era a la vez una amenaza y una oportunidad. Las plazas en suelo africano ofrecían tanto bases necesarias para la lucha contra los piratas berberiscos como posibles puntos de partida para una futura expansión hacia el sur. Por eso, apenas finalizada la reconquista de la península, los reyes encomendaron al duque de Medina Sidonia la ocupación de Melilla, lograda por Pedro de Estopiñán en 1497.



Peñón de Vélez de la Gomera. En Civitates Orbis Terrarum
Biblioteca del Museo Naval de Madrid



Conquistas españolas en el norte de África. Adaptado de: Historia Militar de España

Después del largo paréntesis que supusieron las guerras de Italia, Pedro Navarro, al mando de una armada destinada a combatir el corso, conquistó el importante peñón de Vélez de la Gomera en 1508. Un año después, bajo el firme impulso del cardenal Cisneros, conquistó Orán. En 1510 cayeron Bugía y Trípoli. Los éxitos de Pedro Navarro neutralizaron

la amenaza de Argel y Túnez, pero no tuvieron continuidad. La derrota de García de Toledo en las Gelves puso por el momento fin a la campaña africana, quedando el problema de la piratería berberisca contenido, pero sin haber encontrado una solución definitiva.

De la Aguja de Marear al Aegis

LA ARTILLERÍA NAVAL A COMIENZOS DE LA EDAD MODERNA

Los comienzos del uso de la artillería en Europa Occidental son inciertos, pero lo más probable es que fueran los musulmanes quienes empezaran a usarla en el sur de España, en la segunda mitad del siglo XIII.

Respecto a la artillería naval tampoco hay certidumbres; diversos países se consideran los primeros en haberla empleado. Es posible que esto sucediera también en España, en la Guerra de los Dos Pedros entre Castilla y Aragón.

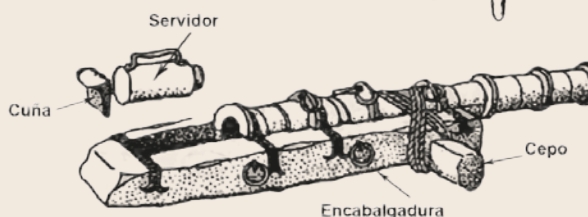
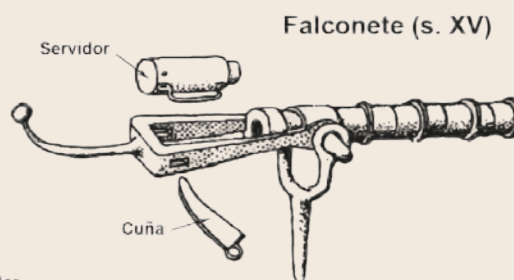
En todo caso, la artillería naval de la Edad Media era muy ineficaz. Especialmente en el Atlántico, los movimientos de los barcos sometidos a fuerte oleaje hacían imposible la puntería. En cambio en el Mediterráneo, donde las condiciones eran a menudo mejores, los mercantes catalanes y mallorquines que hacían las grandes rutas de ultramar llevaban lombardas desde cerca del año 1400 y las galeras reales desde 1415.

En la época de los descubrimientos, los barcos pronto montarían artillería, pues aunque fuera poco eficaz podía tener un gran efecto disuasorio sobre los nativos de las islas remotas y sobre los posibles piratas. Lógicamente, al iniciarse la piratería protagonizada por naciones europeas, comenzaría una carrera de armamentos, aumentando el número, tamaño y variedad de los cañones.

A principios de la Edad Moderna, los españoles emplearon eficazmente la artillería naval en acciones de bombardeo contra blancos en tierra. Un ejemplo notable es el de la conquista de Tarento por el Gran Capitán, y otro la toma del peñón de Vélez de la Gomera por Pedro Navarro. Pero para ver una verdadera batalla naval a cañonazos habría que esperar a finales del siglo XVI.



Caña de falconete (fin S.XV- principios XVI)
Museo Naval de Madrid



Lombarda (s. XV y p.s. XVI)

Hechos de Armas

LA MARINA EN LA CONQUISTA DE NÁPOLES (1495-1504)

En las campañas de Italia, esencialmente terrestres, destacaron las acciones de Gonzalo Fernández de Córdoba, el Gran Capitán, y de su infantería. Sin embargo, sin la capacidad naval que los Reyes Católicos heredaron de la Corona de Aragón, la hazaña no habría sido posible.

Fueron las naves de Galcerán de Requesens las que llevaron a las tropas de Gonzalo Fernández de Córdoba hasta Sicilia. Después de participar en la toma de Reggio, fueron también las naves españolas las que impidieron la llegada de refuerzos a Nápoles, las que bloquearon Gaeta para permitir su conquista y las que, conseguido el dominio del mar, atendieron a algunas de las tareas más penosas de la campaña, entre las que se encontraba el transporte de vituallas, el enlace entre mandos y, donde fue oportuno, las operaciones de flanco.



Naves del Renacimiento (S.XVI)
Acuarela de Rafael Monleón
Museo Naval de Madrid

LA HERENCIA ARAGONESA: LA CONQUISTA DE NÁPOLES

Las guerras en suelo italiano, primero para defender al rey de Nápoles del ataque de los franceses; luego para repartirse el territorio con Francia; y, finalmente, para anexionarse la totalidad del reino y expulsar al ejército francés, finalizaron en 1504 con la victoria de Fernando el Católico en el terreno diplomático y de las armas hispánicas en los campos de batalla de Ceriñola y Garellano. Desde entonces, la Corona de Nápoles se mantuvo en manos españolas durante más de dos siglos.

Durante el transcurso de las operaciones militares en Italia, bajo el mando de Gonzalo Fernández de Córdoba —el Gran Capitán— se revolucionó el arte de la guerra y se puso la semilla de la organización militar española, cuyos Tercios iban a dominar los campos de batalla europeos durante los siguientes 150 años y serían la base de la Infantería de Marina.



Sacabuche español (S.XVI)
Museo Naval de Madrid

Pequeña pieza de artillería empleada en los parapetos y las bordas de los navíos



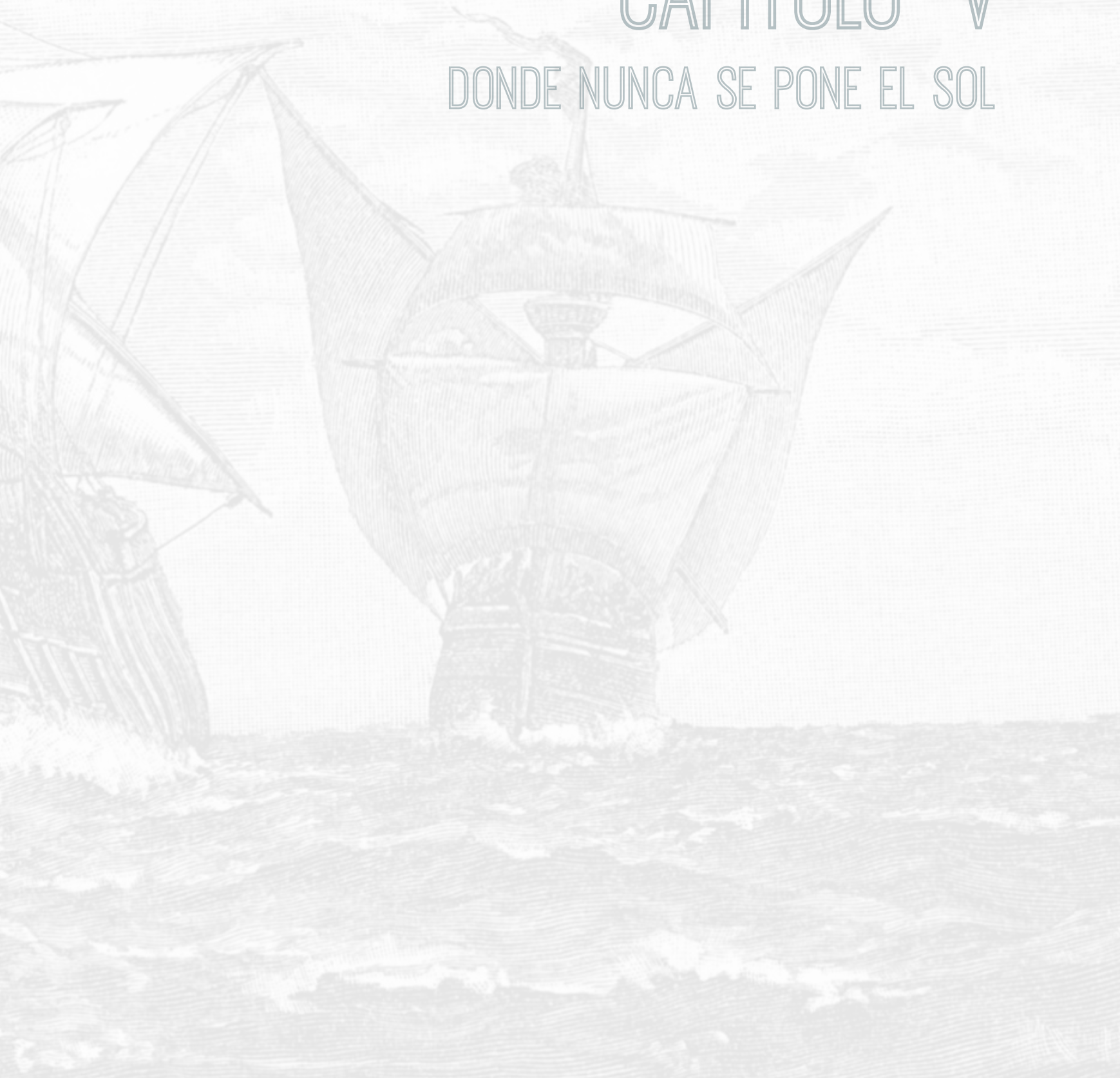
Batalla de Ceriñola. Óleo de Federico Madrazo
Museo del Prado



Portulano del Mediterráneo. Mateo Prunes (1563)
Museo Naval de Madrid

CAPÍTULO V

DONDE NUNCA SE PONE EL SOL



LOS RETOS DE LA POLÍTICA IMPERIAL

Fallecido Fernando el Católico en 1516, y estando su hija Juana incapacitada para gobernar, se proclamó rey a su nieto Carlos I. A la herencia hispánica se le unió la borgoñona de su abuela paterna —Flandes, Luxemburgo y el Franco Condado— y la austríaca, de su abuelo paterno. Elegido además emperador del Sacro Imperio Romano Germánico en 1519, Carlos I—Carlos V en la dignidad imperial— se convirtió en el monarca más poderoso del momento.

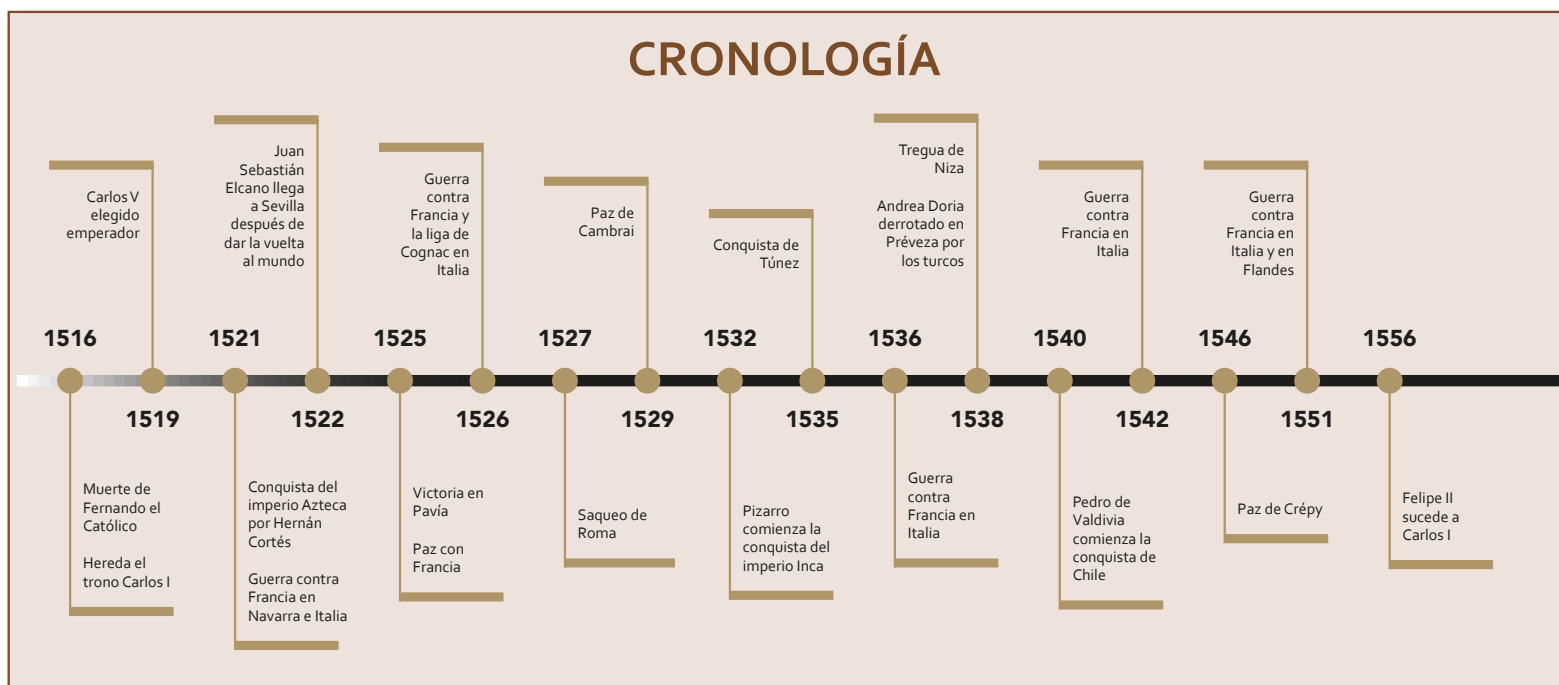
En las nuevas circunstancias, la estrategia expansiva en el Nuevo Mundo y menos ambiciosa en el Mediterráneo, que tan buenos resultados había dado a los Reyes Católicos, ya no era suficiente. Carlos I y su heredero, Felipe II, tuvieron que atender frentes muy diversos:

- Mantener el impulso de la exploración y conquista del Nuevo Mundo.
- Hacer frente a la poderosa Francia, cuya población duplicaba a la de los reinos ibéricos y que aspiraba a la primacía europea desde una posición central incómoda, encajonada entre territorios del emperador que le eran hostiles.
- Defender Europa de la expansión del poderoso imperio otomano, aliado en el Mediterráneo occidental con el corso berberisco.



Carlos I de España y V de Alemania

CRONOLOGÍA

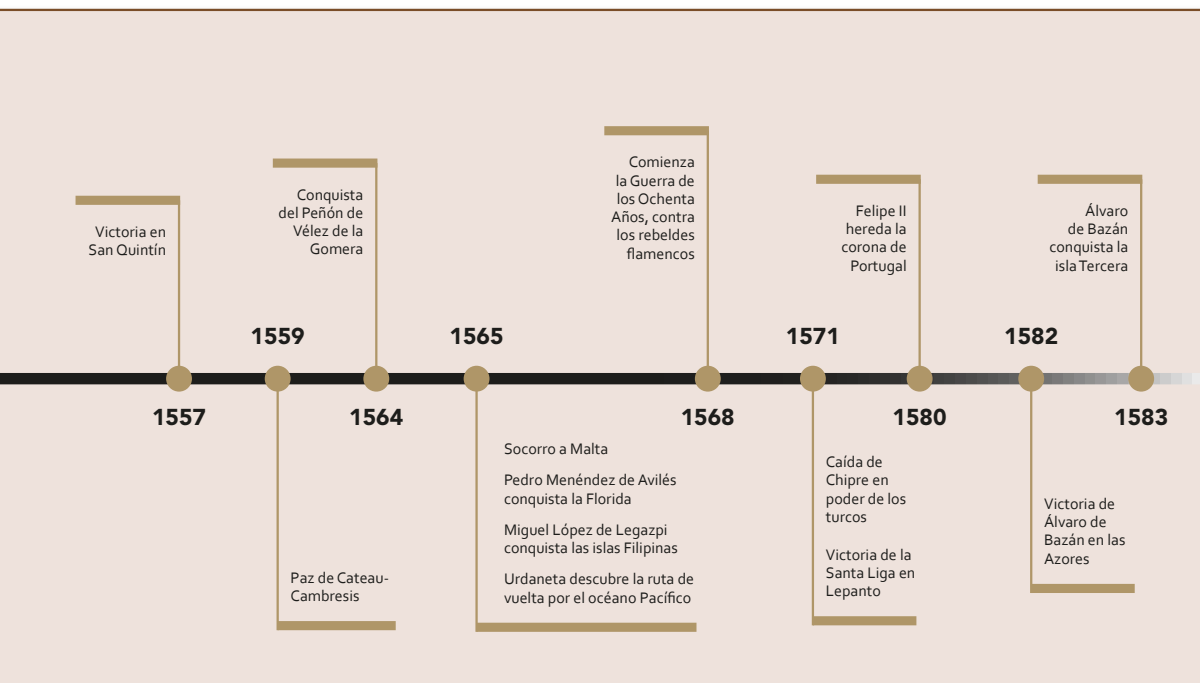


- Hacer frente a la rebelión de los príncipes alemanes y, más adelante, de las Provincias Unidas, por razones sociales, políticas y, también, por unas diferencias religiosas que ofendían gravemente a unos monarcas que se sentían llamados a defender la cristiandad frente al Islam o la herejía.

Por si eso fuera poco, era necesario defender las rutas marítimas del Mediterráneo, del norte de Europa y, sobre todo, la Carrera de Indias, amenazada no solo por piratas o corsarios, sino por buques al servicio de las coronas que en su día habían sido excluidas del Tratado de Tordesillas.



~~~~~  
Felipe II  
~~~~~



LOS LÍMITES DEL PODER IMPERIAL

No es posible entender la historia de los siglos XVI al XVIII sin considerar las limitaciones estratégicas de las monarquías de la Edad Moderna, que afectaban incluso al imperio que ostentaba la condición de primera potencia del mundo. En el ámbito interno, los monarcas del siglo XVI estaban muy lejos del poder absoluto. Carlos I tuvo que hacer frente a la rebelión de las comunidades en Castilla, a la de las germanías en Valencia y a la de los protestantes alemanes. Felipe II, por su parte, sufrió la rebelión de los moriscos y la de las Provincias Unidas.

En el ámbito de la estrategia militar, tanto los tercios como las escuadras de la Corona, ya fueran de galeras o de galeones, propias u obtenidas por asiento, eran instrumentos enormemente eficaces pero muy caros. El número de soldados, como el de buques, fue siempre reducido y los recursos necesarios para poner ejércitos en orden de combate eran tan grandes que muchas de las guerras no terminaban con los éxitos o fracasos en el campo de batalla, sino con la ruina de las haciendas. Pocas veces las victorias o las derrotas fueron decisivas. Lo normal era recuperarse con cada tregua y volver a empezar con nuevos bríos. Por desgracia, el número de frentes abiertos al Imperio era tal que prácticamente no hubo períodos de tregua y, durante los siglos XVI y XVII, es fácil relacionar las derrotas de las armas españolas con las bancarrotas reales.



Atlas del Mediterráneo. Diego Homen (c. 1561)
Museo Naval de Madrid



Esmeril español (S.XVI)
Museo Naval de Madrid

Piezas de artillería ligeras que se empleaban desde las amuradas de las galeras contra las dotaciones enemigas



Casco de hierro español (segunda mitad del S.XV)
Museo Naval de Madrid

Las Bases del Poder Naval

LAS ARMADAS DE LOS AUSTRIAS

Durante los siglos XVI y XVII, la Monarquía Hispánica dispuso de armadas o escuadras para tareas específicas, encomendadas a un capitán general y, con mucha frecuencia, creadas por asiento (contrato con particulares) de forma que el propio capitán general aportaba todos o parte de los buques y los pertrechos.

En el Atlántico, dentro de la Armada Real o del Mar Océano se incluía la Armada de la Guarda del Estrecho, que con diversos nombres protegió la salida y llegada de las Flotas de Indias durante casi dos siglos. Otro carácter tenían la Escuadra de Portugal (mientras duró la unión), la Armada de Flandes (entre 1604 y 1650), o las escuadras de Galicia, las Cuatro Villas, Vizcaya o Guipúzcoa. Estas últimas no eran permanentes, sino que se constituían cuando la ocasión lo requería. En las Indias, la Armada de Barlovento y la del Mar del Sur tuvieron, durante los períodos para los que se crearon, responsabilidades específicas relacionadas con la defensa de la navegación.



Escudo de Armas Imperiales y Reales
de la Monarquía Española (S.XVI)
Museo Naval de Madrid

LA VUELTA AL MUNDO DE JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO

Los viajes de exploración al Nuevo Mundo no se interrumpieron con la nueva dinastía. El objetivo más importante seguía siendo encontrar un paso que permitiera llegar a las islas Molucas y diera acceso al comercio más lucrativo de la época, el de las especias.



Toma de posesión del Mar del Sur
Historia de la Marina Real Española
Biblioteca del Museo Naval de Madrid

El descubrimiento del Mar del Sur por Balboa fue el inicio de una empresa que, a lo largo de los S.XVI a XX, supuso la exploración y el conocimiento de los mares e islas que conforman lo que después, en la expedición de Magallanes y Elcano, sería llamado Océano Pacífico

La expedición de la Armada de la Especiería, que culminó con la primera vuelta al mundo de Juan Sebastián de Elcano, no alcanzó el objetivo comercial que se pretendía: Carlos I vendió a Portugal sus posibles derechos sobre las islas Molucas en 1529. Pero sí supuso un paso decisivo en el progreso de la humanidad, ayudando a descartar mitos medievales y dando a conocer las verdaderas dimensiones de nuestro planeta y de sus océanos. Tuvo, además, consecuencias de considerable importancia en el desarrollo del Imperio español en el Pacífico y en la apertura de nuevas rutas comerciales.

Hazañas Navales

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

El portugués Fernando de Magallanes, disgustado por el trato recibido de su rey, pasó a España y propuso al rey Carlos I realizar una expedición para alcanzar las Islas de las Especias —las Molucas— navegando hacia el oeste, como lo había intentado en su momento Colón. Los portugueses ya habían llegado a las Molucas en 1511, tras bordear África.

El rey aprobó la propuesta y en 1518 firmó unas capitulaciones concediéndole el mando de cinco naos: “Trinidad”, “San Antonio”, “Concepción”, “Victoria” y “Santiago”. En la “Concepción” embarcó el vasco Juan Sebastián de Elcano.

Magallanes zarpó de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519. Tras escalas en Tenerife, Brasil y Río de la Plata, el 31 de marzo de 1520 entró en la bahía de San Julián (Argentina) donde invenció y sofocó con dureza una rebelión. Con cuatro barcos —por naufragio de la “Santiago”— entró en el hoy llamado Estrecho de Magallanes, donde desertó la “San Antonio” que regresó a España. El 28 de noviembre, con solo tres barcos, entró en el Mar del Sur, que bautizó Océano Pacífico. Tras más de 3 meses de navegación con muchas privaciones, el 6 de marzo de 1521 llegó a las Islas de los Ladrones, hoy las Marianas, y el día 16 alcanzó las actuales Filipinas.

En Cebú, Magallanes entabló amistad con el rajá Humabon, al que hizo vasallo del rey de España, y convirtió a muchos al cristianismo. Pero el 27 de abril se enfrentó a Lapu-Lapu, un jefe tribal de la vecina Mactán, que no aceptaba ni vasallaje ni conversiones. El portugués fue derrotado y murió en el combate. Poco después, los expedicionarios fueron traicionados por Humabon, que asesinó a muchos durante un banquete, y el resto huyó con las tres naos.

Por escasez de hombres y por su mal estado, la “Concepción” fue quemada. Las naos “Victoria” y “Trinidad”, mandadas por Elcano y Espinosa respectivamente, llegaron a Tidore, una de las islas del archipiélago de las Molucas, el 8 de noviembre, y cargaron muchas especias. La “Trinidad” se quedó por una vía de agua, y la



Fernando de Magallanes
Óleo anónimo (S. XIX)
Museo Naval de Madrid



Carta mapamundi “Kunstmänn IV”. Jorge Reinell (c. 1519). Biblioteca Nacional de Francia

Expedición de Magallanes-Elcano



“Victoria” salió el 21 de diciembre de 1521 para regresar a España a través del océano Índico. En Cabo Verde, después de cinco meses de navegación, tuvo que detenerse para embarcar víveres, pero cuando la “Victoria” fue identificada como perteneciente a la Armada de la Especiería, tuvo que huir de los portugueses.

El 6 de septiembre de 1522, tres años después de haber emprendido el viaje, la “Victoria” entró en Sanlúcar al mando de Elcano, con 18 expedicionarios a bordo. Se completaba así la que muchos consideran la mayor gesta naval de todos los tiempos. De su importancia da fe lo que el propio Elcano escribió al emperador: *“sabr  su Alta Majestad que lo que en más hemos de estimar y tener es que hemos descubierto toda la redondez del mundo, yendo por el occidente y viniendo por el oriente”*. Como recompensa, Juan Sebastián de Elcano recibió del emperador un escudo de armas con la divisa *“primus circumdedisti me”*.

“Primus Circumdedisti me”, Óleo de Augusto Ferrer Dalmau (2019)

Museo Naval de Madrid



Juan Sebastián de Elcano. Óleo anónimo. (S.XIX)

Museo Marítimo de la Torre del Oro (Sevilla)

EL IMPERIO DE ULTRAMAR

Entre las hazañas más notables de la humanidad se encuentra sin duda la conquista y colonización de América. Los protagonistas casi nunca fueron soldados, sino huestes armadas por particulares que combatían en su propio beneficio. Los capitanes de las expediciones recibían del rey la oportuna licencia y, a cambio, se comprometían a respetar las condiciones acordadas con el monarca, entregando a la Corona su parte en los beneficios y contribuyendo al objetivo que, desde la perspectiva de la época, hacía justa la empresa de conquista: la evangelización de los indígenas.

Sorprendentemente, las conquistas fueron más rápidas cuanto más desarrollada estaba la estructura social del pueblo conquistado. Así, Hernán Cortés en México y Francisco Pizarro en Perú, después de la hazaña que supuso derrotar en el campo de batalla a los ejércitos de los imperios inca y azteca, no encontraron excesivas dificultades para reemplazar a los respectivos emperadores, ya que la mayoría de los súbditos estaban acostumbrados a serlo.

Frente a los rápidos éxitos de Cortés, Pizarro o Alvarado, hubo conquistas mucho menos expeditivas. Más allá de la autoridad de los imperios inca y azteca, en la América Central y del Sur, se extendía un enorme territorio donde cada cacique actuaba con independencia y donde, además, la naturaleza fue un enemigo tan duro como las propias tribus hostiles. Al norte del Imperio azteca y al sur del Imperio inca, la resistencia de las tribus nómadas también fue muy difícil de vencer y, en algunos casos, hubieron de ser las repúblicas creadas después de la emancipación quienes pacificaran los territorios más inhóspitos. Para terminar de perfilar un hecho histórico que, en realidad, fue extraordinariamente variado, en la Florida, poco poblada, quien se opuso a la conquista de Pedro Menéndez de Avilés no fueron los indígenas, sino los hugonotes franceses.



Francisco Pizarro. Óleo anónimo (siglo XIX)

Museo Naval de Madrid

Pizarro conquistó el imperio de los incas asentado, aproximadamente, sobre el actual Perú (1532-1536)

En el océano Pacífico, el descubrimiento de las islas Filipinas, donde murió Magallanes, solo dio fruto cuatro décadas después con la expedición de Miguel López de Legazpi, que llevó a cabo la conquista entre 1565 y 1572. Al mismo tiempo, Andrés de Urdaneta descubría la ruta de vuelta por el Pacífico hasta América. Desde la perspectiva europea, ambos hechos convirtieron al océano Pacífico en un lago español, surcado anualmente por el galeón de Manila, que hacía posible el intercambio de la plata americana por especias y objetos de lujo —seda, porcelana o artesanía— de procedencia asiática. La ruta comercial así abierta es considerada por muchos como un primer precedente de la globalización.



Hernán Cortés ordena dar al través sus navíos (1519)

Óleo de Rafael Monleón (S.XIX)

Museo Naval de Madrid

Cortés conquistó el imperio azteca asentado en México (1519-1521)



Estatua de Pedro Menéndez de Avilés en el
Parque de El Muelle de Avilés

Marinos Ilustres

PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS (1519-1574)

Muy joven aprendió Pedro Menéndez el oficio de la mar. A los dieciocho años ya era dueño y patrón de un patache con el que se dedicó al corso, primero por su cuenta y después con patente real contra los corsarios franceses. Ganó con sus éxitos la confianza del futuro rey Felipe II, quién le dio el mando de diversas flotas que llevaron a Flandes soldados y caudales, con los que contribuyó a la victoria de San Quintín. Fue también capitán general de diversas Flotas de Indias y, a partir de sus propuestas, se establecieron las reglas que regularon la Carrera de Indias durante más de doscientos años.

Por el prestigio alcanzado como marino y como militar, Felipe II le nombró adelantado de la Florida, encargándole la expulsión de los hugonotes franceses en ella establecidos. Cumplió la tarea con tanto éxito como rigor, y fundó la ciudad de San Agustín, asentando con ello el domino español en aquella península. Fue también estudioso de las ciencias náuticas, llegando a obtener la patente de un instrumento para medir longitudes; y diseñador de embarcaciones novedosas, como el llamado galeoncete.

Pedro Menéndez de Avilés falleció cuando se le había asignado el mando de una poderosa armada destinada a combatir la rebelión en Flandes. La muerte de este gran marino y excelente soldado supuso una sensible pérdida para la Monarquía Hispánica en una época en la que hombres como él hacían la diferencia.

Hazañas Navales

ANDRÉS DE URDANETA Y EL TORNAVIAJE

Andrés de Urdaneta, nacido en Villafranca de Ordizia (Guipúzcoa) a finales de 1507 o principios de 1508, descubrió la ruta de tornaviaje de las Filipinas al continente americano a través del Pacífico, que hasta entonces había sido imposible por los vientos contrarios.

Urdaneta había navegado en la expedición de Loaysa, enviada en 1525 a las Islas Molucas. Casi 40 años después, en 1564 partió en una expedición a Filipinas al mando de Legazpi, que llegó en febrero de 1565. En junio siguiente, embarcado como cosmógrafo en una nao, inició el viaje de regreso a México.

Evitó los alisios y siguió la corriente del Kuro-Shivo, navegó hacia el norte y nordeste, a la altura de Japón viró a levante para aprovechar los vientos del oeste que le llevaron hasta las costas de California, y a continuación viró al sur para entrar en Acapulco el 8 de octubre de 1565.

Con este viaje largo y seguro a través del Pacífico de más de 7.000 millas, Urdaneta abrió la ruta de regreso a América tantos años buscada, que se convirtió en una importante vía comercial utilizada a partir de entonces por otras expediciones y por el legendario galeón de Manila.



Andrés de Urdaneta
(Dibujo a tinta por Marcelino González)

LAS GUERRAS CON FRANCIA

Desde el año 1521 hasta el 1546, el Imperio sostuvo cuatro duras guerras con Francia, provocadas principalmente por disputas sobre el control de los diversos territorios de la fragmentada península italiana, aunque las hostilidades no se limitaron a este escenario.

La primera de las guerras se libró tanto en Navarra, invadida por Francisco I, como en el sur de Francia y en toda la península italiana. Para Carlos V era vital el dominio del mar, ya que sus ejércitos no podían llegar a Italia por vía terrestre. Pero la flota francesa, apoyada por la genovesa y por la veneciana, se mostraría más fuerte durante los primeros momentos del conflicto. Fue a partir de la caída de Génova, en la que intervinieron las galeras de Nápoles, cuando el dominio del mar cambió de manos y permitió que la escuadra de Hugo de Moncada apoyara al ejército imperial en la conquista de Tolón. Más adelante, la intervención de las galeras de Andrea Doria, el gran almirante genovés, a favor de Francisco I, arrebató el dominio del mar al Imperio, pero no pudo impedir la decisiva victoria de Pavía en 1525, en la que el rey francés cayó prisionero, lo que le obligó a poner fin a las hostilidades.

No duraría mucho la paz. En 1526, Venecia y el Papa se unieron a los franceses y bloquearon Nápoles. La escuadra de Hugo de Moncada intentó romper el bloqueo, pero fue destruida por la de Andrea Doria. Sin embargo, el marino genovés cambió de bando en 1528, lo que hizo posible que Carlos V, con el dominio del mar asegurado, socorriera Nápoles, derrotara al Papa —campana que dejó para la historia el controvertido *saco de Roma*— y expulsara a los franceses de Italia.

Entre 1536 y 1538 se libró una nueva guerra, motivada por el fallecimiento del último duque de Milán. Los combates terminaron con el agotamiento de ambos contrincantes, pero dejaron el Milanésado en manos españolas durante casi dos siglos.

De nuevo en 1542, tras la alianza de Francisco I con el Imperio otomano, se reanudó la guerra. Pero la alianza duraría poco y, a pesar de sus victorias iniciales en Italia, Francia, atacada por las fuerzas imperiales desde Alemania y por los ingleses desde Calais, se vio obligada a aceptar la vuelta al *statu quo* anterior. Durante esta guerra, una escuadra al mando de Álvaro de Bazán el viejo derrotó a los franceses en la ría de Muros en 1543. A partir de 1544, sería Menéndez de Avilés quien más contribuyera a erradicar el corso francés en el Cantábrico.

El balance final de las guerras con la Francia de Francisco I, agotador para ambos bandos, fue positivo para el Imperio, que demostró su condición de primera potencia militar e incrementó sensiblemente sus posesiones y su influencia en Italia.

Hechos de Armas LA BATALLA DE LA RÍA DE MUROS (1543)

Las guerras con Francia en la mar tuvieron como escenario principal el Mediterráneo. Pero no sería éste el único campo de batalla. En el golfo de Vizcaya, el corso francés suponía una seria amenaza y, para hacerle frente, el rey ordenó a Álvaro de Bazán el viejo la formación de una armada con base en Laredo.

En el verano de 1543, una flota francesa de 30 naves saqueó diversas villas de Galicia. Álvaro de Bazán salió con 25 buques para combatirla, encontrándola en la ría de Muros. El capitán de navío Fernández Duro, gran historiador naval, describe la batalla como sigue:

"Pusiéronse las dos armadas en disposición, empezando la pelea con gran ánimo. Don Álvaro chocó con la proa a la capitana enemiga y la echó a fondo, no sin considerable daño de la suya y pérdida de 100 hombres. Aferró enseguida a otra nao, rindiéndola mientras, generalizada la acción, combatían a porfía. Al cabo de dos horas se decidió la suerte por los nuestros, durando poco más la resistencia de los contrarios. Solo una nao, partido el árbol de un balazo, escapó por la mar; 23 quedaron rendidas y la capitana en el fondo, como se ha dicho."

El combate de la ría de Muros es solo uno más en la guerra permanente contra el corso, tanto en la mar como en la costa. La entidad de las fuerzas participantes pone de relieve el esfuerzo que suponía para las armas hispánicas la defensa del comercio marítimo y la seguridad de las villas costeras, no solo en el Mediterráneo sino también en el océano.



La batalla de Muros. Óleo de Movillo. Escuela Naval Militar

Fallecido Francisco I, Enrique II, nuevo rey de Francia, reinició las hostilidades en 1551, apoyando a los príncipes alemanes rebeldes que habían sido derrotados en Mühlberg. Mientras los protestantes atacaban por sorpresa a Carlos V en Innsbruck, fuerzas francesas invadieron Alsacia y Lorena. La complicada situación obligó a Carlos V a aceptar la libertad religiosa en Alemania a cambio de que los príncipes rompieran la alianza con Francia. Esta derrota personal, unida al fracaso del sitio de Metz, que había sido entregado por los alemanes a Enrique II a cambio de su apoyo, provocó la abdicación de Carlos V. El Imperio y sus posesiones austríacas quedaron en manos de su hermano Fernando mientras su hijo, Felipe II, continuaba la guerra con Francia.

El nuevo rey derrotó decisivamente a los franceses en San Quintín y Gravelinas, obligando a Francia a firmar, en 1559, el tratado de Cateau-Cambrésis por el que renunciaba a Italia definitivamente. En ambas batallas jugó un importante papel de apoyo la armada de Pedro Menéndez de Avilés, que aseguró las comunicaciones marítimas del ejército transportando refuerzos y pertrechos desde la península.

Durante las siguientes décadas, Francia, asolada por su propia revuelta religiosa, dejaría las manos libres a la Monarquía Hispánica para hacer frente a la rebelión de los protestantes flamencos que, en 1568, dio comienzo a la Guerra de los Ochenta Años; y para, al mismo tiempo, enfrentarse decisivamente a un peligro aún mayor en el Mediterráneo: el Imperio otomano.

EL FIERO TURCO EN LEPANTO

Mientras Carlos I combatía con Francia, había proseguido sin pausa la larga lucha contra la expansión del Imperio otomano. Desde el Mediterráneo oriental, entonces dominado

por la marina turca, se realizaban frecuentes expediciones de saqueo contra los territorios italianos o españoles, con el apoyo de los corsarios berberiscos y sus bases en el norte

Las Bases del Poder Naval

LA CREACIÓN DE LA INFANTERÍA DE MARINA

En 1537, con el fin de dotar a la Escuadra de Galeras de Nápoles de infantería de la mejor calidad, Carlos V ordenó crear las Compañías Viejas del Mar de Nápoles, unidades asignadas permanentemente a la guarnición de estos buques.

En 1566, Felipe II dio un paso más y vinculó permanentemente a las escuadras de la Monarquía algunos tercios de infantería que, con el nombre genérico de Infantería de Armada, combatieron por tierra y mar basados en las escuadras de galeras y galeones. A uno de estos tercios, el Tercio Nuevo de la Mar de Nápoles, se le concedió la antigüedad de 1537, al considerarlo heredero de las Compañías Viejas creadas en dicho año. Esta fue, pues, la antigüedad que Felipe V reconoció a la Infantería de Marina en 1717, cuando reorganizó las unidades del Ejército y de la Armada.

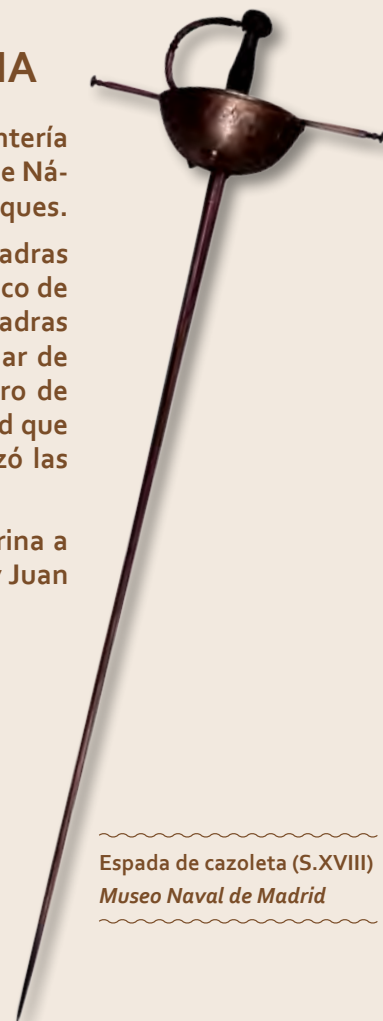
Ante los importantes cambios orgánicos que sufrió la Infantería de Marina a lo largo de su historia, la antigüedad del Cuerpo fue ratificada por el rey Juan Carlos I por Real Decreto 1888/1978 de 10 de julio.



Capacete español (mediados del S.XVI)

Museo Naval de Madrid

Era característico del armamento de Infantería desde finales del S.XV hasta finales del S.XVI



Espada de caboleta (S.XVIII)

Museo Naval de Madrid

de África. En 1522, el año en que los turcos se apoderaron de Rodas, se perdió el peñón de Vélez de la Gomera. En la década siguiente, las galeras de Andrea Doria atacaron el Peloponeso, Corón, Patrás y la entrada de los Dardanelos, mientras Carlos V acudía a defender Viena. Por su parte, los corsarios berberiscos asaltaron diversas ciudades en las costas española e italiana, llegando a adueñarse de Túnez, hasta entonces un reino vasallo del emperador.

Las espadas seguían en alto. En 1535, Carlos I conquistó Túnez y la Goleta. Sin embargo, Andrea Doria fue derrotado en 1538 en la batalla naval de Préveza, consagrando temporalmente la superioridad naval de los turcos. El fracaso de la expedición enviada contra Argel en 1541 —aprovechando una pausa en la prolongada guerra con Francia— puso al Imperio a la defensiva en un teatro secundario para Carlos V, pero vital para sus intereses.



Bandeja conmemorativa de la Conquista de Túnez (1535)
Museo Naval de Madrid

Las Bases del Poder Naval

LAS ESCUADRAS DE GALERAS

En el Mediterráneo, las escuadras de galeras de la Monarquía Hispánica —las de España, Nápoles, Sicilia y Génova— eran prácticamente autónomas y combatían en sus respectivos teatros de operaciones a las órdenes de sus propios comandantes.

Tanto las armadas como las escuadras de galeras de la Monarquía solían estar al mando de capitanes generales experimentados. Cuando se reunían, el orden de precedencia, establecido a principios del siglo XVII para evitar la competencia entre los mandos, ponía por delante al capitán general de las galeras de España.

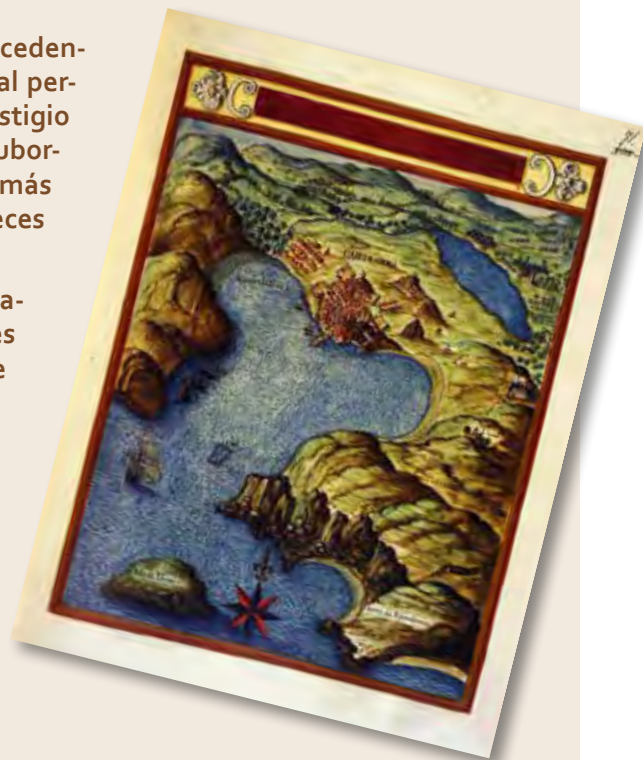
Por encima de las escuadras de galeras en el orden de precedencia estaba la Armada del Mar Océano, cuyo capitán general pertenecía invariablemente a la nobleza, lo que le daba el prestigio necesario para imponer su autoridad sobre sus avezados subordinados. A la vista de la capitana del Mar Océano, las demás capitanas debían abatir los estandartes y saludarla dos veces con el pito y una tercera con la artillería.

Las escuadras de galeras fueron poco a poco perdiendo su valor militar, a medida que avanzaba el desarrollo de galeones y navíos. La última unidad de galeras fue definitivamente disuelta a mediados del siglo XVIII.

Cartagena (tomada de PedroTeixeira). Atlas del Rey Planeta. La "descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos"

Biblioteca Museo Naval de Madrid

Las galeras de España, que durante el reinado de Felipe III utilizaban Cartagena como base invernal, tuvieron que cambiar su sede, concentrándose en la bahía de Cádiz, dadas las necesidades defensivas de la Monarquía para asegurar, entre otras, la llegada de las flotas de Indias a Sevilla



Una estrategia defensiva exigía un continuo despliegue de barcos, hombres y vigías a lo largo de las costas española e italiana, un duro esfuerzo que no podía más que limitar los daños. Perdida la iniciativa, no fue posible evitar la pérdida de Bugía y Trípoli, ni las numerosas atrocidades de otomanos y corsarios en la mar y en las costas del Mediterráneo. Por ello, tan pronto como los conflictos en Europa lo hicieron posible, Felipe II unió sus fuerzas a las de las amenazadas repúblicas italianas para enfrentarse directamente al Imperio otomano.

Después de un nuevo fracaso en las Gelves en 1560, el progresivo reforzamiento del poderío naval cristiano, bajo

el mando de marinos valerosos y competentes como García de Toledo y Álvaro de Bazán, empezó a dar resultados. El socorro a Orán, en 1563, y la conquista del peñón de Vélez de la Gomera, en 1564, fueron seguidos en 1565 por el decisivo éxito del socorro a Malta. La isla, cedida por Carlos I a la Orden de San Juan cuando se perdió Rodas, era la llave del acceso al Mediterráneo Occidental, y fue heroicamente defendida por los caballeros de la orden hasta la llegada de los refuerzos españoles al mando de García de Toledo, que obligó a los otomanos a levantar el sitio.

Aunque importante, la derrota de Malta no había puesto fin a los ataques del Imperio otomano. La caída de Chipre



Carta de Felipe II al que trae a cargo las Galeras de la señoría de Génova. Disposiciones para acudir en socorro de Orán cercada por los turcos en 1563
Firma autógrafa de Rey refrendada por el Secretario Francisco de Eraso
Archivo del Museo Naval de Madrid

provocó que el Papa, España y Venecia crearan la Santa Liga, destinada a llevar la guerra a aguas enemigas. **En 1571, una flota al mando de Juan de Austria, derrotó decisivamente a la flota turca en la batalla de Lepanto.** La cohesión de la Liga no sobreviviría al éxito, por lo que la victoria nunca sería explotada. Sin embargo, el mito de la invencibilidad turca había caído y el Imperio otomano renunció al dominio del Mediterráneo occidental, limitándose en lo sucesivo a expediciones de saqueo o corso.



Estandarte de la Santa Liga (1571)
Museo Naval de Madrid

En estas condiciones de relativo equilibrio, el Mediterráneo perdió interés para Felipe II, más preocupado por la guerra de Flandes y por la amenaza inglesa en el norte de Europa. La Monarquía española renunció en pocos años a todas las posesiones norteafricanas heredadas de los Reyes Católicos al este de Melilla, muy costosas de defender. Por desgracia, las treguas acordadas a partir de 1581 con el Imperio otomano —a su vez comprometido en su guerra con Persia— nunca afectaron al corso berberisco. Amparada por el caos político en el Magreb, la piratería norteafricana seguiría siendo un problema hasta la conquista de Argelia por Francia, ya en el siglo XIX.

Hechos de Armas

LA BATALLA DE LEPANTO (1571)

La batalla de Lepanto, según Miguel de Cervantes la más alta ocasión que vieron los siglos, enfrentó el 7 de octubre de 1571 a una flota otomana de 210 galeras y 63 galeotas, al mando de Alí Pachá, con la de la Santa Liga, de 215 galeras y seis galeazas, mandada por Juan de Austria.

El combate fue frontal y buscado por los mandos de las dos flotas. Los buques cristianos formaban en línea, con las galeazas, fuertemente artilladas, en vanguardia; y, en retaguardia, la reserva de Álvaro de Bazán, lista para combatir donde pudiera convenir en cada momento. Los otomanos formaban una media luna. El ala izquierda cristiana, bajo el mando del veneciano Barbarigo, se acercó a tierra para evitar su envolvimiento. El ala derecha, a las órdenes de Juan Andrea Doria, se abrió hacia el sur para enfrentarse al ala izquierda turca, al mando de Uluch Alí.



Cervantes en Lepanto. Óleo de Augusto Ferrer Dalmau

Poco después del mediodía, las galeazas cristianas abrieron el fuego, causando importantes daños y desordenando el centro turco. Cerca de tierra, el ala izquierda cristiana se impuso al enemigo pese a la muerte de Barbarigo. Algunas galeras turcas vararon en la costa para facilitar la huida de sus tripulaciones.

En el centro, la lucha se centró en el combate entre la capitana de Juan de Austria y la de Alí Pachá, sólidamente trabadas después de haberse embestido. Ambas galeras recibirían refuerzos de sus respectivas flotas, consiguiendo la victoria sobre sus ensangrentadas cubiertas los soldados de la Santa Liga. El propio Alí Pachá perdió la vida en esta acción.

Un poco más al sur, Uluch Alí había encontrado un hueco entre el ala derecha de Andrea Doria y el centro, y consiguió hundir en breve tiempo seis galeras cristianas. Pero la reacción de Álvaro de Bazán, empeñando las galeras de reserva, permitió ganar tiempo hasta que la llegada de Andrea Doria restableció la superioridad cristiana.

Sobre las cinco de la tarde, la flota turca había perdido 190 galeras por 12 de la Santa Liga. Solo Uluch Alí con unos pocos buques había podido salvarse del desastre.



Juan de Austria
Generalísimo de la Santa Liga
Óleo de Ramón Salviatierra (S.XIX)
Copia de un original de Sánchez Coello
Museo Naval de Madrid

Batalla de Lepanto. "El gráfico muestra el momento más crítico de la Batalla de Lepanto. El flanco izquierdo turco burla a Andrea Doria y ataca el centro cristiano. La rápida reacción de Álvaro de Bazán conjurará el peligro."



Álvaro de Bazán
Primer marqués de Santa Cruz
Óleo de Rafael Tegeo (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

Marinos Ilustres

ÁLVARO DE BAZÁNY GUZMÁN

(1526-1588)

Nacido en Granada, de antiguo linaje militar del valle del Baztán, e hijo de quien había sido capitán general de las galeras de España, con cuatro años ya era caballero de Santiago. Recibió una esmerada educación, tanto militar como humanística, y con catorce años ya estaba embarcado a las órdenes de su padre en la Armada del Mar Océano luchando contra los franceses. Con 28 años obtuvo su primer mando, el de una armada para actuar contra los corsarios con la que limpió las costas atlánticas de España. A las órdenes de García de Toledo participó decisivamente en la conquista del peñón de Vélez de la Gomera y en el socorro de Malta contra los turcos.

Nombrado por Felipe II marqués de Santa Cruz y capitán general de las galeras de Nápoles, en Lepanto mandó la escuadra de reserva, y su actuación con ella fue clave en la victoria de la Santa Liga. Nombrado después capitán general de las galeras

de España, apoyó por mar la victoria del duque de Alba en Lisboa, que permitió a Felipe II coronarse rey de Portugal, y expulsó a continuación al pretendiente Prior de Crato y a sus aliados franceses de las Islas Azores con una operación anfibia ejemplarmente ejecutada. Murió en Lisboa cuando, como capitán general del mar Océano y de la gente de guerra del reino de Portugal, preparaba la armada de la Jornada de Inglaterra, la mayor empresa naval que habían visto los tiempos.

Grande de España, general invicto y muy querido por sus subordinados, fue un notable administrador que mantuvo siempre las armadas bajo su mando en perfecto orden de combate. Fue, además, mecenas de artistas y escritores. El magnífico palacio que construyó en su villa de El Viso "*porque pudo y porque quiso*" es actualmente museo y archivo histórico de la Armada.

De su prestigio dan fe las frases de Cervantes en el Quijote: "... la capitana de Nápoles llamada "La Loba", regida por aquel rayo de la guerra, por el padre de los soldados, por aquel venturoso y jamás vencido capitán don Álvaro de Bazán". Sobre su trayectoria escribió Lope de Vega:

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

Sin duda, fue Álvaro de Bazán el más grande de los grandes de la historia de la Armada Española.

Estatua de Álvaro de Bazán en la Plaza de la Villa de Madrid



EN LA TERCERA EL FRANCÉS

Muerto el rey Sebastián de Portugal sin descendencia, Felipe II, nieto del rey Manuel, reclamó la corona. También lo hizo, con menos derecho, el prior de Crato, apoyado por Francia e Inglaterra, que no veían con buenos ojos la concentración en manos de Felipe II de los imperios español y portugués. Las fuerzas del duque de Alba, apoyadas por las de la nobleza portuguesa y por la armada de Álvaro de Bazán, derrotaron con facilidad a los ejércitos

leales al prior de Crato, pero muchos de sus seguidores se refugiaron en las Azores. El prior huyó a Francia, donde consiguió, con la promesa de cederle parte de su imperio colonial, que el rey francés pusiera a su disposición una importante escuadra, que sería decisivamente derrotada por Álvaro de Bazán en la isla de San Miguel en 1582. La campaña de las Azores finalizó con la conquista de la Isla Tercera el año siguiente.

Hechos de Armas

LA CAMPAÑA DE LAS AZORES (1582-1583)

Después de que Felipe II se coronara rey de Portugal, los partidarios de su enemigo, el prior de Crato, se refugiaron en las Azores, donde solo la isla de San Miguel se mantuvo leal a Felipe II. En el verano de 1582, se enfrentaron en las Azores la escuadra francesa de Felipe Strozzi, con un total de 60 buques, que pretendía apoderarse de la citada isla; y la organizada en Lisboa por Felipe II, al mando de Álvaro de Bazán, de unos 30 buques.

La escuadra española debía ser reforzada por los buques de Juan Martínez de Recalde, que estaba previsto que se incorporaran desde Cádiz. Pero el mal tiempo retrasó a Recalde y Álvaro de Bazán no le esperaba para presentar batalla.

El combate entre ambas escuadras se produjo el 26 de julio. El galeón "San Mateo", al mando de José de Talavera y con el general Lope de Figueroa a bordo, abandonó la línea española en actitud desafiante. Abordado por varios buques franceses, resistió hasta la llegada de nuevos galeones de ambas líneas. En el combate que siguió, al cañón y al abordaje, Miguel de Oquendo embistió a la almiranta francesa y Álvaro de Bazán se enfrentó a la capitana enemiga, a la que abordó resultando herido de muerte el propio Strozzi. Rendidas la capitana y la almiranta, el resto de las fuerzas francesas abandonó la acción y se refugió en la isla Tercera, después de haber perdido diez buques en el combate.

Álvaro de Bazán volvió a Lisboa, de donde regresaría el año siguiente para completar la conquista de la isla Tercera, defendida por franceses y rebeldes portugueses, en una brillante operación anfibia que encabezó personalmente. La

conquista de la isla de Fayal por Pedro de Toledo completó la victoriosa campaña de las Azores, donde se demostró que el genio de don Álvaro, el mejor marino de su tiempo, no se limitaba a los combates entre galeras, sino que brillaba por igual en las operaciones de naves mancas.



Galeón San Martín, capitana de Álvaro de Bazán en la batalla de la isla de San Miguel

Acuarela de Guillermo González de Aledo

Museo Naval de Madrid

Y EN TODO EL MAR EL INGLÉS

En los párrafos anteriores hemos visto a las armadas de la Monarquía Hispánica enfrentarse a armadas enemigas, apoyar el avance de los ejércitos y asegurar las comunicaciones con Italia o Flandes, a pesar de las inclemencias meteorológicas y de la oposición de poderosas escuadras. Pero entre los siglos XVI y XVIII los buques españoles tuvieron además una tarea permanente que consumió ingentes recursos, buques y hombres: la protección de la Carrera de Indias frente a piratas, corsarios y armadas enemigas.

En la primera mitad del siglo, dominada por las guerras con Francia, predominaron los corsarios franceses. Pero, desde la llegada al trono de Isabel de Inglaterra, fueron los ingleses, complementados durante la Guerra de los Ochenta Años por buques de los rebeldes holandeses, quienes obligaron a la Monarquía a proteger las rutas por las que llegaba a España una parte sustancial de los recursos necesarios para defender el Imperio.

Ya en 1521 se ordenó la creación de la Armada de la Guardia para proteger la llegada de los buques procedentes de las Indias. Unos años más tarde, en 1526, se daría la orden a todos los buques, incluidos los particulares, de navegar en conserva, y se empezaría a exigir que los buques de la Carrera de Indias fueran mayores y mejor armados, sobre todo dos de ellos: los que harían el papel de capitana y de almiranta de las flotas. Estas medidas, sin embargo, no fueron suficientes. Los corsarios, sobre todo los ingleses, no se limitaban a esperar en aguas europeas. Su campo de actuación se trasladó a América, donde atacaban tanto buques como puertos. Por ello, en 1561 se introdujo definitivamente el sistema de convoyes, inicialmente anuales, que se conoció con el nombre de flotas de Indias. De la eficacia de este sistema es prueba el hecho de que no se perdiera ninguna flota por la acción de buques enemigos hasta el año 1628.

Las Bases del Poder Naval LA CARRERA DE INDIAS

El descubrimiento del Nuevo Mundo provocó un creciente comercio con España a través del Atlántico. A los peligros naturales que amenazaban a los barcos españoles se unieron pronto los ataques de piratas y corsarios. Establecida la Casa de Contratación en Sevilla, inicialmente atacaban los franceses en la boca del Guadalquivir. Más tarde se les fueron uniendo los holandeses y después los ingleses, alejando progresivamente sus acciones. Primero pasaron a acechar a los barcos en el Cabo de San Vicente, más tarde en las Canarias y las Azores, y por fin, cuando aprendieron a cruzar el océano, acabaron por atacar en el Caribe, primero los barcos y luego los puertos. Finalmente ocuparon islas desde donde operar, y así nacieron nidos de piratas y corsarios como los de la isla de La Tortuga y Jamaica.

Desde el comienzo de esos ataques se establecieron medidas para defenderse de ellos. Lo primero fue armar los barcos mercantes pero, al mostrarse insuficiente la defensa individual, se ordenó que navegaran siempre en conserva, naciendo así el sistema de flotas. Posteriormente se fue haciendo necesario armar especialmente uno o dos barcos: la capitana, buque insignia del capitán general de la flota en cuestión; y la almiranta, buque insignia del almirante, cargo —que no empleo— que en la época equivalía al de segundo en el mando de la flota.

Cuando a la amenaza de los piratas se unió la de las escuadras de otros reinos, se hizo necesario apoyar a las flotas con verdaderos barcos de guerra, que formaban armadas que patrullaban las zonas de recalada o daban escolta a los propios convoyes. Además de todo esto, y por razones también económicas y fiscales, se regularon muy detalladamente los requisitos que tenían que cumplir tanto los barcos como sus dotaciones, especialmente los oficiales más importantes. En la Casa de Contratación se recopilaba toda la información náutica que se iba obteniendo, sobre todo la cartográfica, en el mayor secreto para mantener en todo lo posible el monopolio del comercio con América.

Pedro Menéndez de Avilés destaca entre quienes diseñaron las líneas maestras de este sistema, que en principio constaba de dos flotas anuales que solían cruzar el Atlántico juntas: la de Tierra Firme, que recalaba en Cartagena de Indias y enlazaba en Panamá con los buques que, por el Pacífico, conectaban el istmo con el Virreinato del Perú; y la de Nueva España, que recalaba en Veracruz, donde enlazaba con el galeón de Manila. De acuerdo con la experiencia, se determinaron las rutas más seguras para ambas flotas y las fechas más ajustadas a las condiciones meteorológicas.

El sistema funcionó en general bien: en los más de dos siglos en que estuvo en funcionamiento, solo en tres ocasiones se perdieron flotas de Indias por la acción del enemigo.



Ytinerario de navegación, de Juan Escalante de Mendoza (Sevilla, 1575)

Archivo del Museo Naval de Madrid



Rutas comerciales en el Atlántico y el Pacífico y zonas de ataques de piratas y corsarios

TUVIERON DE VERME ESPANTO

A pesar de las enormes dificultades que imponían los diversos frentes y la multiplicidad de enemigos, **el poder militar español estuvo, tanto en tierra como en la mar, a la altura de las necesidades estratégicas**, primero del Imperio y luego de la Monarquía Hispánica. Hubo, como es lógico, victorias y derrotas, pero **las batallas decisivas de este período histórico, en los escenarios principales, se ganaron**. En las Indias españolas, teatro alejado pero extremadamente importante, a la conquista de inmensos territorios se unió el indudable logro que suponía impedir la creación de asentamientos extranjeros.

En los campos de batalla terrestres del siglo XVI, eran los tercios quienes imponían su ley. En la mar, las galeras españolas e italianas mejoraron en cantidad y calidad a medida que avanzaba la guerra contra el Imperio otomano. El ga-

Buques de Leyenda

LA GALERA

La galera era un barco impulsado por remos y por el viento, para lo que tenía largas filas de remos por las bandas, y una o dos velas de grandes dimensiones. Cuando era necesario, los remos la hacían independiente del viento, lo que le confería una gran ventaja sobre los barcos de vela.

Ya existían barcos parecidos en la antigüedad. Originalmente tenían una sola fila de remos por banda, que luego aumentaron a dos con la birreme fenicia, tres con la trirreme griega, y más con las naves cartaginesas y romanas.

A lo largo de la Edad Media, la galera se mantuvo con solo una fila de remos y sufrió varios cambios: las espadillas por los costados se convirtieron en timón a popa; el aparejo pasó de velas cuadas a velas triangulares o latinas; e incorporó artillería.



~~~~~  
Galeras de tres fanales  
Museo Naval de Madrid  
~~~~~


La galera de la Edad Moderna era un barco largo y estrecho que, con una fila de remos y con una proporción de manga a eslora de 1 a 8, alcanzó su época dorada en el siglo XVI.

Una galera normal podía medir 47 m de eslora, 41 de quilla, 6 de manga, menos de 2 m de calado, desplazaba de 180 a 270 toneladas, y podía llevar más de 250 hombres.

Fanal de la galera "La Loba", capitana de la escuadra de Nápoles,
al mando de Álvaro de Bazán en la batalla de Lepanto

Museo Naval de Madrid

Galera "Real" de Juan de Austria en Lepanto
Acuarela de Marcelino González



león, por su parte, fue ganando desplazamiento, velocidad y maniobrabilidad, al tiempo que se fogueaba en las rutas atlánticas. La infantería embarcada, la mejor de su época, hacía la diferencia en los abordajes. **Marinos como Álvaro de Bazán o Pedro Menéndez de Avilés fueron capaces de sacar partido tanto a las galeras mediterráneas como a las naves mancadas en el Atlántico.** Solo el esfuerzo simultáneo de ingleses, holandeses, franceses y turcos sería capaz de explotar, ya en el siglo XVII, el verdadero talón de Aquiles de la Monarquía Hispánica: la financiación del esfuerzo bélico. Una financiación en la que jugaban un papel muy importante los recursos de las Indias y, con ellos, las flotas que habían de asegurar el tráfico con el Nuevo Mundo y las armadas encargadas de protegerlas.

Buques de Leyenda

EL GALEÓN

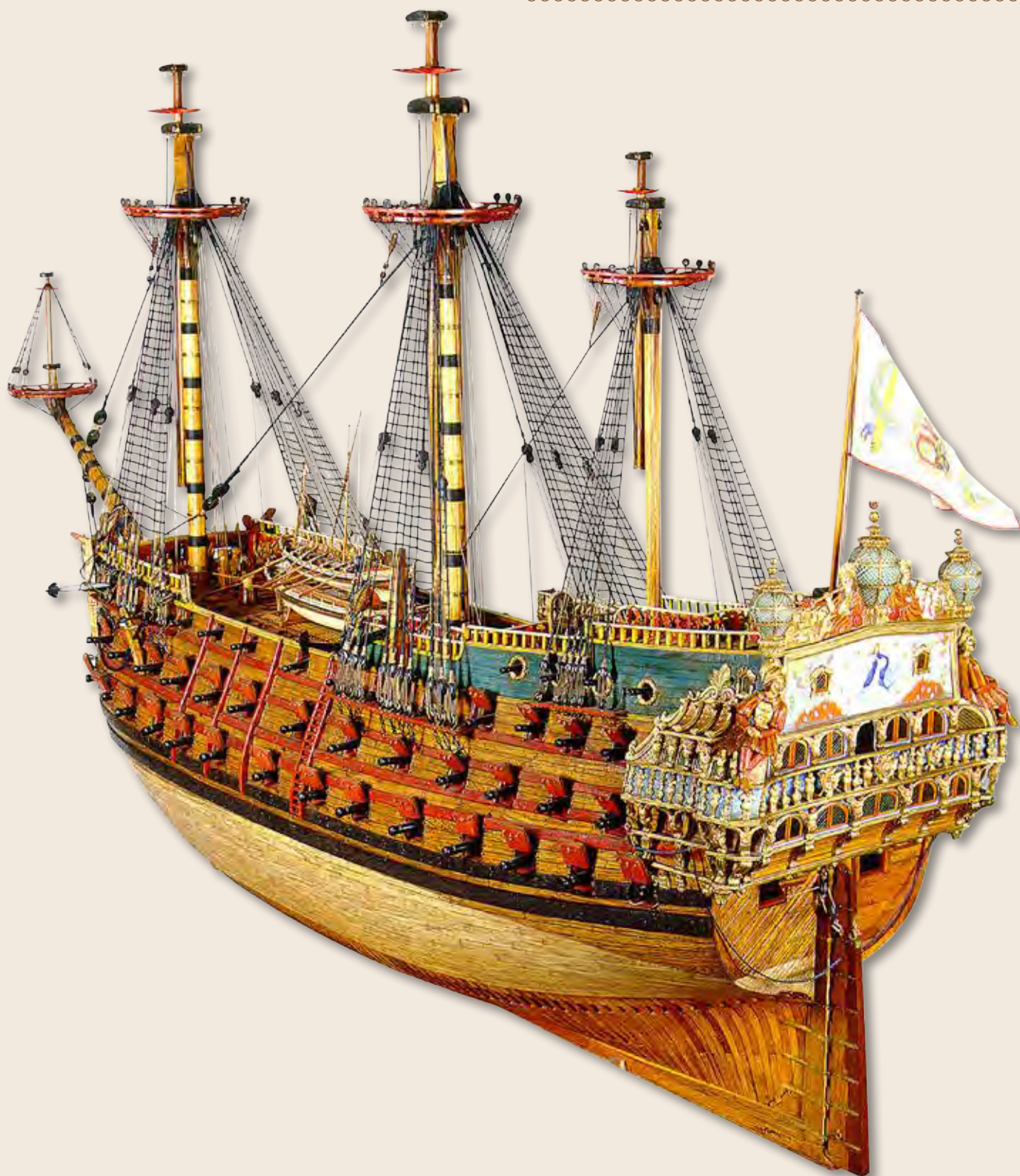
En la mar, las carabelas, naos y carracas se quedaban cortas y, en su proceso evolutivo, en el siglo XVI apareció el galeón, protagonista durante mucho tiempo de las navegaciones oceánicas. Procedía de la transformación de la galera, la nao y la carraca, en un barco más grande y mejor, con altas superestructuras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

Al principio, los galeones solían llevar cañones para autodefensa, pero con el tiempo se especializaron. Unos se dedicaron al transporte y otros a la guerra. Fue en España donde apareció esta necesidad de crear galeones de guerra armados con 50 a 80 cañones, que integrados en las armadas proporcionaban protección a las flotas de la Carrera de Indias. Los demás países sintieron pronto la necesidad de contar con barcos de este tipo y, a finales del siglo XVI, España, Francia, Holanda e Inglaterra ya contaban con un buen número de galeones, con toneladas que variaban de 100 a 1.000 toneladas, que con el tiempo llegaron a alcanzar las 1.500 toneladas.



Modelo del galeón "Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas"
(finales S.XVII - principios de S.XVIII)

Museo Naval de Madrid



CAPÍTULO VI

LAS ESPADAS EN ALTO



LAS ESPADAS EN ALTO

Las últimas décadas del siglo XVI vieron cómo a los enemigos de la Monarquía Hispánica se sumaba una Inglaterra que entonces distaba mucho de ser la gran potencia económica y militar en la que se convertiría en el siglo XVIII, pero cuya condición insular le permitía concentrar sus recursos en una potente marina. Con el tiempo, el poderío naval inglés contribuiría decisivamente a equilibrar la balanza de poder militar en las primeras décadas del siglo XVII, y a la decadencia de la Monarquía Hispánica en el resto del siglo y en el siguiente.



Felipe II en una medalla conmemorativa de la Gran Armada (1588)
Museo Naval de Madrid

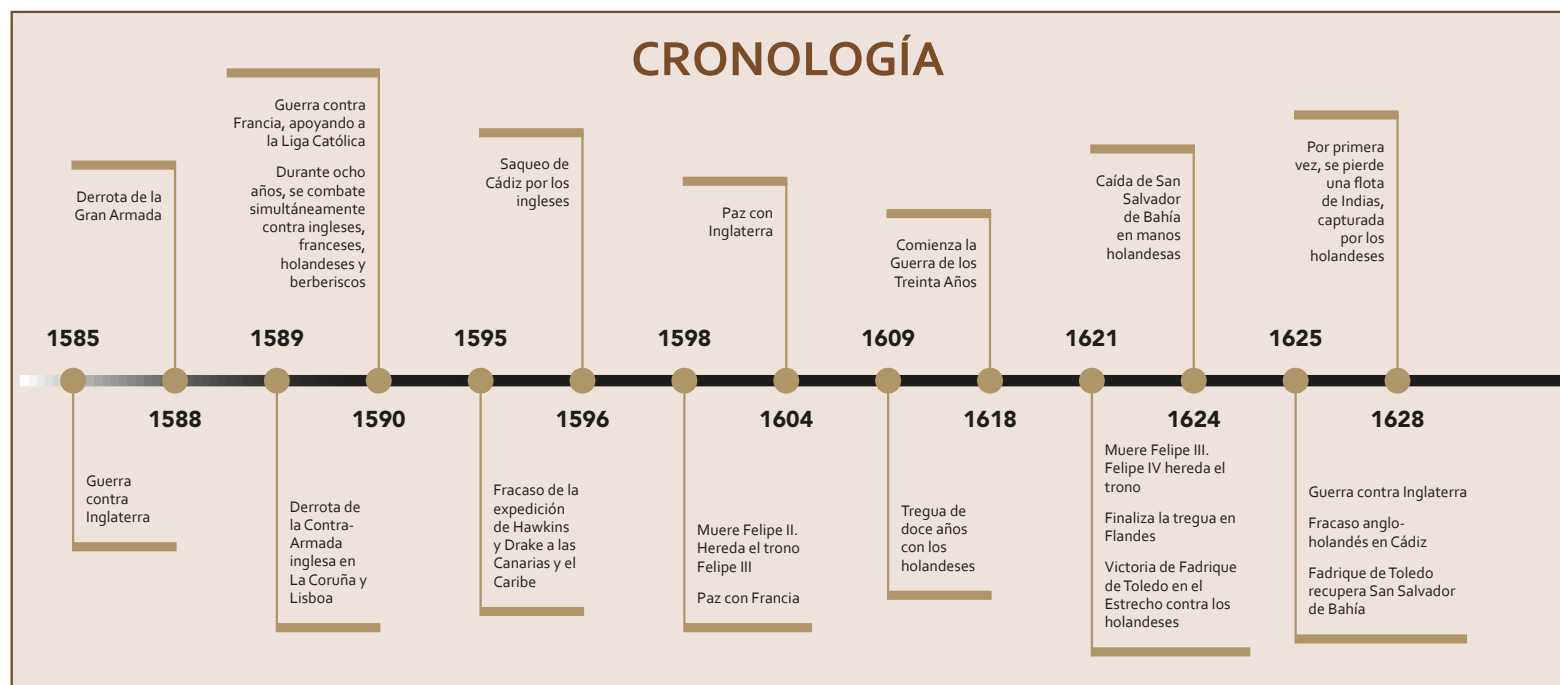
LA EMPRESA DE INGLATERRA

El choque con Inglaterra a la muerte de María Tudor —que había estado casada con Felipe II— tuvo múltiples causas: la religión anglicana de la nueva reina, Isabel I; sus ambiciones americanas; el amparo y la financiación que dio al corso contra los buques y las posesiones de la Monarquía Hispánica; y el apoyo a los rebeldes flamencos.

Los primeros indicios de que las relaciones con Inglaterra habían cambiado se dieron tras la destrucción de una expedición al Nuevo Mundo financiada por la reina Isabel, al mando de Hawkins y Drake, que se encontró en San Juan de Ulúa con la flota de Nueva España en 1568. Pero, a pesar de los roces, la guerra no estalló hasta 1585, cuando la caída de Amberes en poder de Alejandro Farnesio motivó el envío de tropas inglesas a Flandes para apoyar directamente a los rebeldes y evitar su derrota.

Los éxitos de Drake en sus incursiones a Galicia, Canarias, Santo Domingo, Cartagena de Indias y, ya comenzada la guerra, el audaz ataque a Cádiz, demostraron que si se dejaba la iniciativa al enemigo era imposible defender a la vez las innumerables plazas españolas y portuguesas distribuidas por todo el mundo. Era imprescindible recuperar la iniciativa y, para ello, la opción más atractiva era la invasión de Inglaterra por los fogueados tercios de Alejandro Farnesio, escoltados por una gran armada que se reuniría en Lisboa a las órdenes de Álvaro de Bazán.

CRONOLOGÍA



Hechos de Armas

LA EMPRESA DE INGLATERRA (1588)

Concebida por el propio rey Felipe II, la idea de la maniobra de la Empresa de Inglaterra combinaba las propuestas de Álvaro de Bazán y Alejandro Farnesio para llevar la guerra a Inglaterra: una gran flota saldría de Lisboa y se uniría en Flandes a los tercios para darles escolta a través del canal y atacar a los ingleses en su propio suelo.

Después de largos preparativos, la “Grande y Felicísima Armada”, formada por 150 buques de diversos tipos, salió en junio de Lisboa al mando del duque de Medina Sidonia, apoyado por los mejores capitanes de las diversas escuadras de la Monarquía. El mal tiempo la obligó a refugiarse en la Coruña, de donde salió en julio. En agosto, la Armada tuvo ocasión de batir en el fondeadero de Plymouth a buena parte de la flota inglesa, pero el duque prefirió centrarse en su misión y llegar a Flandes.

Cuando la flota inglesa se hizo a la mar, se limitó a hostigar a la Gran Armada que, sin noticias de Farnesio, fondeó en Calais. Un ataque nocturno al fondeadero, efectuado con brulotes, obligó a los buques españoles a picar los cables de las anclas, momento que los ingleses aprovecharon para entablar el único combate en el que participaron fuerzas de entidad. La desordenada Armada del duque de Medina Sidonia perdió cuatro buques — dos de ellos galeones— antes de poder reorganizarse. No se trataba de pérdidas sustanciales, particularmente cuando la flota inglesa, muy corta de municiones, se mostraba incapaz de mantener el esfuerzo. Sin embargo, la imposibilidad de reunirse con los tercios, con todos los posibles puntos de embarque bloqueados por buques holandeses aprovechando su menor calado, obligó al duque a ordenar el regreso.

Fue durante la vuelta a España, por el norte de Inglaterra, cuando los temporales causaron a la Armada importantes pérdidas en buques y, aún más importante, en marinos experimentados.

La Gran Armada fondeada en La Coruña y el galeón “San Martín”
Acuarela de Guillermo González de Aledo
Museo Naval de Madrid



Desde el punto de vista estratégico, la necesidad era evidente y el momento, próximo el verano de 1588, era el adecuado. En paz con Francia y sin grandes presiones en el Mediterráneo, solo quedaba abierto el frente flamenco, donde las victorias de Farnesio habían conseguido acorralar a los rebeldes. Sin embargo, el diseño de las operaciones era demasiado rígido. No fue posible coordinar los movimientos de la Armada —al mando del duque de Medina Sidonia por fallecimiento de Álvaro de Bazán— con los de los tercios. Tampoco se dejó al duque la libertad de acción necesaria para aprovechar las oportunidades tácticas que se le presentaron.

Cuando el embarque de los tercios se mostró irrealizable, la Armada emprendió la vuelta a la Península por el norte de Inglaterra, perdiéndose por los temporales un gran número de buques. El fracaso, importante por los muchos barcos y hombres perdidos, no fue en absoluto decisivo para el resultado de la guerra. **Felipe II reconstruyó su poder naval en menos de dos años.** Paralelamente, se mejoraron las fortificaciones de muchos puertos y la protección naval de las flotas de Indias, equilibrando de nuevo las fuerzas en el ámbito marítimo



Monumento a María Pita. A Coruña
Heroína de la defensa de la ciudad frente a la Contra-Armada inglesa

Marinos Ilustres

JUAN MARTÍNEZ DE RECALDE (1540-1588)

Bilbaíno y perteneciente a una familia de armadores, desde sus años mozos Recalde sirvió con las armas al rey iniciándose en la infantería y la caballería. Comenzada su carrera de marino, enseguida alcanzó el mando de una escuadra cántabra. Con ella participó en diversas operaciones militares en Flandes e Irlanda. Al mando de la escuadra de Andalucía y a las órdenes de don Álvaro de Bazán, participó en la exitosa campaña de la isla Tercera, lo que le hizo ganarse el título de segundo en el mando (almirante) de la Armada de la Empresa de Inglaterra.

Medina Sidonia le mantuvo en el cargo, que simultaneó con el mando de la escuadra de Vizcaya. Responsable de la retaguardia, resistió los embates de los ingleses en el Canal. Durante el duro camino de regreso bordeando Irlanda, se resintió su salud. Murió al poco de fondear de regreso a España en La Coruña, no sin antes haber hecho ver a Felipe II los errores que, a su juicio, se habían cometido en la planificación y ejecución de las operaciones.

Gran marino, solo su cuna, relativamente humilde, le impidió alcanzar el más alto grado de la marina de su tiempo, que mereció por su dedicación, capacidad, e inteligencia.



Juan Martínez de Recalde. Almirante de la Gran Armada
Óleo de Álvaro Alcalá Galiano (S.XX)
Diputación Foral de Vizcaya

LA CONTRA-ARMADA

En 1589, aprovechando el momento de vulnerabilidad de la Monarquía Hispánica en la mar debido a la derrota del año anterior, la reina Isabel contraatacó con una expedición de dimensiones similares a la Gran Armada, para tratar de

provocar la sublevación de Portugal y obtener una base en las Azores. Al mando de Drake, la armada inglesa atacó La Coruña y Lisboa. Fracasó en ambos puertos y sufrió pérdidas muy considerables.

Hechos de Armas

LA CONTRA-ARMADA (1589)

La Contra-Armada inglesa, un año después del desastre de la Gran Armada, no tenía como propósito la invasión de la península, algo muy lejos de las posibilidades reales de la Inglaterra del siglo XVI, sino un conjunto de objetivos menores: atacar a los buques de la Gran Armada que estaban reparándose en puertos del Cantábrico; desembarcar en Lisboa para tratar de provocar la rebelión de los partidarios de Antonio de Crato; conseguir una base en las Azores y, finalmente, saquear puertos o buques españoles para conseguir el botín que contribuiría a financiar la expedición.

La flota, al mando de Drake, era comparable a la de la Gran Armada por sus dimensiones. Consiguió desembarcar en la Coruña, saqueando áreas de la ciudad durante dos semanas, pero hubo de retirarse sin poder tomar la parte alta debido a la tenaz resistencia de los defensores. Habiendo perdido tiempo y fuerzas, Drake atacó después Lisboa, donde también fracasó al no conseguir movilizar a los portugueses en su apoyo.

Mientras Drake se retiraba derrotado y con una enorme cantidad de bajas hacia Inglaterra, las galeas de Padilla y de Alonso de Bazán capturaron o hundieron a nueve de los buques de la Contra-Armada, cuyo fracaso, aun siendo diferente en su naturaleza al de la Gran Armada, confirmó lo difícil que era, con los medios de la época, conseguir éxitos decisivos a través de la mar.



Renacimiento. Embarcaciones inglesas de fines del siglo XVI
Acuarela de Rafael Monleón
Museo Naval de Madrid

LA MONARQUÍA HISPÁNICA CONTRA TODOS

En 1590, Felipe II entró en guerra también con Francia, apoyando a la Liga Católica contra las aspiraciones de Enrique de Navarra, candidato hugonote que tuvo que abrazar el catolicismo para alcanzar finalmente la corona. Desde ese año, **los ejércitos y las armadas de la Monarquía se vieron obligados a hacer frente simultáneamente, además de a Francia e Inglaterra, al creciente poder naval holandés y al corso berberisco. Aun así, las armas hispánicas consiguieron más éxitos que fracasos.**

Después de un largo forcejeo sin resultados de importancia estratégica, la guerra contra Francia finalizó en 1598, el año de la muerte de Felipe II. El nuevo rey, Felipe III, no cambiaría la política exterior de la Monarquía, más centrada en los intereses europeos de los Habsburgo que en la prosperidad de los reinos de la península. El tratado de paz con Francia no modificaría el *statu quo* anterior a la guerra. La Monarquía Hispánica reconoció al nuevo rey francés, pero no se alteró el equilibrio de fuerzas que la consagraba como primera potencia del momento.

La Armada Naval mandada por el comendador García de Loaysa.
Historia de la Marina Real Española
Litografía de Vicente Urrabieta y Ortiz
Museo Naval de Madrid



Hazañas Navales EXPLORACIONES EN EL PACÍFICO

Tras el regreso de Elcano del Pacífico, al mando de la nao *Victoria* cargada de especias, interesaba regresar a las Filipinas y a las Molucas, descubrir otras tierras por el Pacífico, efectuar colonizaciones, afianzar la soberanía en la zona y abrir nuevas vías comerciales. Ello dio lugar a varias expediciones en el siglo XVI y principios del XVII, como las de García Jofre de Loaysa (1525), Álvaro de Saavedra Cerón (1527) y Ruy López de Villalobos (1542). Todas ellas fracasaron al intentar regresar a América por los vientos contrarios.

En 1564 salió de México otra expedición mandada por Legazpi, que llevaba a bordo al padre agustino Andrés de Urdaneta. En 1565, Urdaneta zarpó de Filipinas y encontró la ruta de tornaviaje a México.

A partir de entonces se realizaron otras expediciones, como las de Álvaro de Mendaña y Neira (1567 y 1595), Pedro Fernández de Quirós (1605) y Luis Váez de Torres (1606), en las que se descubrieron muchas islas y archipiélagos: Ellice, Salomón, Marquesas, Santa Cruz, Nuevas Hébridas, Tuamotu y otras. También fue descubierto el estrecho entre Australia y Nueva Guinea, y muchos afirman que, en estas expediciones, Váez de Torres llegó a avistar Australia, cuyo nombre se atribuye a Quirós.



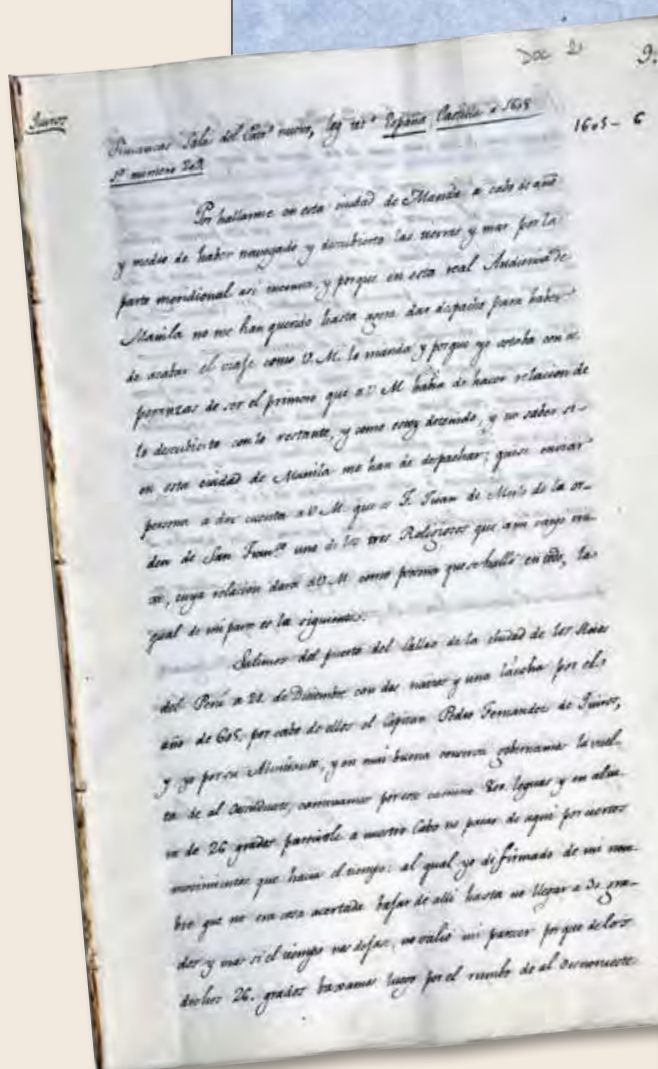
Plato conmemorativo de la expedición de
Álvaro de Mendaña. Anónimo (S.XX)
Museo Naval de Madrid



Expedición de Quirós y Váez de Torres

Relación del viaje hecho por Luis Váez de Torres, compañero de Quirós, escrita en Manila en 1607
 Archivo del Museo Naval de Madrid

Retratos de Luis Váez de Torres y de Pedro Fernández de Quirós en sendos sellos de correos emitidos por España en 2017. (Colección Marcelino González)



En la guerra contra Inglaterra, desde el fracaso de la Armada y la Contra-Armada —que dejaban claro lo difícil que era conseguir éxitos decisivos con los instrumentos militares de la época— los combates se irían espaciando y perdiendo relevancia estratégica. Alonso de Bazán derrotó en 1591 en las Azores a una armada inglesa que pretendía interceptar a la flota de Indias. En 1595, una expedición al mando de Drake y Hawkins fracasó en sus ataques a Las Palmas, Puerto Rico y Panamá, perdiendo ambos la vida en el empeño. En abierto contraste con los fracasos anteriores, el conde de Essex saqueó Cádiz con muy poca oposición en 1596. Felipe II respondió a la humillación organizando reiteradas expediciones para apoyar a los rebeldes católicos en Irlanda. Aunque todos los intentos fracasarían por diversas circunstan-

cias, se consiguió plantear una amenaza creíble para atacar Inglaterra por su flanco más vulnerable, compensando así las debilidades propias. No habría más éxitos de importancia en uno u otro bando y, después de la muerte de la reina Isabel, la guerra terminó en 1604, sin claros resultados pero en condiciones razonablemente ventajosas para España.

Le quedaba solo a Felipe III la guerra con las Provincias Unidas, recrudescida cuando Alejandro Farnesio tuvo que dejar Flandes con un importante ejército para combatir en Francia. Pero la situación en los océanos continuaba siendo delicada. La pujante marina holandesa relevó a la inglesa, ya agotada, y continuó realizando operaciones de corso en todos los mares.

Marinos Ilustres

DIEGO BROCHERO (c. 1530-1625)

Castellano viejo de tierra adentro, ingresó en la Orden de San Juan y en sus galeras comenzó su carrera militar. Cautivo de los turcos cinco años, cuando fue liberado se dedicó al corso en el Mediterráneo y, tras ciertos problemas con la justicia, don Pedro de Toledo le nombró su segundo en la escuadra de galeras de Nápoles. Pasó después a mandar escuadras que operaron en Provenza, Irlanda, y en la guarda de la Carrera de Indias. Más tarde fue nombrado almirante general de la Armada del Mar Océano, bajo el mando de Luis Fajardo. En 1603 derrotó a una armada anglo-francesa cerca del cabo de San Vicente.

Fue nombrado consejero de Guerra y miembro de la Junta de Armadas donde, sin cesar en su cargo naval, ejerció funciones que hoy llamaríamos de Estado Mayor, destacando entre sus compañeros. El éxito de las armadas dependía, entonces como ahora, de la calidad de los buques y de las dotaciones. Inspiradas por Diego Brochero, las Ordenanzas de las Armadas del Mar Océano y Flotas de Indias de 1606 dieron instrucciones para mejorar ambas, poniendo una atención especial en hacer más atractiva la profesión de marinero. Para ello, se ordenó: *"que a los que fueren hijosdalgo, no solo no ha de parar perjuicio a su nobleza ni a sus hijos y sucesores el asentarse a servirme o haberme servido en las armadas y flotas de marinero u otra de las plazas que acostumbra servir en sus navíos la dicha gente de mar, ahora ni en ningún tiempo del mundo; pero que el hacerlo sea calidad de más honra y estimación de sus personas."*



CANO, Thomé: *Arte para fabricar, fortificar, y apareiar naos de guerra, y merchantes... compuesto por Thome Cano... dirigido a Don Diego Brochero*. Impreso en Sevilla: en casa de Luis Estupiñán, 1611
Biblioteca del Museo Naval de Madrid

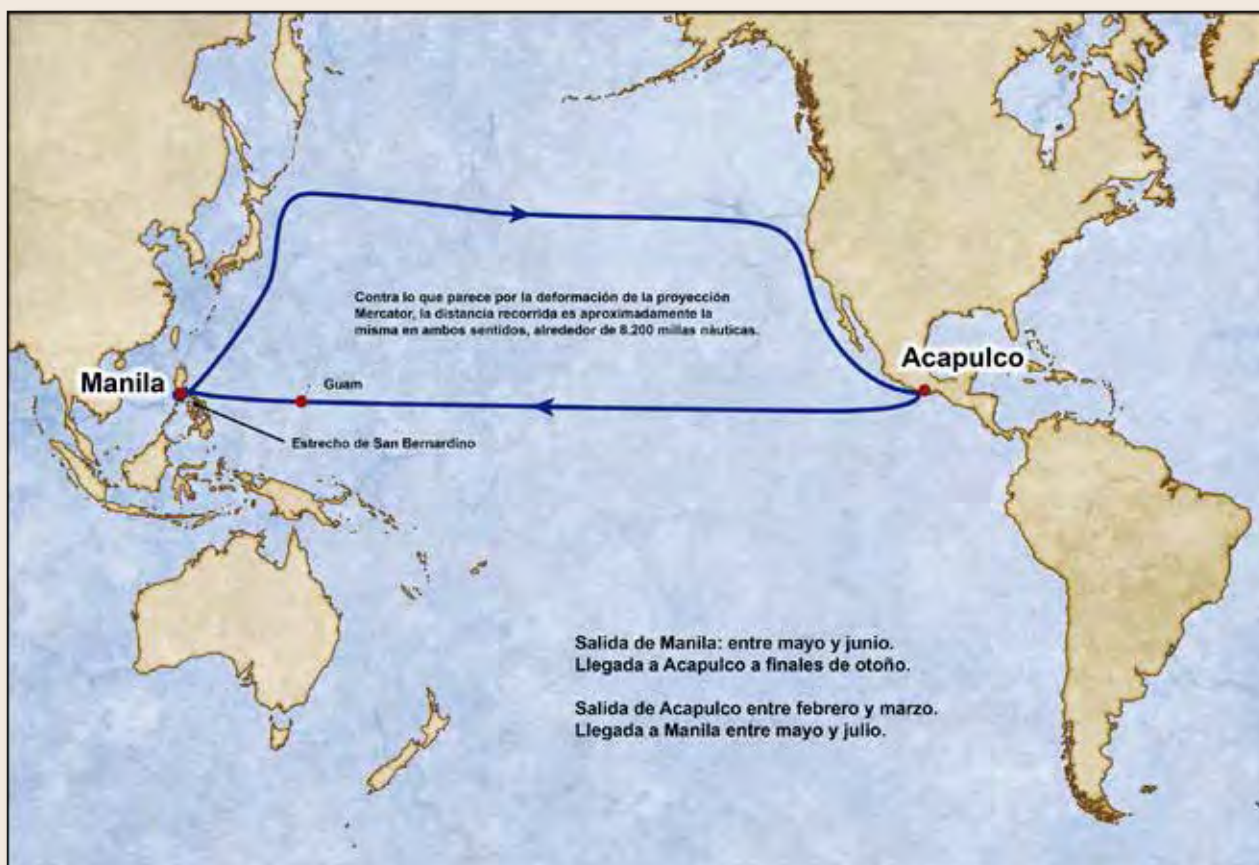
Las Bases del Poder Naval

EL GALEÓN DE MANILA

El descubrimiento del tornaviaje —el camino de regreso a través del Océano Pacífico, desde Filipinas hasta Nueva España— por Urdaneta permitió establecer una ruta comercial de navegación que uniría Acapulco con Manila durante dos siglos y medio (1565-1815). El galeón de Manila, también llamado nao de China, enlazaba con la Carrera de Indias por vía terrestre, entre Acapulco y Veracruz. Así hacía posible el comercio entre Europa y Asia. Por ello, se considera hoy uno de los primeros precedentes del proceso globalizador.

A lo largo de su historia, fueron un total de 108 buques los empleados en la ruta. La mayoría eran galeones de gran tamaño, superior a las 1000 toneladas, para incrementar la capacidad de carga y pasaje y hacer más rentable el largo viaje de ida y vuelta, cada uno de cuyos tramos podía durar más de cuatro meses. Casi todos los buques que sirvieron la ruta se construyeron en Filipinas.

De la seguridad de la navegación en el llamado “lago español” da fe el que, en los 250 años en los que navegó el galeón de Manila, solo cuatro de los buques de la ruta serían apresados por corsarios o flotas de guerra inglesas. No quiere eso decir que se tratara de una ruta fácil: otros treinta buques se perderían a causa de los temporales o, en algunos casos, de la acción del enemigo.



Ruta del galeón de Manila



Falcón de a 2 libras (S.XVI)

Museo Naval de Madrid

Pieza de artillería de bronce en las fortificaciones de Manila

El galeón de Manila permitía el intercambio de plata americana por especias y objetos de lujo asiáticos



Jarra de plata mexicana

Museo Naval de Madrid



Porcelana Ming (1600)

Durante los primeros años del nuevo siglo, las fuerzas navales de la Monarquía alternaron éxitos, como las victorias de Diego Brochero en San Vicente en 1603 y Luis Fajardo, también en San Vicente, en 1606; y fracasos como la destrucción de una escuadra española sorprendida en Gibraltar por Jacob van Heemskerck. Mientras, en tierra, la situación en Flandes permanecía indecisa. Tanto que, agotados los recursos de la Monarquía Hispánica tras la bancarrota decretada por Felipe III en 1607, y cansadas las Provincias Unidas de una guerra que nadie podía ganar, se acordó con los holandeses una tregua de 12 años en 1609. La tregua no eliminó los ataques de corsarios holandeses a los territorios de la Monarquía en Asia o América, llevados a cabo en algunos casos con

escuadras de dimensiones importantes que no siempre garantizaron el éxito: en 1617, Juan Ronquillo derrotó en Playa Honda (isla de Luzón) a una potente escuadra holandesa.

A pesar de estos ataques —en los que las posesiones portuguesas, que respondían a un modelo de colonización basado en asentamientos comerciales poco integrados con las sociedades del entorno, resultaron ser mucho más vulnerables que las españolas— el menor esfuerzo en todos los frentes permitió dedicar una mayor atención a la lucha contra el corso en el Mediterráneo, escenario donde brilló con luz propia el virrey de Nápoles, Pedro Téllez-Girón y Velasco, duque de Osuna.

Hechos de Armas

LAS CAMPAÑAS DEL DUQUE DE OSUNA (1610-1620)

Pedro Téllez de Girón, duque de Osuna, fue virrey de Sicilia y, más tarde, de Nápoles, en tiempos difíciles. Para la Monarquía Hispánica, el Mediterráneo había sido un teatro secundario durante varias décadas, a pesar de la amenaza de la piratería. El duque de Osuna, huérfano de apoyo y escaso de recursos, supo organizar las armadas de ambos virreinos y emplearlas de forma eficaz para contener la piratería berberisca, hacer frente a las ambiciones de otomanos y venecianos y obtener del corso un cuantioso botín con el que sufragar los gastos de buques y dotaciones.

Entre los éxitos de las escuadras del duque cabe recordar el ataque a Túnez de seis galeras de Sicilia al mando de Antonio de Pimentel en 1612, en el que quemaron siete buques y sacaron remolcados otros tres; y las repetidas victorias de las galeras de Octavio de Aragón contra escuadras de galeras turcas.

Pero no fueron solo las galeras las que destacaron. En un escenario de rápida evolución del diseño del buque, también los galeones del duque de Osuna obtuvieron importantes victorias, demostrando con hechos que, como el duque decía, *"de poder a poder, basta el de un vasallo del rey de España para pelear contra el turco"*. En 1616, Francisco de Rivera, con cinco galeones, se enfrentó en aguas del cabo Celidonia a 55 galeras turcas. La batalla duró tres días, sin que las galeras, a pesar de sufrir importantes daños, consiguieran abordar a los buques españoles. El año siguiente, con una escuadra de 16 galeones, Rivera derrotó a una escuadra veneciana de composición similar.

Los logros del duque de Osuna, que consiguió alistar una escuadra de 20 galeones y otras tantas galeras y emplearla eficazmente al servicio del rey, demuestran hasta qué punto el liderazgo es clave para el éxito de las más arduas empresas.



Combate naval entre españoles y turcos
Óleo de Juan de la Corte (S. XVII)
Museo Naval de Madrid

LA GUERRA DE LOS TREINTA AÑOS

Poco duraría la paz. En 1618 se desató la Guerra de los Treinta Años. Lo que comenzó como una revuelta contra el Imperio en Bohemia, se había de convertir en una larga y sangrienta guerra que asolaría Europa. La Monarquía Hispánica, unida por lazos familiares al emperador, deseosa de

contribuir a la defensa del catolicismo y necesitada de garantizar la integridad del Camino Español —así se llamaba la ruta que unía por tierra Italia y Flandes— no sería una excepción. Fuerzas españolas contribuyeron a la victoria del emperador en la batalla de la Montaña Blanca.



Desde principios del siglo XVI hasta mediados del XVIII, el norte de Italia fue un campo de batalla permanente para las armas hispánicas



Modelo de galeón flamenco (1593), testimonio de la construcción naval del siglo XVI

Museo Naval de Madrid



Las Bases del Poder Naval

LA JUNTA DE ARMADAS

La administración de los Austrias se regía por el sistema de Consejos, entre los que se contaba el Consejo Supremo de Guerra, organismo encargado de los asuntos militares y navales. Entre sus consejeros, cuyo número era variable, se encontraban los del Consejo de Estado y algunos expertos en asuntos militares como fue el caso de Diego Brochero.

En 1622, el conde-duque de Olivares creó bajo su propia presidencia una junta a la que otorgó la facultad de preparar decretos para la firma del rey *"tratándose de las cosas de la mar y refuerzo de la Armada del Océano y escuadras de ella y de lo demás tocante a la materia."*

Agotado el recurso de embargar buques civiles para formar las armadas, que había llevado a muchos armadores a la ruina, la Junta de Armadas tenía el cometido de obtener y mantener los buques necesarios para las armadas de la Monarquía, para lo que se recurría generalmente al sistema de asientos con particulares. Se fomentó también la iniciativa de los particulares y se autorizó a cualquier vasallo a armar naves en corso, medida que fue muy eficaz en el Mar del Norte para atacar el comercio holandés, pulmón económico de las provincias rebeldes. Además, la Junta estudiaba y daba normas sobre todos los asuntos concerniente a tonelajes, dotaciones, oficiales, bastimentos, artillería y municiones.



Modelo de galeón
Museo Naval de Madrid

En 1621, reinando ya Felipe IV, finalizó la tregua en Flandes. Durante los años anteriores, Holanda se había convertido en una potencia comercial y había invertido enormes recursos en sus fuerzas navales y en la fortificación de sus ciudades. A pesar de ello, los primeros combates fueron favorables a las armas hispánicas, tanto en tierra como en la mar.

En agosto de 1621, Fadrique de Toledo y Osorio derrotó en el Estrecho a una importante escuadra holandesa. Además, por iniciativa de Ambrosio de Spínola se organizaron dos grupos navales, en Ostende y Dunquerque, que a un coste comparativamente bajo consiguieron importantes éxitos, sobre todo contra los intereses comerciales y pesqueros de Holanda.

Las Bases del Poder Naval

LA ARMADA DE FLANDES

La rebelión de las Provincias Unidas de los Países Bajos obligó a la Monarquía Hispánica a combatir contra una nación eminentemente marítima. A pesar de la eficacia de los tercios, la estrategia terrestre se reveló insuficiente para pacificar el territorio debido al dominio que ejercían los rebeldes sobre las costas de los Países Bajos desde las primeras acciones de los piratas holandeses a los que se daba el nombre de “mendigos del mar”.

Para disputar ese dominio, en 1604 se creó la Armada de Flandes, con bases en Dunquerque y Ostende. Esta Armada, bien apoyada por corsarios particulares, causó grandes pérdidas a los holandeses infringiéndoles severos daños en sus pesquerías de arenque y en el tráfico comercial.

Con Felipe IV en el trono, y finalizada la tregua de los 12 años, se aumentaron los privilegios concedidos al almirantazgo de Flandes a cambio de que sostuviese operativa una armada de 24 buques que, en ocasiones, tuvo el honor de formar a la vanguardia de la del Mar Océano.

La Armada de Flandes fue durante muchos años la única de la Monarquía creada con vocación claramente ofensiva. Entre sus buques, las fragatas de Dunquerque alcanzaron merecida fama, tanto por su diseño y construcción como por sus eficaces acciones en la mar.



Mapa del Canal de la Mancha. Archivo del Museo Naval de Madrid

Marinos Ilustres

FADRIQUE DE TOLEDO Y OSORIO (1580-1634)

Nacido en Nápoles en 1580, Fadrique de Toledo, segundo marqués de Villafranca, sirvió en el Mediterráneo contra turcos y berberiscos durante su juventud. Su prestigio y su cuna le procuraron el nombramiento de capitán general de la Armada del Mar Océano con solo 32 años.

En 1621, Fadrique de Toledo interceptó un convoy holandés escoltado por una potente escuadra a la altura del Estrecho de Gibraltar. A pesar de combatir en inferioridad numérica, consiguió hundir cinco buques enemigos y apresar dos. Por su victoria, el rey le otorgó el título de capitán general de la gente de guerra del reino de Portugal.

En 1624, Fadrique recibió la orden de recuperar San Salvador de Bahía, en Brasil, que acababa de ser conquistado por una expedición holandesa. Cumplió la exigente misión en 1625, con brillantez y escasas pérdidas. En 1629, el avezado marino recuperó las islas de San Cristobal y Las Nieves, en las Antillas.

En 1633, Fadrique se retiró a Madrid, donde las envidias de los cortesanos y las disputas con el valido, conde-duque de Olivares, le llevaron a prisión. Allí falleció en 1634. Caído el conde-duque, Fadrique de Toledo fue póstumamente rehabilitado.

A pesar de estos éxitos, el poder naval holandés superaba ya al español. En 1624, una armada holandesa ocupó San Salvador de Bahía. El año siguiente, una gran expedición hispano-portuguesa bajo el mando de Fadrique de Toledo recuperó la que era capital del Brasil portugués. La armada enviada por los holandeses para reforzar Bahía llegó tarde a su destino y, dividida en dos grupos, intentó atacar la colonia portuguesa de la Mina de Guinea y San Juan de Puerto Rico, fracasando en ambos sitios. Mientras, en Flandes, las tropas de Spínola tomaron Breda.



Sello del rey Felipe IV (S.XVII)
Museo Naval de Madrid

Primera vista del combate naval en el
Estrecho de Gibraltar en 1621
Óleo atribuido a Enrique Jácome y
Brocas (siglo XVII)
Museo Naval de Madrid



Fue en este año de 1625, el momento más brillante de las armas españolas en el siglo XVII, cuando una oportunista Inglaterra, que se había sumado al bando protestante de la Guerra de los Treinta Años para intentar explotar la aparente debilidad española, atacó nuevamente Cádiz con una flota de 115 buques, 15 de ellos holandeses. **Fue un costoso fracaso para Inglaterra, que firmaría la paz cinco años después sin volver a intentar operaciones navales de importancia.**

Era, en cualquier caso, cuestión de tiempo que la superioridad naval holandesa se tradujera en resultados, y lo hizo en 1628 cuando la escuadra de Piet Heyn interceptó a la de Nueva España en la bahía de Matanzas. La captura de esta flota, la primera de Indias perdida por la acción del enemigo, agravó considerablemente la difícil situación de la Real Hacienda. El año siguiente, la Armada del Mar Océano, élite de las escuadras españolas al mando de Fadrique de Toledo, aprovechando la oportunidad que se presentaba al acompañar a la flota de Indias de ese año, expulsó a ingleses y holandeses de las islas de Las Nieves y San Cristóbal. Pero se trataba de un esfuerzo inútil, pues no era posible dejar guarniciones en todas las islas del Caribe y, una vez abandonadas las plazas recién reconquistadas, volvían a ser ocupadas por el enemigo.

En 1631, los holandeses conquistaron Pernambuco. Poco después, Antonio de Oquendo, que había llevado refuerzos a San Salvador de Bahía y volvía escoltando un rico cargamento de azúcar, derrotó en los Abrojos a una potente ar-

mada holandesa. Éxitos y reveses se alternaban en la mar mientras en tierra irrumpió en escena el eficaz ejército sueco, que dominando la mayor parte de Alemania logró cortar el Camino Español. Las guarniciones de Flandes, debilitadas por la necesidad de organizar ejércitos para hacer frente a las intervenciones francesas en Italia al final de la década anterior, y sin más refuerzos que los que podían llegar por mar, perdieron algunas ciudades, pero la victoria de Nordlingen sobre suecos y protestantes en 1634 volvió a desequilibrar la balanza en favor de la Monarquía Hispánica y sus aliados.

Fue entonces cuando la católica Francia, ante el riesgo de que los protestantes fueran finalmente derrotados, entró en la guerra, obligando a las fuerzas hispánicas de Flandes a combatir en dos frentes. Aun así, en los dos primeros años de lucha, los tercios españoles entraron en Francia y llegaron a amenazar París, pero no se logró una victoria decisiva y se perdió la oportunidad. Con la situación general ya estabilizada, Francia atacó Fuenterrabía en 1638 y, aunque fue rechazada, consiguió destruir en el puerto de Guetaria la casi totalidad de la escuadra de Lope de Hoces —bloqueada por la del francés Sourdis, muy superior en número— además de una docena de galeones en construcción en diversos astilleros guipuzcoanos. Fue un duro golpe para la Monarquía Hispánica que, en la mar, ya combatía en clara inferioridad.

A finales de la década, la situación en tierra estaba contenida, pero no ocurría lo mismo en la mar: en 1639, la escuadra de Antonio de Oquendo que debía llevar hombres y

Recuperación de San Salvador de Bahía de Todos los Santos por Fadrique de Toledo

Óleo de Juan Bautista Maino

Museo del Prado



Marina holandesa del S.XVII
Acuarela de Rafael Monleón
Museo Naval de Madrid



Hechos de Armas

LA BATALLA DE LOS ABROJOS (1631)

En la fase decisiva de la Guerra de los Ochenta años, Holanda había puesto sus ojos en la colonia portuguesa de Brasil. Hacia allí había partido Antonio de Oquendo con una flota de 17 galeones para llevar refuerzos muy necesarios y traer de vuelta un preciado cargamento de azúcar.

En Pernambuco se encontraba la flota del almirante holandés Pater, más numerosa que la de Oquendo. Sin embargo, el holandés decidió enfrentarse a los españoles con solo 16 de sus galeones, bien que en general eran superiores a los de Oquendo en desplazamiento y artillería.

Como era habitual en la época, el combate se centró en los dos buques principales de cada flota. En la vanguardia, cerradas las distancias, la superioridad de la mosquetería embarcada en los buques españoles permitió a la capitana de Oquendo salir victoriosa, resultando hundida la capitana de Pater y muerto el almirante holandés. En la retaguardia, por el contrario, se perdería la almiranta y moriría Vallecilla, segundo de Oquendo.

La batalla no fue decisiva por las pérdidas —tres galeones por cada bando, aunque dos de los españoles eran buques pequeños— pero sí por los resultados, al abandonar los holandeses el combate dejando a Oquendo en libertad para cumplir su misión. Claves del éxito de Oquendo fueron el error de Pater al no concentrar sus fuerzas y la mayor agresividad de los buques españoles, que dieron más apoyo a su capitana.



Vista III del combate naval de Pernambuco o de los Abrojos (1631)

Óleo de Juan de la Corte (S. XVII). Museo Naval de Madrid

dinero a Flandes cumplió con su misión pero, bloqueada en el fondeadero inglés de The Downs (generalmente traducido como las Dunas) por la superior escuadra del holandés Tromp, no pudo evitar un enfrentamiento en condiciones de clara inferioridad, en el que se perderían más de 40 de los mejores buques de la Monarquía.

Al contrario de lo que ocurrió después del fracaso de la Gran Armada, **tras la destrucción de la armada de Oquen-**

do la Monarquía Hispánica, ya fuera por no disponer de recursos o por falta de mentalidad marítima, renunció durante algunas décadas a intentar recomponer su marina, desde entonces limitada a las misiones de escolta de la Carrera de Indias o a la permanente lucha contra el corso. Esa falta de interés por la mar solo podía dar lugar a la acusada decadencia de la Monarquía Hispánica que se produjo en las siguientes décadas



Monumento a Antonio de Oquendo,
Capitán General de la Armada del Mar Océano, en
San Sebastián

derrota de las Dunas frente a la escuadra del almirante Tromp, muy superior en número. La capitana de Oquendo recibió más de mil cañonazos, pero no se rindió y, después de muchas horas combatiendo, pudo llegar a Flandes.

La derrota de Las Dunas señaló el final del dominio español de los mares y también el de la vida de Antonio de Oquendo, que llegó a decir: *"Ya no me queda más que morir, puesto que he traído a puerto con reputación la nave y el estandarte real"*. En efecto, el gran marino vasco moriría el año siguiente al de su derrota.

Marinos Ilustres

ANTONIO DE OQUENDO (1577-1640)

Nació en San Sebastián, hijo de Miguel de Oquendo, capitán general de la Escuadra de Guipúzcoa. Con diecisiete años se le dio el mando de los bajeles ligeros "Delfín de Escocia" y "Dobladilla", pertenecientes a la Armada del Océano, con los que libró un reñido combate contra dos corsarios ingleses, apresando a uno de ellos.

Poco después se le encomendó el mando de la Escuadra de Vizcaya, al que siguió el de la Flota de Nueva España en 1607, comenzando así una larga carrera en la que quedaría demostrado su valor, prudencia, experiencia en la mar y grandes dotes organizativas.

En 1626 fue nombrado almirante (segundo en el mando) de la Armada del Mar Océano, a las órdenes de Fadrique de Toledo, participando en la recuperación de la isla de San Cristóbal. En 1631 se le dio el mando de una escuadra para alcanzar las costas de Brasil y reforzar la guarnición de San Salvador de Bahía. Allí derrotó a la escuadra del holandés Pater en la batalla de los Abrojos.

En 1639 Oquendo mandó la escuadra española organizada para transportar refuerzos y caudales a Flandes, misión difícil que cumplió pagando un alto precio: la



Estandarte Real de los Oquendo (S.XVI)
Museo Naval de Madrid

Hechos de Armas

LA BATALLA DE LAS DUNAS (1639)

Cortado el camino español en 1638, solo por mar era posible llevar refuerzos y caudales a Flandes, donde la situación era ya crítica. Para tratar de garantizar el éxito, se concentró en La Coruña una flota de alrededor de 100 buques, incluyendo más de 30 galeones a las órdenes de Oquendo.

En el canal de la Mancha, la flota de Oquendo fue hostigada durante más de tres días por la del almirante holandés Tromp, inicialmente más pequeña, pero que tenía como objetivo el desgastar y retrasar a Oquendo mientras se iban incorporando más y más buques hasta alcanzar la superioridad numérica.

Después de enfrentamientos muy duros, en el que ambas flotas combatieron con valor, tanto Oquendo como Tromp necesitaban municiones y muchos de sus buques tenían importantes reparaciones pendientes. Tromp entró en Calais, donde en pocas horas recibió todos los apoyos necesarios, pero Oquendo decidió fondear en Los Bajíos (The Downs, generalmente traducido al castellano por Las Dunas) en la costa entonces neutral de Inglaterra.

El retraso de más de un mes en conseguir de Inglaterra los pertrechos necesarios, incluida la pólvora para la artillería, permitió a Tromp bloquear el fondeadero. Oquendo, sin embargo, consiguió organizar el traslado de los soldados destinados a Flandes sin apenas pérdidas, cumpliendo así el más importante de sus cometidos.

Cuando llegó al fondeadero la esperada pólvora, Oquendo, que no confiaba en que Tromp respetara la neutralidad inglesa, decidió hacerse a la mar, dejando escrito en el Consejo de Guerra que convocó para asesorarse en una decisión tan crítica que *"si allí le habían de desbaratar y abrasar, era más hermosa terminación morir peleando en la mar"*.

Solo unos 20 buques de los 38 que quedaban a Oquendo consiguieron salir del fondeadero, entre la niebla y la amenaza de los brulotes holandeses, encallando el resto en las difíciles aguas de las Dunas. Mientras, un centenar de buques holandeses les esperaba fuera.

A pesar de la notable superioridad holandesa, diez de los buques españoles, incluido el de Oquendo, consiguieron abrirse camino hasta Flandes. Sin embargo, las pérdidas fueron tales que solo en el siglo siguiente fue posible recuperarse de esta derrota, debida en parte al error de juicio de Oquendo cuando decidió fondear en aguas inglesas. A pesar de la derrota, del valor del almirante da fe el que, cuando Tromp fue criticado por no haber conseguido capturar a la capitana española, contestó: *"la capitana es invencible con don Antonio dentro"*.



Batalla naval de las Dunas

Anónimo de escuela
flamenca (S. XVII)

Museo Naval de Madrid

CAPÍTULO VII

EL FINAL DE UN SUEÑO



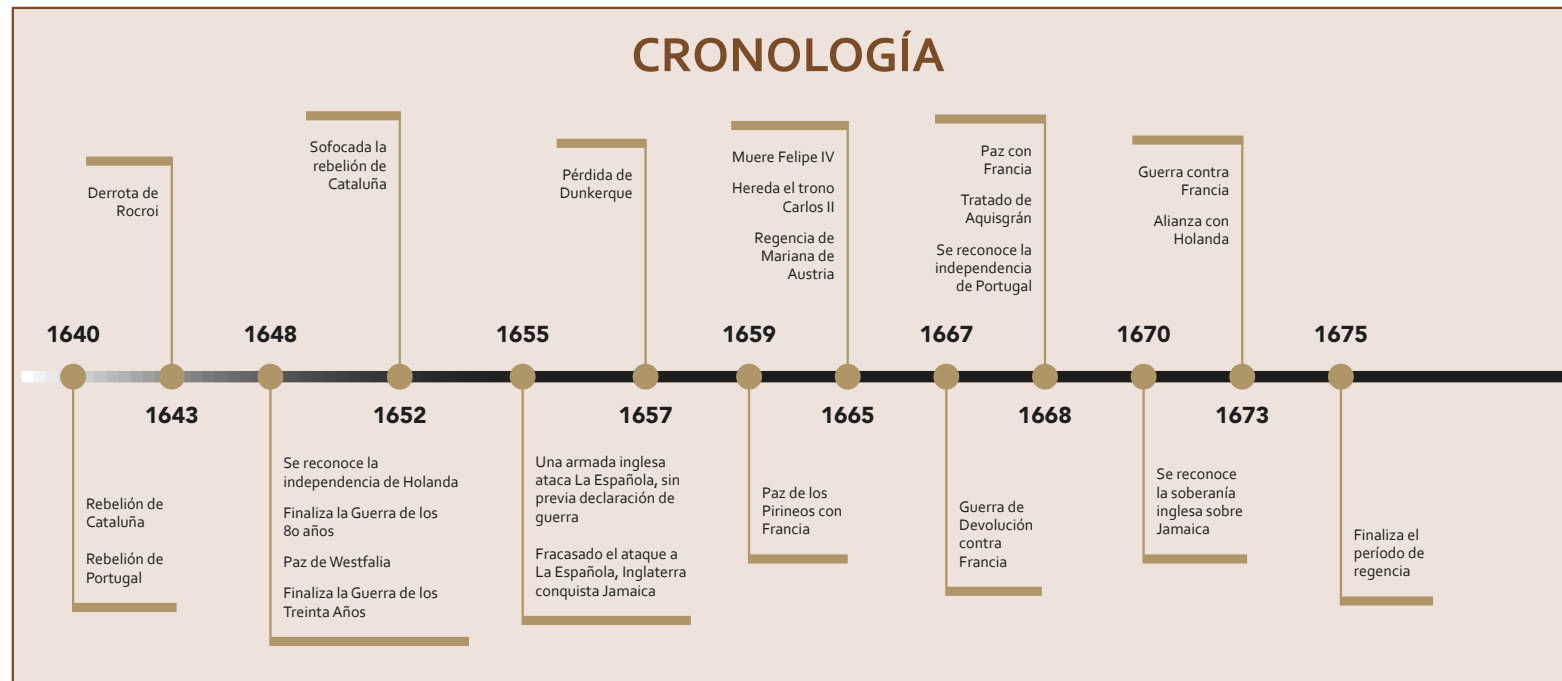
EL FINAL DE UN SUEÑO

A pesar de la destrucción de la armada de Oquendo, tras la cual franceses y holandeses habían cortado todas las vías de comunicación con Flandes; y de la complicada situación que se produjo en la Península tras las sublevaciones de Cataluña y Portugal en 1640, los ejércitos de la Monarquía Hispánica todavía fueron capaces de penetrar en Francia y sitiar Rocroi en 1643. Allí se produjo, en disputada batalla, una derrota que, sin ser decisiva, marcaba una tendencia. Las tácticas creadas por los tercios españoles siglo y medio antes no respondían tan bien como en el pasado a las necesidades de unos campos de batalla donde los medios, particularmente las armas de fuego, estaban cambiando. A esa derrota seguirían otras en Flandes, de las que la pérdida de Dunquerque sería la más importante. Pero la mayoría de los contendientes estaban demasiado agotados para alcanzar victorias decisivas.

Mientras tanto, en la mar, la oportunidad que para los enemigos de España suponía el cambio de bando de la marina de Portugal se perdió por las disputas internas, ya que Holanda continuó atacando las colonias de su nuevo aliado. Desde su victoria en Las Dunas, apenas hubo enfrentamientos en la mar con los holandeses. La excepción fue la enérgica defensa de las islas Filipinas por el gobernador, Diego Fajardo, durante los últimos años de la guerra.



CRONOLOGÍA



Hechos de Armas

EXPEDICIONES HOLANDEASAS CONTRA LAS FILIPINAS (1646-1648)

En los años 1646 y 1647, próximo ya el final de la Guerra de los 80 años, dos importantes escuadras holandesas, al mando de Vries la primera y de Gertzen la segunda, intentaron sin éxito apoderarse de las Filipinas, objetivo que habría cambiado decisivamente el escenario estratégico del Pacífico.

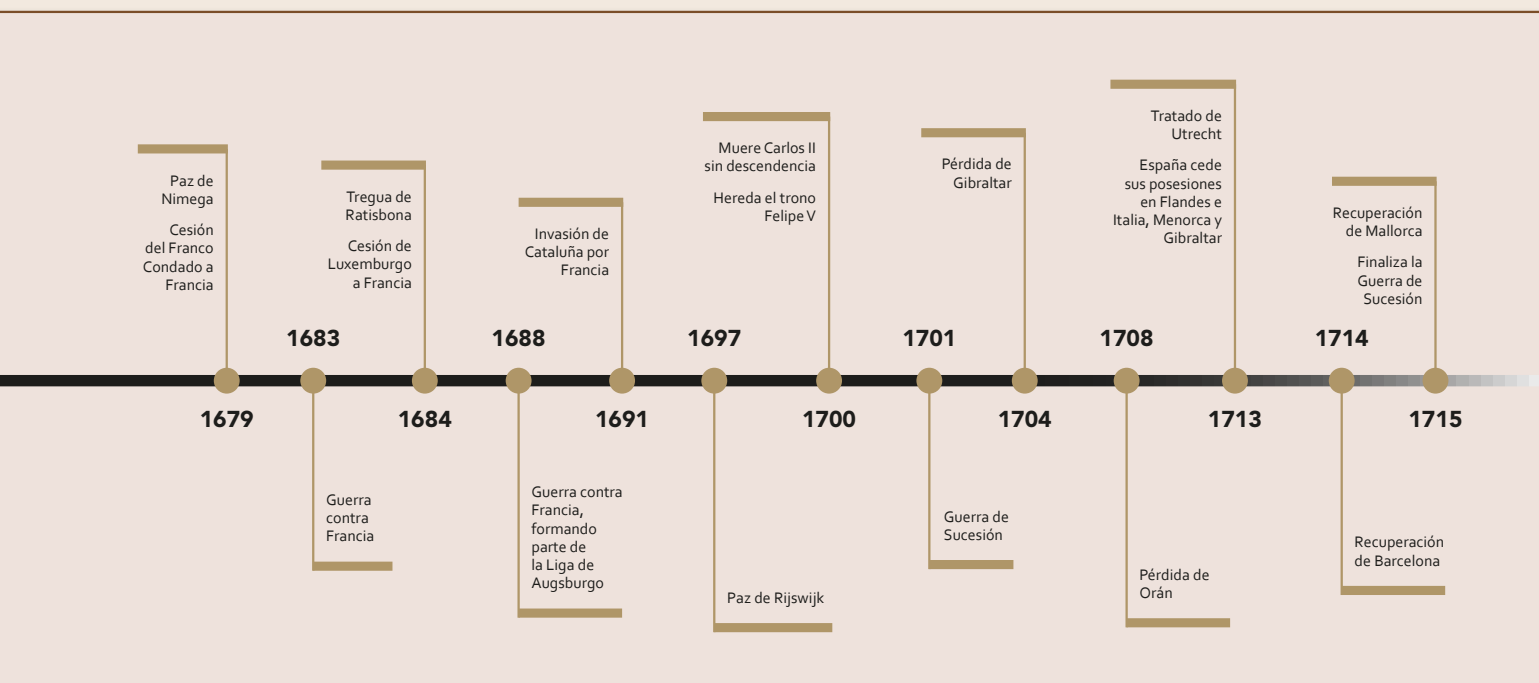


Los errores de Vries, que confiado en su superioridad dividió su fuerza en tres grupos con diferentes objetivos estratégicos, permitieron a los dos únicos galeones españoles en Filipinas, al mando de Lorenzo de Orella y Sebastián López, hacer frente por separado a cada una de las fuerzas holandesas. Aun divididas, cada una de las agrupaciones enemigas seguían siendo superiores sobre el papel pero, agotados y lejos de sus bases, a los holandeses les faltó decisión.

El año siguiente, Gertzen atacó directamente Cavite, bien defendido por españoles y filipinos, perdiendo allí su buque y su vida.

Si algo demuestra la campaña de Filipinas es que la mera superioridad material no es suficiente para asegurar la victoria. Logística adecuada y voluntad de vencer siguen siendo requisitos imprescindibles en las operaciones militares.

~~~~~  
Combate entre españoles y holandeses  
Óleo de Cornelis Claesz. Van Wieringen  
Museo del Prado  
~~~~~



En el Mediterráneo, por el contrario, la guerra entre las escuadras francesas y españolas en el litoral de Cataluña dio lugar a frecuentes combates navales, en general poco concluyentes. La marina francesa, a pesar de contar con medios superiores, no pudo impedir el socorro de las galeras de García de Toledo, marqués de Villafranca, a la sitiada Tarragona, en 1641. Tampoco pudo impedir el refuerzo del presidio de Orbetello por el conde de Linhares, ni evitar que la armada de Juan José de Austria contribuyera a pacificar Nápoles después de su rebelión en 1647.

En 1648, una España en la ruina se vio obligada a reconocer la independencia de Holanda. Pocos meses después se firmó la paz de Westfalia, que remodeló Europa y puso fin a la Guerra de los Treinta Años. Francia, sin embargo, confiada en que podría aprovechar la debilidad de España, continuaría las hostilidades. En la península Ibérica, también continuaría la guerra con Portugal.

Hechos de Armas

GALERAS Y GALEONES. LA BATALLA DE ORBETELLO (1646)

Galeras y galeones tenían características tan diferentes que en sus enfrentamientos, a pesar de la teórica superioridad del galeón, existía cierto margen para la maniobra táctica, particularmente cuando el viento era flojo. Así, mientras en cabo Celidonia los cinco galeones de Francisco de Rivera se impusieron a 55 galeras turcas, en el sitio de Tortosa el duque de Albuquerque capturó, con solo seis galeras, cuatro galeones franceses que intentaban reforzar la ciudad.

En el Mediterráneo del siglo XVII, ambos tipos de buques se juntaron en ocasiones para el combate en escuadras mixtas, jugando normalmente la galera un papel auxiliar. La batalla de Orbetello es uno de esos casos, particularmente importante por sus consecuencias estratégicas. Atacados los fuertes españoles en la Toscana por la escuadra del almirante francés Brezé, compuesta por 36 navíos y 30 galeras, se envió una escuadra de 22 navíos y 30 galeras, bajo el mando del conde de Linhares, para llevar refuerzos a la plaza de Orbetello.

Tácticamente, la batalla se convirtió en un duro cañoneo entre los galeones de ambas escuadras, en el que las galeras no podían participar, limitándose a apoyar a los buques dañados. El combate resultó equilibrado, pero la muerte del almirante Brezé provocó la retirada de la escuadra francesa, permitiendo al conde de Linhares el socorro de Orbetello. Aún más importante, después de esta derrota, que no fue en absoluto decisiva en lo material, la marina francesa no volvería a intentar operaciones navales de envergadura hasta el final de la guerra, en 1659.



Batalla naval entre españoles y franceses en el S.XVII. Óleo de J. Martorell (S.XIX)
Arsenal Militar de Ferrol

LA GUERRA CONTRA FRANCIA

Con Francia debilitada por la guerra civil de la Fronda, las escuadras de la Monarquía Hispánica pudieron contribuir a la estabilización de las operaciones en Italia y, aún más importante, a la recuperación de Tortosa, donde el duque de Albuquerque, que mantenía el bloqueo con seis galeras, logró apresar a cuatro galeones enemigos, lo que decidió a rendir-

se a la guarnición francesa. Poco después, sitiada por tierra y por mar, capituló Barcelona, finalizando la rebelión en Cataluña. Pero la guerra con Francia continuaría en Flandes; y la situación para la Monarquía Hispánica aún se haría más grave cuando la Inglaterra de Cromwell, ambicionando la riqueza de las Indias españolas, se incorporara a las hostilidades.

LA GUERRA CONTRA INGLATERRA

Sin previa declaración de guerra, una potente armada inglesa atacó La Española en 1655, donde fue derrotada por los defensores a pesar de la enorme desproporción de fuerzas. Tras su fracaso, la armada se dirigió a Jamaica, isla poco poblada que sí consiguió ocupar, todavía unos meses antes de declarar la guerra.

Mientras, en el teatro europeo, una escuadra inglesa al mando de Robert Blake bloqueaba los puertos peninsulares tratando de interceptar a la flota de Indias. En 1656 consiguió

localizar a la flota de Tierra Firme, apresando un pequeño galeón y una urca. El año siguiente, en el puerto de Tenerife, logró destruir a la totalidad de la flota de Nueva España, hundida por sus propias dotaciones después de haber desembarcado su carga. Aunque el botín inglés fue escaso, el daño hecho a la hacienda hispánica fue considerable. En el otro bando, fue igualmente importante el daño hecho al comercio inglés por los corsarios de Dunquerque, convertidos en la mejor baza de la Monarquía Hispánica en la guerra marítima.

Hechos de Armas

LOS CORSARIOS DE DUNQUERQUE (1621-1659)

En las confrontaciones marítimas ocupa un lugar muy importante la guerra al tráfico. Cuando es posible obtener el dominio del mar, el bloqueo es un medio efectivo para contribuir a doblegar al enemigo, dañando sus intereses económicos o su capacidad para continuar la guerra. En caso contrario, el bando más débil se ve obligado a recurrir al corso.

La Monarquía Hispánica, superior a sus enemigos hasta el siglo XVII, recurrió al corso en contadas ocasiones. Sin embargo, la guerra contra Holanda, a partir del fin de la tregua en la Guerra de los Ochenta años en 1621, introdujo un escenario nuevo: no era posible derrotar al enemigo en combate naval. En estas circunstancias, los corsarios españoles, operando desde los puertos del Cantábrico y, sobre todo, desde Dunquerque y sus fondeaderos cercanos, consiguieron dañar sustancialmente la economía holandesa atacando a sus mercantes y flotas pesqueras. Un beneficio adicional de la campaña de corso fue el de obligar a la marina holandesa a un sostenido y, por lo general, ineficaz esfuerzo para bloquear Dunquerque.



A partir de la entrada de Francia en la Guerra de los Treinta años, la guerra contra el tráfico se extendió a los barcos franceses con mucho éxito. Pero donde los corsarios de Dunquerque tuvieron un papel más decisivo fue en la guerra contra la Inglaterra de Cromwell. Mientras las flotas inglesas atacaban los intereses españoles en las Indias, los corsarios de Dunquerque protagonizaban verdaderas hazañas que posibilitaron la captura de cientos de barcos en las propias aguas litorales del enemigo.

~~~~~  
Combate naval entre españoles y holandeses  
Óleo anónimo (S.XVII). Museo Naval de Madrid  
~~~~~

UN NUEVO EQUILIBRIO ESTRATÉGICO

A partir de 1657, el centro de gravedad de las operaciones volvió a Flandes. Un ejército anglo-francés consiguió conquistar Dunquerque y Gravelinas. El éxito aliado, que era importante por cortar la salida al mar del Flandes español, fue suficiente para satisfacer las expectativas de unos combatientes ya agotados. La Paz de los Pirineos pondría fin a la larga guerra con Francia. Territorialmente, era poco lo que se había perdido. Sin embargo, la derrotada Monarquía Hispánica nunca volvería a ser la primera potencia, ni en tierra ni en la mar.

La guerra con Portugal continuaría, esencialmente por tierra. La marina hispánica sería incapaz de bloquear la costa portuguesa, lo que facilitaría el continuado apoyo de Francia e Inglaterra que, a la postre, decidió el resultado de la contienda. La independencia de Portugal se reconocería en 1668.

La guerra con Inglaterra quedó, desde 1660, limitada al escenario americano, donde la Armada de Barlovento, con fuerzas limitadas, se reveló insuficiente para prevenir el saqueo de algunos puertos del Golfo de México y el Caribe. No sería hasta 1670 cuando se reconociera la soberanía inglesa sobre Jamaica.



Flandes, en 1643

Moneda de dos escudos (doblon) de Felipe IV (1621-1665)

Museo Naval de Madrid

Anverso: escudo coronado con las armas de la monarquía hispánica sin Portugal

Reverso: Cruz de Jerusalén en medio de cuatro dobles semicírculos y roleos

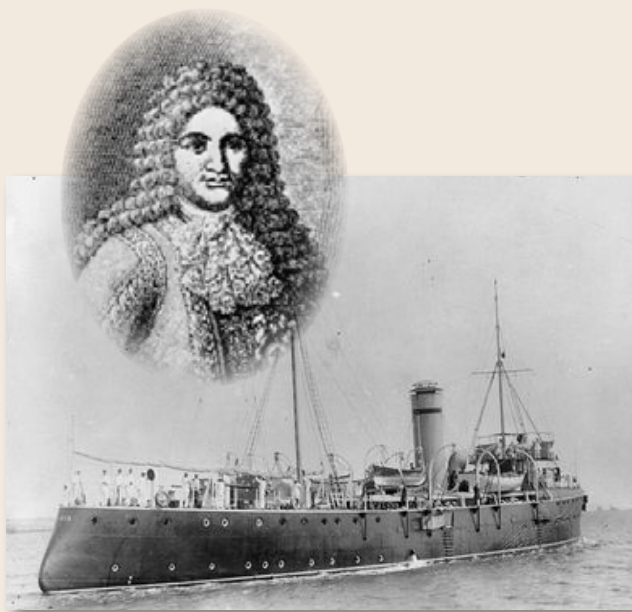


AÑOS DE DEBILIDAD

En lo que quedaba de siglo, y bajo el reinado de Carlos II desde 1665, el gran enemigo de la Monarquía Hispánica sería la poderosa Francia de Luis XIV. Inicialmente, el objetivo francés era anexionarse lo que quedaba del Flandes español, lo que pondría a Holanda, que se sentía igualmente amenazada, en el lado de España. Ante el estado de abandono en el que quedaron las armadas de la Monarquía a la muerte de Felipe IV, sería la escuadra holandesa del almirante De Ruyter la que, en 1676, protagonizara la respuesta naval a la insurrección de Mesina, enfrentándose sin éxito a la francesa, que a la larga conseguiría dominar el Mediterráneo.

Poco a poco, guerra tras guerra, conquistando enclaves en Flandes e invadiendo parte de Cataluña para usarla como baza de negociación posterior, Francia fue consiguiendo la

cesión de nuevos territorios en Flandes y el Franco Condado, a pesar de la resistencia de la Monarquía Hispánica y de las demás potencias europeas que veían con preocupación el creciente poderío francés. Con el transcurso de los años, agotada España por las continuas guerras, la situación fue empeorando. Sin una armada que pudiera oponerse abiertamente a la entonces poderosa marina de Luis XIV, Barcelona y Alicante fueron bombardeadas desde la mar en 1692 y, cinco años después, el bloqueo naval francés contribuiría a la caída de Barcelona en poder de Francia. Probablemente, fue solo la confianza en que, a la muerte de Carlos II sin descendencia, el trono de España iría a parar a su nieto, lo que llevó a Luis XIV a devolver Cataluña y buena parte de Flandes por el tratado de Rijswijk, en 1697.



La Armada honra a los héroes que forjaron su historia dando sus nombres a buques como el cañonero "Laya" de esta fotografía

Llegando en 1675 a desempeñar el mando del galeón "Nuestra Señora del Rosario" como capitán de mar y guerra. Al mando de este buque, Laya combatió ejemplarmente a las órdenes del holandés De Ruyter.

Despojado de su empleo por intrigas cortesanas, Laya se alistó como soldado. Conocido el hecho por el rey, recompensó a Laya con el nombramiento de almirante. El ascenso le permitió volver a distinguirse en la mar hasta convertirse en almirante de la Armada del Mar Océano en 1688.

Al final de su vida, Laya aportó su experiencia al Consejo Supremo de Guerra y a la Junta de Armadas, completando así una meritoria carrera que le llevó, en 50 intensos años, de paje a almirante.

Marinos Ilustres

MATEO DE LAYA (1630-1693)

Nacido en Vizcaya y huérfano de padre, con solo 12 años sentó plaza de paje a bordo del galeón "Santísima Trinidad", iniciando una larga carrera naval en la que habría de combatir contra holandeses y franceses a medida que ganaba experiencia profesional.

Como marinero, participó en la batalla de Orbetello. En 1649 ascendió a contraamaestre y cuatro años después, por sus méritos en combate, fue ascendido a teniente, salto que no era frecuente en el siglo XVII, cuando la posición social pesaba mucho a la hora de llegar a los empleos de oficial.

Nombrado capitán de una pequeña fragata, se dedicó al corso con cierto éxito. Sus hazañas en la mar y su pericia marinera fueron causa de ascensos sucesivos,

LA GUERRA DE SUCESIÓN

Cumpliendo el testamento de Carlos II, Felipe V juró como rey de España en 1701. Ante la amenaza que podría suponer la unión estratégica de Francia y España, la mayoría de las potencias europeas apoyaron la candidatura del archiduque Carlos de Austria. La guerra se libró en toda Europa y fue, esencialmente, una guerra terrestre, protagonizada principalmente por los ejércitos franceses en Italia, Flandes e incluso, durante los primeros años, en la propia península.

La superioridad naval del bando austracista en el teatro atlántico, fundamentada en la pujante marina inglesa, permitió un primer intento de desembarco en Cádiz, al mando del almirante Rooke, en 1702. Rechazado el ataque, la armada derrotada se encontró a la flota de Indias que, escol-

tada por buques franceses, se había refugiado en la ría de Vigo. La flota y su escolta fueron destruidas, aunque lo más valioso de la carga se había salvado al desembarcarse con antelación. En 1703, Portugal se unió al bando austracista y sería uno de los puntos de entrada de las fuerzas aliadas contra Felipe V.

En 1704, los aliados tomaron Gibraltar, pobremente defendido. Aunque lo hicieron en nombre del archiduque, como pretendiente al trono español, el almirante inglés precisó que él lo había hecho en nombre de su reina. A pesar de los esfuerzos que se harían para recuperarlo, la roca era una fortaleza natural que, defendida con medios adecuados y aprovisionada por vía marítima, resultó ser irrecuperable.



Embarque del rey Felipe V en Barcelona para pasar a Italia (1702). Estampa calcográfica grabada por J.B. Bertherham en Bruselas (1704) de un original dibujado por Felipe Pallota (1703). Museo Naval de Madrid

Hechos de Armas

LA PÉRDIDA DE GIBRALTAR (1704)

En 1704, en el marco de la Guerra de Sucesión, la escuadra anglo-holandesa del almirante Rooke, apoyando al pretendiente austracista, tomó la plaza de Gibraltar, que se encontraba entonces prácticamente indefensa. A pesar de que fue sitiado por tierra en los años siguientes por el bando borbónico, el Peñón, fácil de defender cuando se dispone de recursos militares adecuados y superioridad naval, no pudo ser recuperado.

Aunque la guerra terminó con el triunfo de Felipe V, por el tratado de Utrecht se cedió a Inglaterra la plaza de Gibraltar con determinadas condiciones. Desde entonces, a lo largo del siglo XVIII, se hicieron reiterados esfuerzos para recuperarla, destacando por su importancia las acciones emprendidas durante la guerra de Independencia de los EE.UU. de América, cuando se llevó a cabo un bloqueo total por mar y tierra.

Se distinguió durante este “gran sitio” el teniente general de la Real Armada Antonio Barceló, que utilizó lanchas cañoneras de su invención que resultaron muy eficaces. No lo fueron, en cambio, las baterías flotantes empleadas para el asalto a la plaza en 1782, que sufrieron cuantiosas bajas y fueron rechazadas por los británicos. Tras estos fracasos, provocados por la imposibilidad de imponerse a Gran Bretaña sobre la mar en el siglo XVIII, España no volvió a utilizar la fuerza para intentar la recuperación de esta plaza.



Ataque anglo-holandés a Gibraltar y combate naval de Vélez-Málaga. Óleo anónimo (S. XVIII)

Museo Naval de Madrid



Modelo de bombardera (S. XVIII)

Museo Naval de Madrid

Esta clase de buques se utilizaban para atacar fuertes y plazas marítimas

Después del combate de Vélez-Málaga entre la escuadra de Luis XIV y la anglo-holandesa de Rooke, de resultado incierto, la escuadra francesa se retiró a Tolón dejando a los partidarios del archiduque el dominio del mar, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo. Consecuencia de este dominio fue el desembarco en Cataluña del propio archiduque en 1705, además de, en los años siguientes, la pérdida de Nápoles, Cerdeña y las Baleares. También se perdió Orán frente a los berberiscos porque, perdida la libertad de actuar en la mar, la plaza no pudo ser socorrida.

Solo las victorias de los ejércitos borbónicos en suelo español y el propio empeño de Felipe V sostuvieron su candidatura hasta que el agotamiento de la Francia de Luis XIV por una parte; y, por la otra, la muerte del emperador José

I —por la que su heredero, el archiduque Carlos, acumularía la Corona española y la imperial, algo inaceptable para los británicos— llevaron a ambos bandos a firmar en 1713 el tratado de Utrecht. A cambio del reconocimiento de Felipe V como rey, España cedía las posesiones italianas, lo que quedaba de los Países Bajos, Menorca y Gibraltar.

Eliminada Inglaterra del conflicto, se abrió a Felipe V la posibilidad de emplear su mermada armada para las operaciones que contribuirían a poner fin a la guerra civil. La conquista de Barcelona, bloqueada por tierra y por mar, se logró en 1714; y la de Mallorca en 1715. **Llegaba entonces el momento de reconstruir la Armada, de la que tanto dependía el futuro de España y de sus Indias, y modernizar su organización.**



Combate de una fragata española, al mando de Blas de Lezo, con el navío británico "Stanhope"
Óleo de Ángel Cortellini (S.XX)
Museo Naval de Madrid



Grandes galeras del siglo XVII. Acuarela de Rafael Monleón. Museo Naval de Madrid



Galeones del siglo XVII. Acuarela de Rafael Monleón. Museo Naval de Madrid

CAPÍTULO VIII

LA CREACIÓN DE LA REAL ARMADA

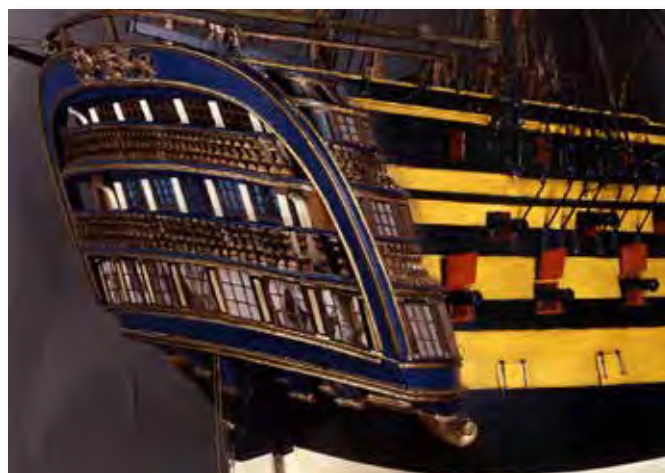


LA CREACIÓN DE LA REAL ARMADA

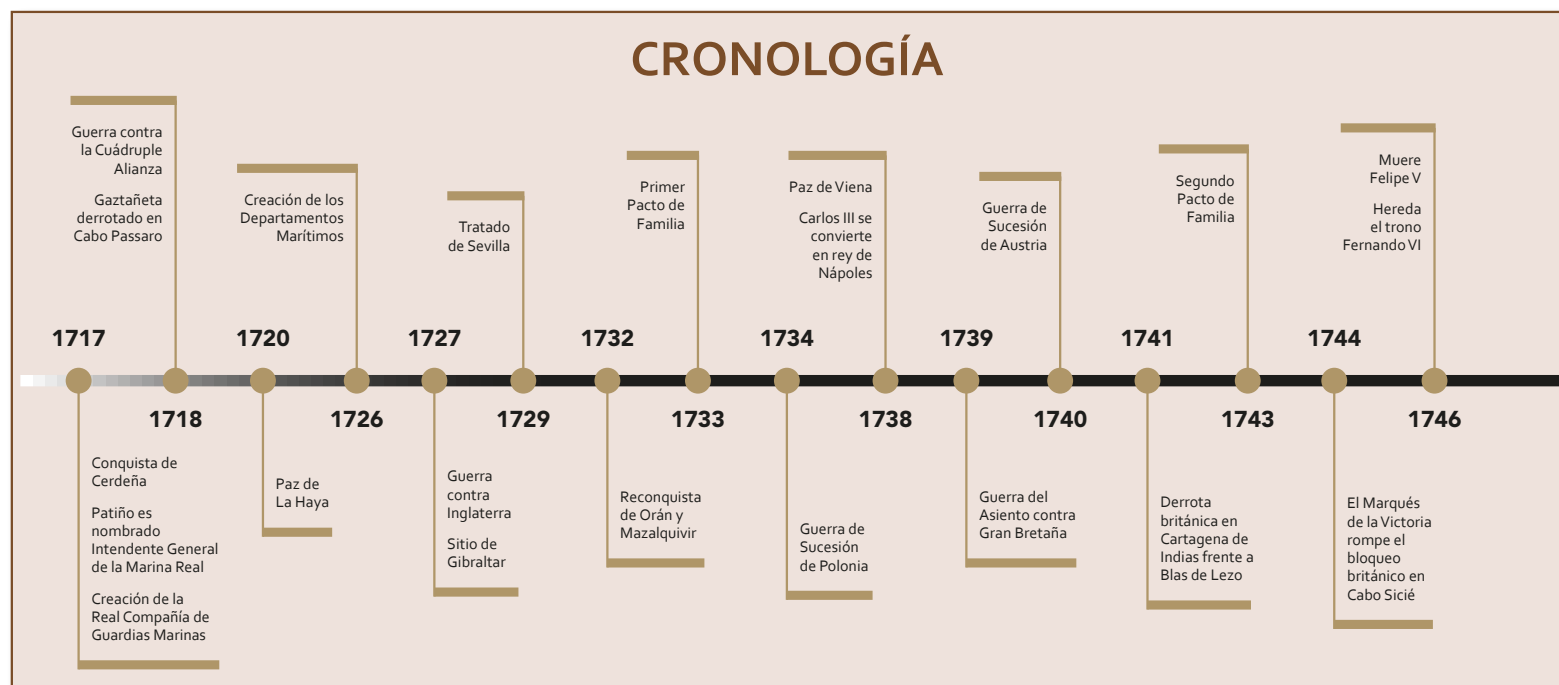
Aunque después de la Guerra de Sucesión la Monarquía Hispánica había cedido sus posesiones europeas, todavía conservaba casi íntegras las Indias, donde apenas se habían perdido algunos enclaves. Para la defensa de los territorios de ultramar y para mantener abiertas las imprescindibles vías de comunicación marítima era necesario reconstruir la Armada, que se había quedado desfasada en muchos sentidos.

El constante aumento del número de cañones en los costados hizo evolucionar al galeón y forzó la entrada en servicio de nuevos tipos de buques, entre las que destacaron el navío de línea y la fragata. El creciente coste y la complejidad de estos buques y de su artillería contribuyó a reforzar la dependencia que el poder naval tenía del desarrollo científico, económico e industrial de la nación. Era además necesario perfeccionar las tácticas diseñadas para el combate, con el objetivo de conseguir la máxima potencia de fuego en un enfrentamiento entre escuadras de buques de línea.

Igualmente imprescindible era modernizar la organización. La marina de los Austrias había sido un conjunto heterogéneo, que incluía buques de propiedad de la Corona junto a otros arrendados. Estaba estructurada en torno a un pequeño número de armadas permanentes, complementadas por escuadras de los diferentes reinos de la Monarquía o de particulares. El término de "flota" se reservaba para las agrupaciones de buques mercantes. De ahí se pasó en el año 1714 a una Real Armada que, con mínimas excepciones, integraba todas las fuerzas navales a cargo y al servicio del estado.



CRONOLOGÍA



Buques de Leyenda

EL NAVÍO DE LÍNEA

El vocablo “navío” tiene una amplia acepción: barco, nave, buque, etc. Pero de finales del siglo XVII a principios del siglo XIX, se llamó así al más poderoso barco de guerra de la época. El navío de línea, así llamado por estar diseñado para combatir en línea de fila con otros, tenía un poderoso armamento en los costados y una construcción muy resistente para encajar los impactos de la artillería.

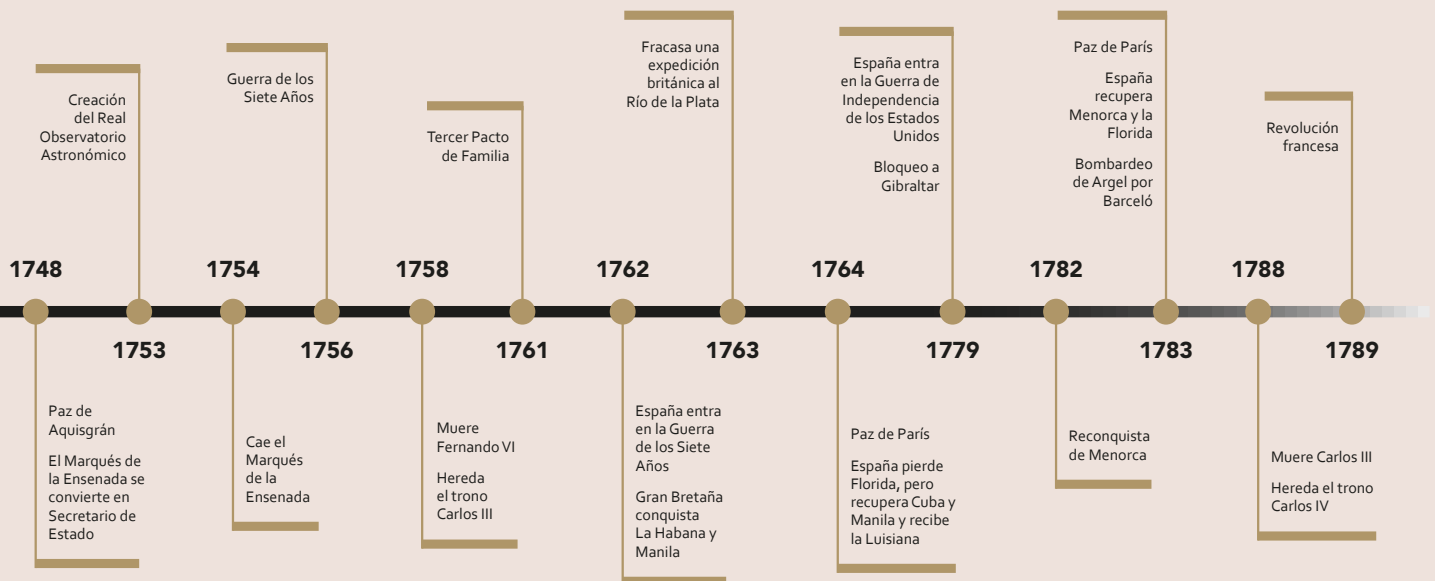
El nuevo tipo de buque nació de la evolución del galeón, que se hizo más grande y mejor armado.

El beque del galeón se retrajo hasta formar un tajamar más vertical, el castillo de popa redujo su altura, la popa se hizo más ancha y recibió balconadas, y la artillería se dispuso en dos o tres puentes por los costados y en las cubiertas altas, con 50 a 112 cañones o más. Su desplazamiento podía variar de 1.600 a más de 2.500 toneladas, y su dotación podía estar entre 700 y 1.200 hombres.

El aparejo estaba formado por bauprés y tres mástiles verticales: de proa a popa, trinquete, mayor y mesana. El bauprés, proyectado hacia adelante, solía llevar velas cuadras cebaderas, y velas triangulares o foques desde el trinquete. El trinquete y el mayor contaban con velas cuadras. El mesana solía llevar velas cuadras y una triangular o latina, que a partir de 1760 pasó a ser cangreja.

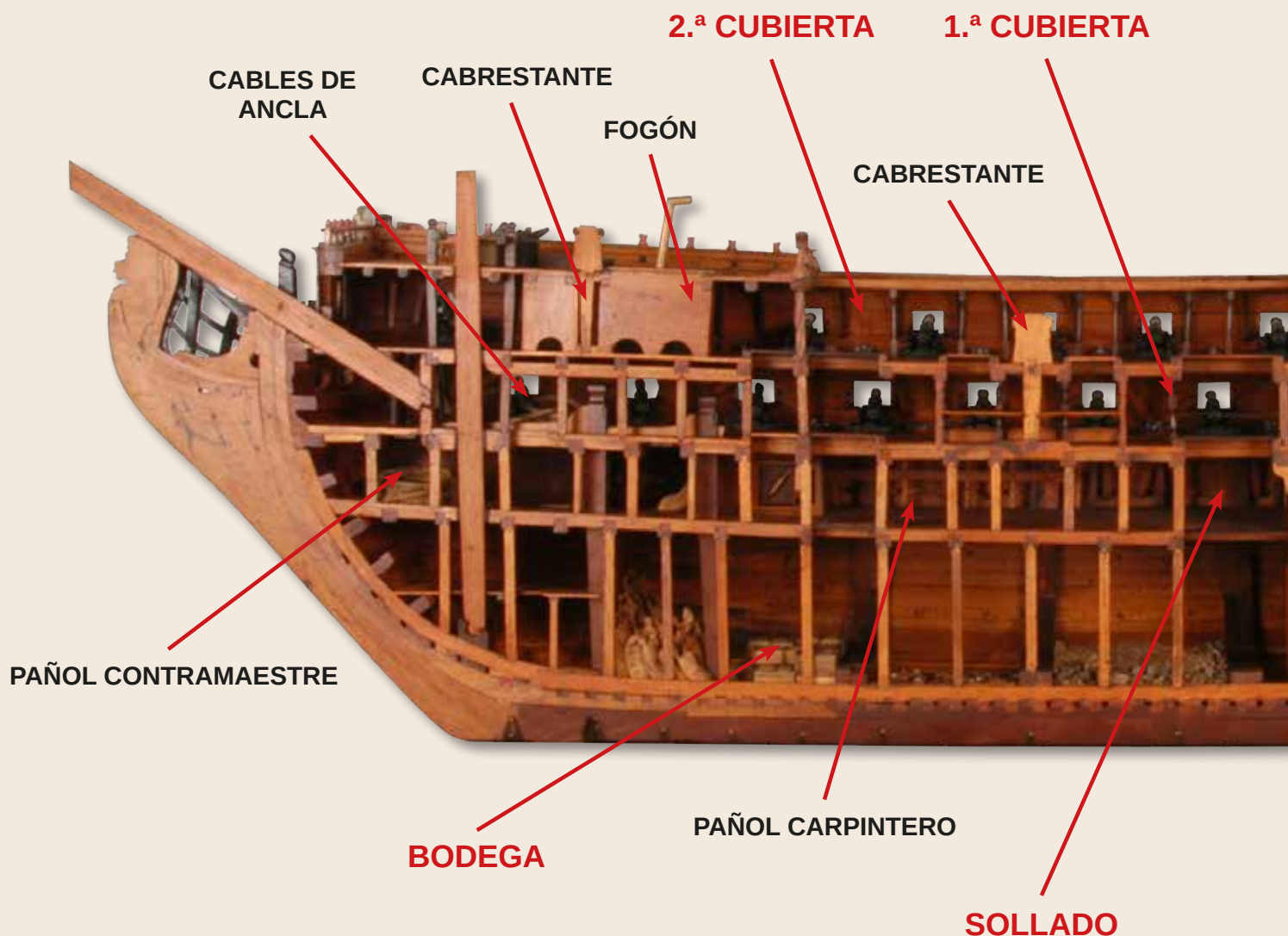


Modelo de arsenal del navío
“Santa Ana” (S.XIX)
Museo Naval de Madrid



EL SIGLO XVIII es considerado EL SIGLO DE LAS CIENCIAS

*ESPAÑA... RENOVÓ SU ARMADA, CAPACITÓ A SUS MANDOS,
FOMENTÓ LA INDUSTRIA NAVAL...*



EVOLUCIÓN

AFINAMIENTO DE SUS LÍNEAS
AUMENTO DE LA ESLORA
DISMINUCIÓN DE LAS SUPERESTRUCTURAS
MAYOR SOLIDEZ DE SU CONSTRUCCIÓN
PERFECCIONAMIENTO DE SU APAREJO

RESULTADO

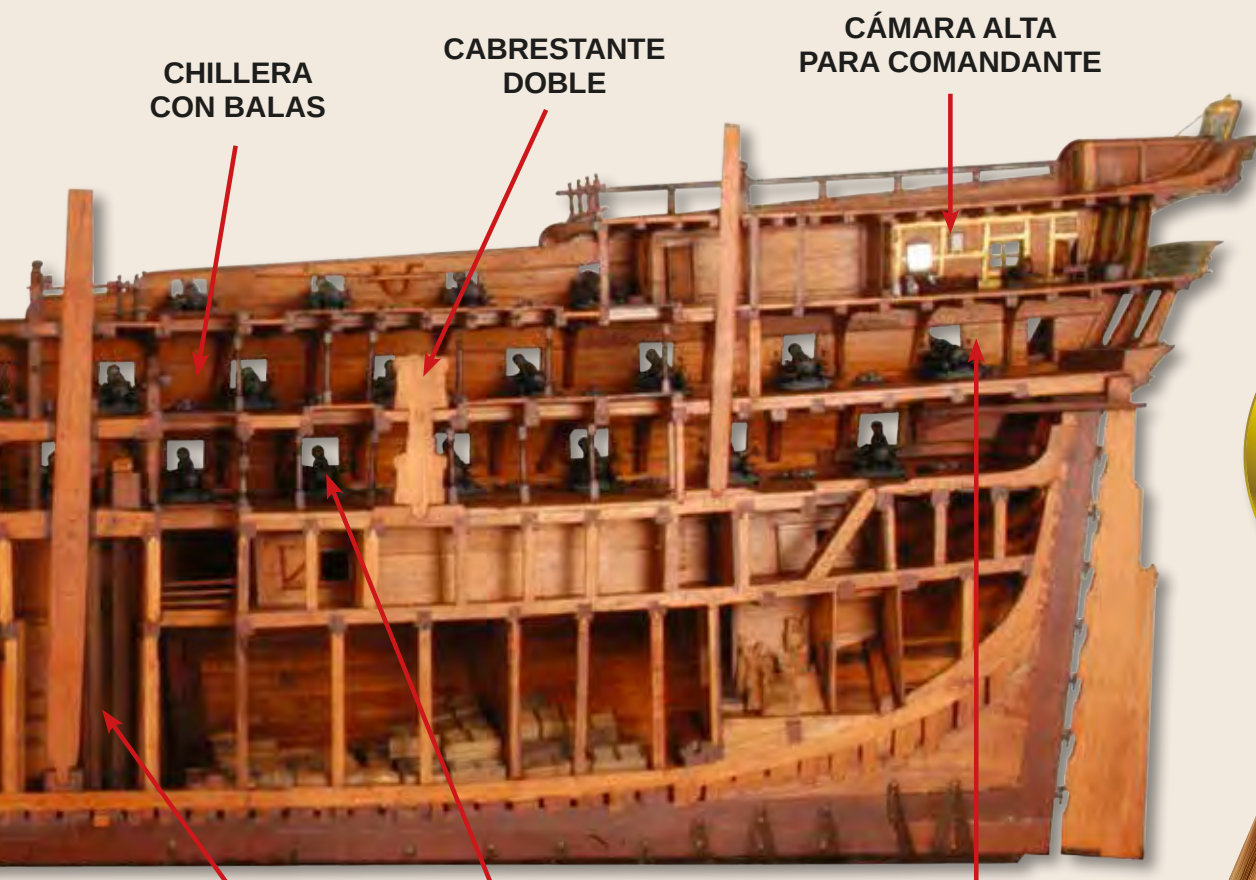
BARCO MÁS ROBUSTO
MENOS VULNERABLE
MÁS MANEJABLE

EDAD DE ORO DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN MADERA

DEL GALEÓN (S. XVI-XVII)

AL NAVÍO (S. XVIII)

EMPLEADOS EN LA GUERRA Y EN EL COMERCIO



CHILLERA
CON BALAS

CABRESTANTE
DOBLE

CÁMARA ALTA
PARA COMANDANTE

CAÑONES

CAJA DE
BOMBAS

CÁMARA BAJA
PARA OFICIALES



Modelo de navío de dos puentes (S.XVIII)

Adaptado del material educativo diseñado por Carmen Torres,
con motivo de la Feria *Madrid por la Ciencia* (2005)

Depositado en el Museo Naval de Ferrol

Buques de Leyenda

LA FRAGATA

Aunque el término “fragata” es muy antiguo, a partir de mediados del siglo XVII y hasta la primera parte del XIX se dio ese nombre a un barco más pequeño que el navío, normalmente con un aparejo similar, compuesto por bauprés a proa, y trinquete, mayor y mesana verticales de proa a popa.

Con una eslora de unos 45 m y de 500 a 600 toneladas de desplazamiento, era un barco maniobrero y veloz. Su armamento, normalmente dispuesto en un solo puente o batería por los costados, solía estar por debajo de los 30 cañones, aunque hubo fragatas de mayor porte que llegaron a montar hasta 50 cañones.

La principal misión de la fragata era la de proteger el tráfico. Por su velocidad, armamento y maniobrabilidad, era un barco muy apto para la lucha contra los corsarios y los piratas.

También se usaban las fragatas para efectuar descubiertas por delante y por los flancos de una escuadra de navíos de línea, a fin de detectar la presencia de enemigos y permitir a la escuadra maniobrar en consecuencia.

Otros cometidos apropiados para estos buques fueron los de enlace entre las unidades de mayor porte y el transporte de correo, navegando con independencia.



Modelo de arsenal de la fragata “Diana” de 34 cañones (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid

PATIÑO Y LA ARMADA

Bajo la dirección del intendente Patiño, en 1717 se creó en Cádiz la Real Compañía de Guardiamarinas, concebida para mejorar la preparación técnica de los integrantes del Cuerpo de Oficiales de Guerra de la Real Armada. Se creó también el Cuerpo del Ministerio de Marina, destinado a la administración y a la cuenta y razón, origen del actual Cuerpo de Intendencia, y el Cuerpo de Batallones de Marina, que encuadraba la tropa necesaria para la guarnición de buques y dependencias.

Primera bandera de la Escuela Naval, donada en 1902 por la Reina Regente María Cristina
Museo Naval de Madrid



Retrato de Guardia Marina del siglo XVIII
Óleo anónimo (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid

Quiso Patiño que los Guardias Marinas perfeccionaran con sangre su formación y, para ello, los embarcó durante las campañas de la Armada en Cerdeña y Sicilia. A bordo del "San Juan Bautista", moría en 1718 Antonio de Barrutia, primer Guardiamarina caído en acto de servicio. Una de las lanchas de instrucción de la Escuela Naval Militar lleva hoy su nombre

Fotografía: Armada Española

Revista naval realizada en Marín para conmemorar el tercer centenario de la creación de la Real compañía de Guardias Marinas

Fotografía: Armada Española



Las Bases del Poder Naval

LA REAL COMPAÑÍA DE GUARDIAS MARINAS

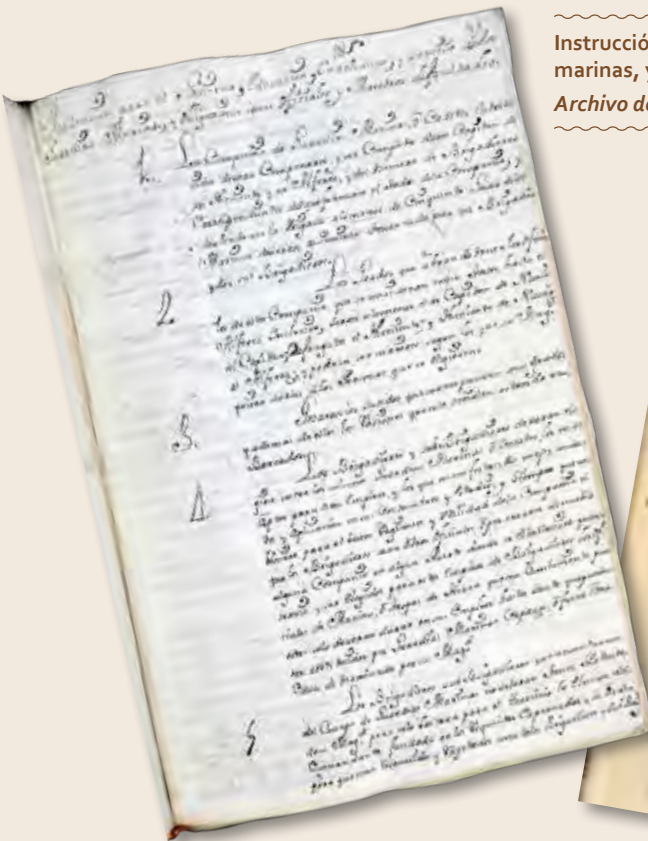
Fundada por Patiño en 1717, la Real Compañía de Guardias Marinas se creó para proveer los cuadros de oficiales de la Real Armada. Buscando atraer a los mejores candidatos de acuerdo con los criterios de la época, la primera convocatoria exigía que *"todo el que se reciba para Guardia Marina habrá de ser caballero hijodalgo notorio por ambas líneas, conforme a las leyes de estos reinos"*. Hasta 1871 no se eliminaría el requisito de limpieza de sangre para el ingreso.

Patiño quiso que la nueva escuela combinara la exigente formación académica de la marina francesa —que incluía estudios de Matemáticas, Náutica, Artillería y Maniobra— con la práctica de mar que caracterizaba a la marina inglesa. La dureza del programa, de duración variable dependiendo del rendimiento de cada alumno, y la acertada selección de sus mandos se combinaron para poner a la Real Compañía a la cabeza del desarrollo científico español del siglo XVIII.

Para organizar la Compañía se eligió el modelo de la prestigiosa Guardia de Corps, de la que se tomó el uniforme y el armamento, además del privilegio de combatir en vanguardia. De dicha organización perduran todavía los cargos de brigadieres y subbrigadieres, nombrados entre los propios alumnos para colaborar en la formación de los aspirantes.



Retrato de Luis D'Ormaiztegui, primer capitán de la Real Compañía de Guardias Marinas
Óleo anónimo (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid



Instrucción para el gobierno, educación, enseñanza y servicio de los guardias marinas, y obligaciones de sus oficiales y maestros de facultades (15 de abril de 1718)
Archivo del Museo Naval de Madrid



JUAN, Jorge: *Compendio de navegación para el uso de los cavalleros guardias marinas*
En Cádiz: en la Academia de los mismos cavalleros, 1757
Biblioteca del Museo Naval de Madrid

Desde la Secretaría de Marina, Patiño creó también los Departamentos Marítimos de Cádiz, Ferrol y Cartagena, que integrarían las bases y los arsenales que necesitaban las escuadras de una Armada moderna. Se potenciaron también los astilleros de Guarnizo y la Habana y, para conseguir las dotaciones de los buques que se preveía construir, se reorganizó la Matricula de Mar, que obligaba a servir en la Armada a los marineros de las distintas provincias marítimas españolas.



Bandera de compañía de los
Batallones de Marina (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid



Soldado de Batallones con uniformidad de 1802
Museo Naval de Madrid

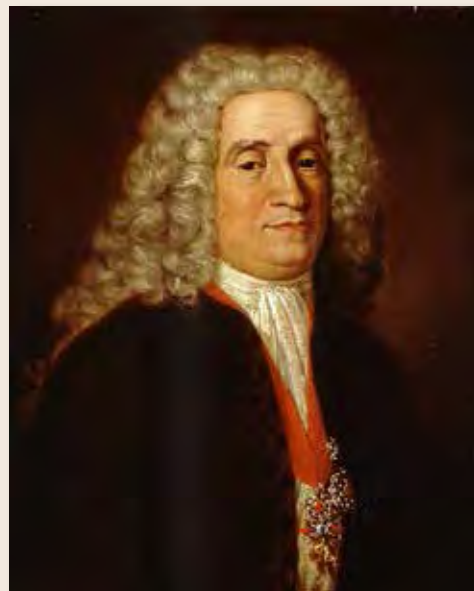
Las Bases del Poder Naval

LOS NUEVOS CUERPOS DE LA REAL ARMADA

Entre otras tareas imprescindibles para la organización de una eficaz marina de guerra, Patiño dedicó un gran esfuerzo a conseguir el primer plantel de oficiales educados con homogeneidad. Como escribe el capitán de navío Blanco Núñez en la Historia Militar de España, se trataba de armonizar intereses tan opuestos como los de los oficiales de galeras del Mediterráneo, que despreciaban la maniobra, y los de las escuadras y flotas del Atlántico, que no tenían otra ciencia que las rutinas. Ese objetivo armonizador tenía el Cuerpo de Oficiales de Guerra de la Real Armada, cuyos miembros podían servir indistintamente en buques, en las unidades del Cuerpo de Batallones de Marina creado en 1717 para la guarnición de buques e instalaciones, o en las Brigadas de Artillería que se crearían poco después.

Con los veedores, comisarios y pagadores de las antiguas armadas de la época de los Austrias, Patiño formó el Cuerpo del Ministerio de Marina, después Administrativo y, finalmente, de Intendencia de la Armada. El Cuerpo tenía responsabilidades sobre astilleros y fábricas, y también sobre los asuntos económicos, aprovisionamiento y raciones. Tenía además jurisdicción propia sobre todo el personal de maestranza, tanto el de las instalaciones en tierra como los embarcados.

La estructura de cuerpos de la Armada se completó en 1770, con la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina a instancias de quien fue su primer general, el francés Francisco Gautier.



~~~~~  
José Patiño y Rosales  
Intendente General de la Armada  
Óleo de Rafael Tegeo (S.XIX)  
Museo Naval de Madrid  
~~~~~

LAS CAMPAÑAS EN ITALIA

En sus primeros años, la política exterior de Felipe V se orientó a recuperar algunas de las posesiones italianas cedidas por el tratado de Utrecht. Aunque el propio tratado hacía imposible reintegrarlas a la Corona, se pretendía lograr en ellas derechos para los hijos que tuvo el rey con su segunda esposa, Isabel de Farnesio. Los ejércitos españoles, apoyados por una Armada que ya había comenzado su recuperación, conquistaron Cerdeña en 1717 y desembarcaron en Sicilia en 1718. Tales éxitos provocaron que Inglaterra, Francia, Holanda y Austria formaran una alianza para impedir la nueva expansión española.

Para la Real Armada, el desafío llegaba demasiado pronto. Sin previa declaración de guerra, una escuadra inglesa muy superior destruyó a la de Gaztañeta en cabo Passaro. Después del desastre, la Armada aún lograría éxitos aislados en acciones menores, como la victoria de los tres navíos de Rodrigo de Torres sobre otros tantos británicos que les disputaban una fragata apresada en San Vicente, en 1719. Sin embargo, se había perdido el dominio del mar y, como consecuencia inevitable, los ejércitos españoles tendrían que retirarse de Cerdeña y Sicilia en 1720, restableciéndose el *statu quo* firmado en Utrecht.

Buques de Leyenda

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO XVIII

Durante el siglo XVIII se produjo una notable transformación de la construcción naval militar: de los métodos empíricos de los carpinteros de ribera se pasó a la aplicación sistemática de los conocimientos científicos.

A comienzos del siglo, coincidiendo con los esfuerzos de la Corona para potenciar la Armada, el general Gaztañeta dictó por primera vez unas directrices generales para la construcción de navíos españoles, que se mantuvieron en vigor durante la primera mitad de siglo. Bajo estas directrices se construyó el navío "Real Felipe", insignia del marqués de la Victoria en la batalla de cabo Sicié.

Buscando tanto la mejora de las características marinerías de los buques como el abaratamiento de los costes de construcción, Jorge Juan se inspiró en la construcción inglesa para crear un nuevo sistema constructivo que estuvo en vigor hasta 1770. A este sistema pertenecía el "Santísima Trinidad", al que Galdós llamó "Escorial de los mares". Construido también en La Habana y armado con 130 cañones, era el mayor buque de su época.

Al sistema de Jorge Juan siguió el del francés Gautier, que introdujo diversas mejoras de diseño y se mantuvo vigente hasta 1782. Fruto del sistema Gautier fue el navío de dos puentes "San Juan Nepomuceno", construido en Guarnizo en 1776.

La evolución de la construcción naval en el siglo XVIII concluyó con los diseños del español Romero Landa, que dieron como resultado excelentes navíos de dos puentes y 74 cañones. Su primer buque, el "San Ildefonso", botado en Cartagena en 1785, resultó tan bueno que se ordenó construir siete más del mismo diseño.

La cumbre del proceso de mejora de la construcción naval española se alcanzó con el "Montañés", botado en Ferrol en 1794. Con planos de Romero Landa modificados por Retamosa, probablemente fue el mejor navío de su clase en la época.



Antonio de Gaztañeta
Teniente General de la Real Armada
Óleo anónimo (S. XIX)
Museo Naval de Madrid



Garlopa (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid
Utilizada para igualar las superficies de la madera de los buques

Arte de fabricar reales (1688), de Antonio Gaztañeta
Archivo del Museo Naval de Madrid



Navío "San Juan Nepomuceno"
Acuarela de Alejo Berlinguero. *Museo Naval de Madrid*

Modelo del navío "Santísima Trinidad"
Museo Naval de Madrid



Modelo de arsenal del navío
"San Ildefonso"
Museo Naval de Madrid



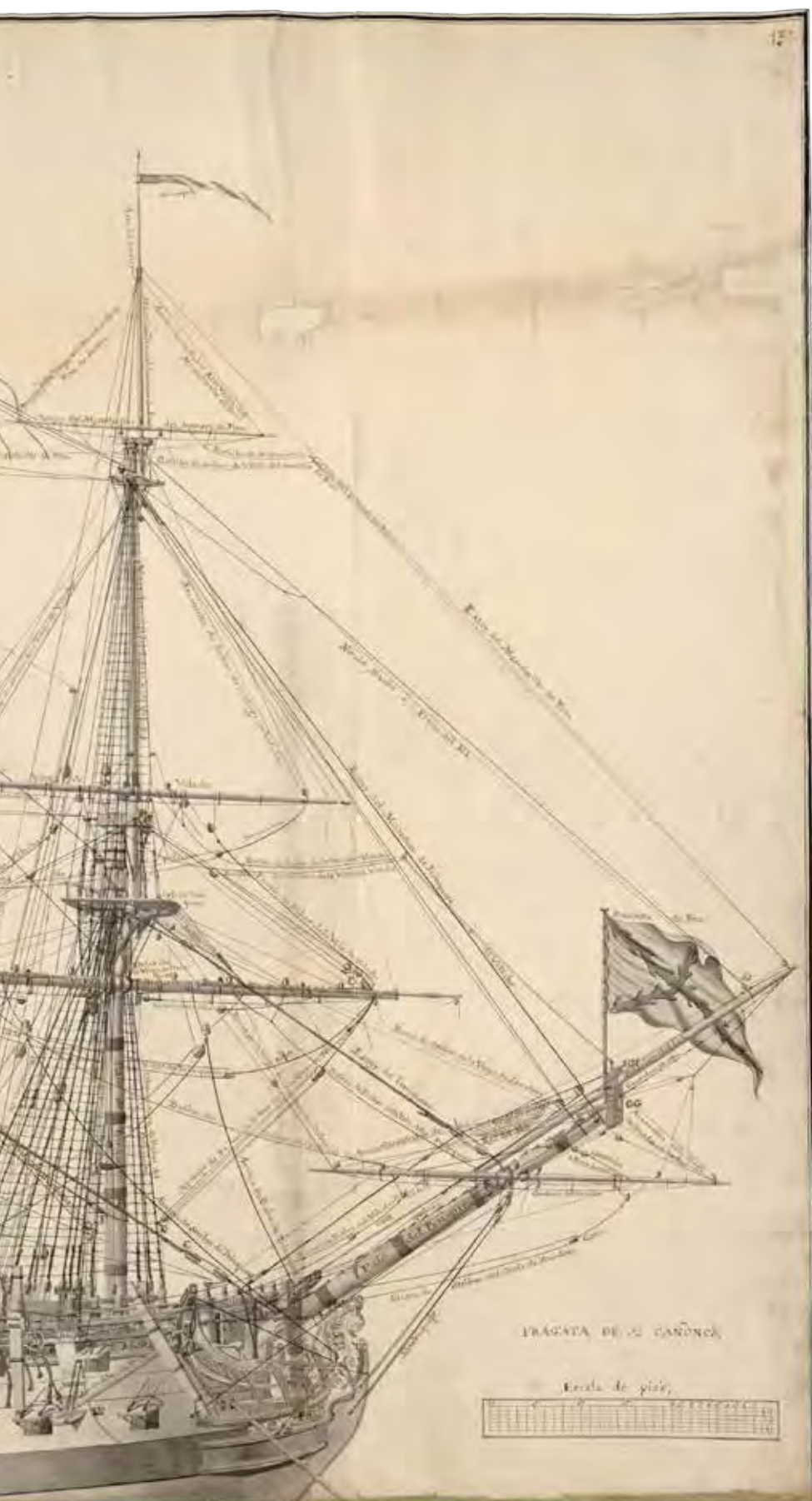
José Romero y Fernández de Landa
Ingeniero General de la Real Armada
Óleo anónimo (S. XVIII). *Museo Naval de Madrid*



REPRES
TACION
De una fragata de S.
Catalina
Construida y Armada
en la Real
Donde se describe
todas sus cosas de Armas
y la Diferencia que hay
en ellos, a las del Arma
se a la Española
Como se ve en la
basta que se
le

GRATIA

GRATIA



Diccionario de Arquitectura Naval de Juan José Navarro, marqués de la Victoria.

Archivo del Museo Naval de Madrid

Durante buena parte del S.XVIII, el buque de guerra fue el mejor Exponente del progreso científico de la humanidad

LAS GUERRAS CONTRA INGLATERRA: EL SITIO DE GIBRALTAR

Si en el siglo XVII había sido Francia, la gran enemiga de España en el siglo XVIII fue Inglaterra. Concluidas las campañas italianas, en las que poco había que ganar, la seguridad de las flotas de Indias, la recuperación de Gibraltar y de Menorca y la revocación de las concesiones hechas en Utrecht para el comercio con ultramar fueron los grandes objetivos de la política exterior española en las primeras décadas del siglo. A todos ellos se oponía el poder naval británico.

En 1727 tuvo lugar el primer intento español de recuperar Gibraltar. No fue posible conseguirlo dado que la superioridad naval del enemigo impedía el bloqueo marítimo. Sin embargo, la renacida Armada española sí fue capaz de hacer llegar a Cádiz las flotas de Indias de los años 1726, 1727 y 1728, demostrando que la situación empezaba a cambiar.

Las Bases del Poder Naval LOS DEPARTAMENTOS MARÍTIMOS

Cuando en 1726 Patiño pasó a ocupar la Secretaría de Estado y la del Despacho de Marina e Indias, instituyó los Departamentos Marítimos de Cádiz —cuyo capitán general ejercería además la Dirección General de la Real Armada— Ferrol y Cartagena.

Los capitanes generales de los departamentos tenían jurisdicción sobre todos los asuntos marítimos en el territorio que les correspondía: marinas mercante y pesquera, industrias marítimas, matrículas de mar y tercios marítimos. La jurisdicción del Norte abarcaba desde la frontera del Bidasoa hasta la de Portugal; la del Sur desde la frontera de Ayamonte hasta cabo de Gata, incluyendo el archipiélago canario; y la del Este desde Gata hasta la frontera con Francia, incluyendo las islas Baleares.

Cada departamento debía contar con una base y un astillero en su cabecera, y a esos efectos existían inicialmente los astilleros de Puntales, La Carraca, La Graña y Cartagena. Más adelante se construirían los grandes arsenales del marqués de la Ensenada, en los tres Departamentos y en La Habana.

A partir de 1732, cada departamento contaría con escuadra propia, a las órdenes de su capitán general.



Plano de la plaza de Ferrol (1774)
Archivo del Museo Naval de Madrid



Arsenal de Ferrol
 Archivo del Museo Naval de Madrid



Arsenal de La Carraca (1779)
 Archivo del Museo Naval de Madrid



Plano de la ciudad, arsenal y
 puerto de Cartagena (1779)
 Archivo del Museo Naval de Madrid

Buques de Leyenda

EL JABEQUE

El jabeque era un barco de vela y remos aparecido en el Mediterráneo en el siglo XV, muy utilizado por los piratas berberiscos. Por sus buenas cualidades marineras lo copiaron los pescadores españoles, y también se usó como correo y como buque de guerra.

Era ligero, maniobrero y con poco calado, lo que le permitía navegar por aguas someras para facilitar sus incursiones litorales y esconderse de sus perseguidores. Tenía una cubierta corrida, proa y popa lanzadas, y líneas estilizadas que le proporcionaban una bella silueta.

Su aparejo solía tener bauprés o botalón y tres mástiles. Normalmente utilizaba velas triangulares o latinas, aunque en ocasiones también usaba aparejo redondo o de velas cuadradas, en cuyo caso se llamaba "jabeque redondo" o "chambequín".

Los jabeques solían navegar a vela, utilizando los remos cuando eran necesarios en ataques, retiradas, navegaciones por aguas someras y maniobras de puerto. Los remos trabajaban a través de orificios a modo de chumaceras, abiertos entre las troneras. Solían contar con varios cañones de 8 y 6 libras distribuidos por los costados, con los de menor calibre en la toldilla. Normalmente operaban en flotillas.



Modelo de arsenal de jabeque (S.XVIII)

Museo Naval de Madrid

EL ESCENARIO MEDITERRÁNEO

En 1732, una España en relativa paz y en la que la nueva dinastía había dado pasos importantes para mejorar la economía fue capaz de organizar un importante ejército al mando del conde de Montemar que, con el apoyo de la escuadra de Francisco de Cornejo, reconquistó Orán y Mazalquivir, plazas importantes para contener la piratería.

Dos años después, en el marco de la guerra entre Francia y el Imperio por la sucesión de Polonia, la Armada también contribuyó a la conquista de Nápoles y Sicilia por los ejércitos españoles. Ambos reinos fueron entregados al infante Carlos —el futuro rey Carlos III— por la paz de Viena.

Hechos de Armas

EL DESEMBARCO DE ORÁN (1732)

El tratado de paz acordado con Inglaterra y Francia en 1729 permitió a la Monarquía Hispánica retomar la iniciativa en la permanente lucha contra el corso berberisco. Como en otras épocas, Orán era una plaza clave para la campaña. Para reconquistarla, se reunió una armada de 535 buques de todas clases, incluyendo 27 navíos al mando de Francisco Cornejo y 7 galeras de la escuadra de Miguel Reggio.

Protegidos los flancos por las galeras —apropiadas para la tarea por su escaso calado— y batida la playa por el fuego de los buques, el desembarco fue un completo éxito. Ya el primer día desembarcaron 20.000 hombres en orden de combate, demostrando la excelencia del planeamiento.

Completado el desembarco, las tropas, al mando del conde de Montemar, tomaron Mazalquivir y entraron en Orán, que había sido abandonado por sus defensores.

En la orden de operaciones de la escuadra de Cornejo figuraba esta frase, que merece ser recordada: *"Si se ofreciese combate de noche, donde sólo obra el valor y lo muestran quienes lo tienen, si hay muchos de éstos pocas luces; si pocos, muchas"*.



Reconquista de Orán. Desembarco de las tropas en el lugar llamado Las Aguadas (29 junio 1732)
Óleo, copia de Manuel Calderón (S.XX) de un original de Domenico María Sani (S.XVIII)

Museo Naval de Madrid

LAS GUERRAS CONTRA INGLATERRA: LA GUERRA DEL ASIENTO

En Utrecht, la Corona inglesa había conseguido dos importantes concesiones comerciales: el “asiento de negros” —la autorización a los ingleses para vender esclavos africanos en América— y el “navío de permiso” que, anualmente, estaría autorizado para comerciar directamente con las Indias. Ambas concesiones daban lugar a abusos que provocaban continuos roces entre España e Inglaterra. En este escenario, un contrabandista, de nombre Jenkins, relató en Inglaterra que los españoles, después de confiscar la carga de su buque, le habían cortado una oreja para que se la llevara a su rey con la advertencia de que *“le harían lo mismo*

a él si a lo mismo se atreviese”. El clima de crispación creado contribuyó a una nueva guerra, declarada en 1739, y a menudo conocida con el nombre de Guerra de la Oreja de Jenkins.

Inglaterra envió una poderosa armada, al mando del almirante Vernon, que no tuvo dificultades para tomar la ciudad de Portobelo, pobremente defendida. Después lo intentó en Cartagena de Indias, clave de la defensa del virreinato de Nueva Granada. **En 1741, tras dos ataques de tanteo fracasados, el almirante Vernon comprometió en la acción a todas sus fuerzas, fracasando de nuevo ante**

Marinos Ilustres BLAS DE LEZO (1687-1741)

Nacido en Pasajes, en 1702 Blas de Lezo ingresó como guardiamarina en la marina Francesa, por entonces aliada de la española durante la Guerra de Sucesión. En su primera acción de guerra, la batalla naval de Vélez-Málaga, una bala de cañón le arrancó la pierna izquierda por debajo de la rodilla. Perdería también un ojo luchando contra los saboyanos y un brazo en el asedio de Barcelona, en 1714, tras lo cual pasó a servir en la Real Armada.

Rápidamente ascendido a capitán de navío por sus muchos méritos, en 1720 tomó el mando del navío “Nuestra Señora del Pilar”, con el que combatió la piratería en el Pacífico. Allí fue nombrado general en 1723 y, al mando de la escuadra del Mar del Sur, se enfrentó con éxito a corsarios y piratas ingleses y holandeses.

Vuelto a España en 1730, asumió el mando de la Escuadra del Mediterráneo. En 1732 entró en Génova para exigir la devolución de los fondos españoles allí depositados y, como segundo de Cornejo, participó en las operaciones de desembarco que condujeron a la conquista de Orán. Tomada la plaza, Blas de Lezo rindió en combate a la capitana de Argel e incendió el resto de su escuadra, a pesar de que habían fondeado bajo la protección de sus fuertes en la costa.

Nombrado teniente general, en 1737 Blas de Lezo se hizo cargo de la defensa de Cartagena de Indias, donde infligió a los británicos una dura derrota. Sus éxitos, sin embargo, no le fueron reconocidos. Enfrentado al virrey Eslava, solo la muerte a consecuencia de los padecimientos de la larga campaña le libró de la posibilidad de ser destituido.

El tiempo, sin embargo, ha puesto las cosas en su lugar y hoy el teniente general Blas de Lezo es considerado como uno de los más grandes marinos de la historia de España.



~~~~~  
Inauguración del monumento a Blas de Lezo, erigido por suscripción popular en la Plaza de Colón de Madrid  
~~~~~

Hechos de Armas

LA DEFENSA DE CARTAGENA DE INDIAS (1740-1741)



Blas de Lezo en Cartagena de Indias
Óleo de Augusto Ferrer Dalmau
Asociación Cultural Blas de Lezo

fracasaba una expedición del comodoro George Anson, que debía enlazar con las tropas de Vernon en Panamá, partiendo en dos el continente americano y aislando el virreinato de Nueva Granada, objetivo último de los ingleses para la campaña.

El último y más decidido intento de conquistar Cartagena de Indias se produjo en marzo de 1741. Vernon contaba con 186 buques y cerca de 30.000 hombres. Fracassado el bombardeo de los fuertes que defendían la ciudad, bien protegidos por los cañones españoles, Vernon forzó el acceso a la bahía interior donde se encontraba el puerto y, desde allí, intentó progresar por tierra.

Con todo aparentemente a su favor, Vernon envió un mensaje a Inglaterra anunciando prematuramente su victoria. En Londres se acuñaron monedas conmemorativas de la rendición de Blas de Lezo, pero la realidad era muy diferente. La tenaz defensa de los españoles, bien dirigidos por Blas de Lezo y Eslava, combinada con los ataques de pequeñas unidades que, protegidas por la densa vegetación, hostigaban a las columnas inglesas, y las numerosas bajas producidas en las fuerzas desembarcadas por una epidemia de fiebre amarilla obligaron a Vernon a reembarcar sus fuerzas.

El fracaso les había costado a los ingleses más de 5000 muertos y la pérdida de numerosas embarcaciones de todo tipo, algunas de las cuales tuvieron que ser destruidas por no quedar personal para dotarlas. El virreinato de Nueva Granada se había salvado y permanecería en manos españolas hasta su independencia.

En el marco de la Guerra del Asiento, se encomendó al almirante inglés Edward Vernon el asalto a Cartagena de Indias, cuya conquista sería la clave de la campaña inglesa en el Caribe. La ciudad no solo era uno de los puertos más importantes de la América española; era, además, la llave de acceso al virreinato de Nueva Granada.

En marzo de 1740, Vernon realizó un primer intento de conquistar Cartagena de Indias, empleando en esta ocasión una fuerza que se demostró insuficiente para la tarea. Al bombardeo naval de las defensas respondió Blas de Lezo desembarcando los cañones de sus pocos buques y ubicándolos en los fuertes, desde donde causaron importantes daños a los navíos ingleses. Después de una semana de combates, los británicos se retiraron dejando en tierra 400 soldados que fueron hechos prisioneros.

Al mes siguiente llegó a la ciudad un nuevo virrey, Sebastián de Eslava, con refuerzos que llegaron a tiempo para rechazar un segundo ataque de Vernon en el mes de mayo. Mientras, en el océano Pacífico,



Marinos Ilustres

MARQUÉS DE LA VICTORIA (1687-1772)

Nacido en Mesina, hijo de militar, fue soldado desde su juventud. Durante la Guerra de Sucesión combatió en Italia y en España, donde ya demostró las grandes cualidades como dibujante e ingeniero de que daría prueba a lo largo de su carrera.

Cuando Patiño creó el Cuerpo de Batallones de Marina, la compañía de Navarro se incorporó a la Real Armada con él al frente. Allí, su formación científica le valió el nombramiento de alférez de la Real Compañía de Guardias Marinas. En este puesto crearía valiosísimas obras, maravillosamente ilustradas, destinadas a la enseñanza de los alumnos en diversas facetas del arte militar, que aún hoy causan admiración.

En 1729 se le dio el mando del navío "San Fernando", con el que participó en la flota de Indias. De regreso, se distinguió en el desembarco en Orán, al mando del "Castilla", en 1732.

En 1737 fue nombrado jefe de escuadra. Con su insignia en el "Real Felipe", estuvo al mando de los buques españoles en la batalla de Cabo Sicié, en la que consiguió romper el bloqueo al que estaba sometido en el puerto de Tolón por una escuadra británica más numerosa. Por este éxito se le concedió el título de marqués de la Victoria.



Juan José Navarro de Viana y Búfalo
Marqués de la Victoria
Capitán General de la Real Armada
Óleo de Rafael Tegeo (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

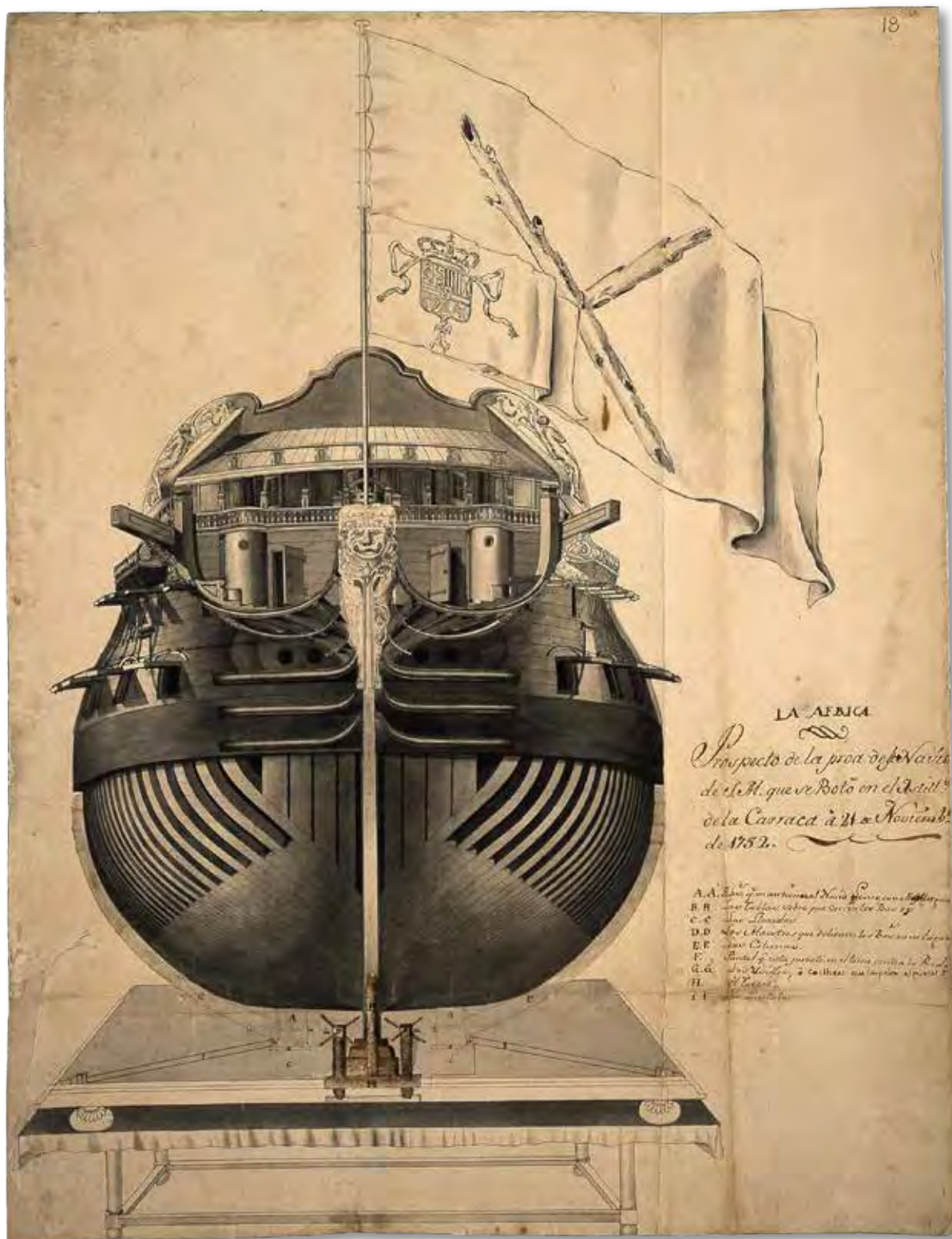
la decidida defensa de Blas de Lezo. Nuevas derrotas en Cuba, Portobelo —que había sido recuperado por España— y otra vez en Cartagena de Indias pusieron fin a los intentos británicos en el Caribe, mientras el centro de gravedad de los combates se desplazaba a Europa, donde había estallado la Guerra de Sucesión de Austria.

Bastón de mando del Marqués de la Victoria
Museo Naval de Madrid



En el marco de esta guerra europea, los ejércitos españoles se enfrentaron con los austríacos en Italia con el objetivo, mantenido desde las décadas anteriores, de conseguir coronas italianas para los infantes españoles. Después de

transportar tropas al teatro de los combates, la escuadra del marqués de la Victoria entró en Tolón, donde quedó bloqueada por la del almirante Mathews. En 1744, franceses y españoles consiguieron romper el bloqueo derrotando a la



Diccionario de Arquitectura Naval de Juan José Navarro, marqués de la Victoria.
 Proa del navío "África" de 2 puentes y 74 cañones (S.XVIII). Archivo del Museo Naval de Madrid

escuadra británica en cabo Sicié. Aunque los daños en ambas fuerzas serían comparables, las consecuencias estratégicas del combate fueron muy claras: la escuadra inglesa quedó inmovilizada en Mahón, dejando abierto el camino para el refuerzo de los ejércitos en Italia. Por su parte, la

escuadra del marqués de la Victoria gozó de un breve período de libertad de acción en el Mediterráneo hasta que, finalmente, se impuso el mayor poderío naval inglés, que volvió a bloquearla en Cartagena. La guerra terminaría en 1748 con la recuperación del *statu quo*.

Hechos de Armas

LA BATALLA DE CABO SICIÉ (Tolón) (1744)

En el marco de la Guerra de Sucesión de Austria, la escuadra de Juan José Navarro, formada por 12 navíos, había quedado bloqueada en Tolón por la del almirante Mathews, que disponía de 32 buques de línea. Recibida la orden de salir a la mar y romper el bloqueo, la escuadra española había de ir acompañada por la escuadra francesa, de 17 navíos, al mando de De Court.

A la salida de puerto quedaron formadas las líneas de batalla, ambas ciñendo por estribor con los ingleses a barlovento. Poco después, los 24 navíos ingleses de la vanguardia y centro enemigo arribaron sobre la retaguardia aliada —formada exclusivamente por los buques españoles— para separarla de los franceses, objetivo que consiguieron.

Durante la acción, los buques españoles sufrieron el fuego concentrado de 2 o 3 ingleses por cada uno de ellos. Dice al respecto el capitán de navío Fernández Duro: *"nunca se repetirá bastante. En esto consisten la ciencia y la habilidad del General, en saber hacerse superior batiendo por partes a su contrario"*. Sin embargo, y a pesar de la clara desventaja, los navíos de Navarro combatieron bien y consiguieron desarbolar a cuatro buques enemigos. Llegada la noche, Matthews decidió retirarse al ver que la escuadra francesa había virado y se acercaba en formación impecable.

No continuarían los combates. Aunque en la batalla se perdió uno de los navíos españoles, la tenacidad de Navarro permitió alcanzar el objetivo de abrirse paso, y ello a pesar de la pobre coordinación entre franceses y españoles. El éxito le valió a Juan José Navarro el título de marqués de la Victoria.



Combate de Tolón. Aguada sobre papel de José Manuel de Moraleda. Museo Naval de Madrid

Las Bases del Poder Naval

LA MARINA CIENTÍFICA

La influencia de organizadores tan capacitados como Patiño, el marqués de la Ensenada y, más adelante, Antonio Valdés, fructificaría en un proceso que, en el siglo de la Ilustración, elevó notablemente el nivel científico de la Armada.

La creación de la Real Compañía de Guardias Marinas fue un hito importante de este proceso, al formar un núcleo de oficiales brillantes que estuvieron a la cabeza de la ciencia española de su tiempo. Tal fue el caso de Jorge Juan, innovador ingeniero, astrónomo, matemático y físico; Antonio de Ulloa, experto en botánica, astronomía y geología y descubridor del platino; Vicente Tofiño, reputado hidrógrafo; Gabriel Císcar, introductor del sistema métrico decimal en España; o Vargas Ponce y Fernández de Navarrete, ambos directores de la Real Academia de Historia.

Parte importante de la marina científica fueron también el Real Colegio de Cirugía de la Armada, creado en 1748; el Real Observatorio Astronómico, creado a propuesta de Jorge Juan en 1753, y la Escuela de Ingenieros de Marina, fundada en 1772. El trabajo efectuado en estos centros se complementaba con el realizado en las expediciones de todo tipo que llevó a cabo la Armada durante el siglo XVIII, por las costas de la Mar del Sur (Pacífico) y Filipinas, el Caribe, Florida y Bahamas, el Río de la Plata, el Estrecho de Magallanes y la Patagonia.



Nivel geodésico (S.XVIII), utilizado por Jorge Juan en la medición del meridiano
Museo Naval de Madrid



Atlas marítimo de España (1789),
de Miguel Tofiño

Archivo del Museo Naval de Madrid



JUAN, Jorge y ULLOA, Antonio:
Relación histórica del viage a la
América Meridional. Madrid: por
Antonio Marin, 1748

Biblioteca del Museo Naval de Madrid

EL IMPULSO DEL MARQUÉS DE LA ENSENADA

En los años siguientes, bajo el reinado de Fernando VI, unos ministros competentes y emprendedores, entre los que destacó el marqués de la Ensenada, inspirados por los principios de la Ilustración, fueron capaces de recomponer la hacienda y potenciar la Real Armada, además de dar un impulso importante a la marina científica con la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada, en 1748, y el Real Observatorio de la Armada, en 1751. Del marqués de la Ensenada fue la frase: **"sin marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados, ni florecer la península, centro y corazón de todo"**. También fue suya la política de construir un ejército que, con el inglés, equilibrara la superioridad francesa; y una Armada que, unida a la francesa, pudiera disputar a Inglaterra el dominio del mar.



Zenón de Somodevilla
Marqués de la Ensenada
Óleo anónimo (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid



Ordenanzas de su magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval. En Madrid: en la imprenta de Juan de Zúñiga, 1748
Biblioteca del Museo Naval de Madrid

Real Observatorio de la Armada



Marinos Ilustres

JORGE JUAN (1713-1773)



Jorge Juan y Santacilia
Jefe de Escuadra de la Real Armada
Óleo de Rafael Tegeo (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

Jorge Juan y Santacilia nació en Novelda (Alicante). Admitido en la Real Compañía de Guardias Marinas, embarcó en 1730 y participó a bordo del "Castilla" en el desembarco de Orán.

Su formación científica le valió el ser designado para participar con Antonio de Ulloa en una comisión científica hispano-francesa para la medición del meridiano en las cercanías del Ecuador, dato necesario para conocer la verdadera figura de la Tierra. Durante los nueve años que duró la expedición, además de su trabajo científico, Jorge Juan y Ulloa redactaron valiosos informes sobre diversas cuestiones políticas y militares relativas al virreinato de Perú. A su regreso, Jorge Juan fue aceptado como miembro por la Academia de Ciencias francesa, la Real Sociedad de Londres y la Academia de Ciencias de Berlín.

Ascendido a capitán de navío, en 1748 Jorge Juan fue enviado a Londres para estudiar los sistemas ingleses de construcción de buques, tarea que simultaneó con la adquisición de los libros e instrumentos necesarios para crear el Real Observatorio Astronómico en Cádiz.

Nombrado capitán de la Real Compañía de Guardias Marinas en 1751, mejoró los programas de formación científica de sus alumnos y publicó un compendio de navegación destinado a la enseñanza de los futuros oficiales.

Verdadero marino ilustrado, destacó en muy diversas áreas de actividad. Entre sus muchos logros destacan la fundación de la asamblea Amistosa-Literaria en 1755, el éxito de su embajada extraordinaria en Marruecos en 1767, y la publicación en 1771 de su obra cumbre, el "Examen marítimo", de excepcional importancia científica.

LAS GUERRAS CONTRA INGLATERRA: LA GUERRA DE LOS SIETE AÑOS

Durante el reinado de Fernando VI, España se había mantenido al margen de la Guerra de los Siete Años que, desde 1756, enfrentaba a Francia e Inglaterra, cada una con sus respectivos aliados. Carlos III, que heredó el trono en 1759, prefirió abandonar la neutralidad y alinearse con Francia. La participación española en la guerra, muy tardía, comenzó en 1762 en suelo portugués, donde españoles y franceses fracasaron en su intento de tomar Lisboa, defendida por tropas inglesas.



Busto de Carlos III
Escayola de Juan Pascual de Mena (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid

De la Aguja de Marear al Aegis

LA ARTILLERÍA NAVAL EN EL SIGLO XVIII

A principios del siglo XVIII aumentaron sustancialmente las piezas de artillería de los buques de guerra y, por razones logísticas e industriales, tuvieron que normalizarse. De las culebrinas, sacres, pasavolantes y tantas otras variantes del siglo anterior, la Ordenanza de 1718 redujo los tipos de cañones a los de 24, 16, 12, 8 y 4 libras de bala. En 1765, se añadió uno mayor, el de 36 libras. Además de la bala esférica, se emplearon balas encadenadas y palanquetas para dañar la arboladura.

Los cañones del siglo XVIII eran de avancarga y generalmente de hierro fundido, más barato que el bronce. Se montaban en cureñas de madera, en baterías superpuestas, y el número de cañones determinaba la categoría de los navíos de línea. Los buques de tres puentes solían montar 100 o más, y los de dos se construían con 80, 72 o 64 cañones.

Próximo el final de siglo, los buques ingleses comenzaron a utilizar la carronada, un nuevo tipo de cañón corto y de gran calibre, muy eficaz contra el personal a distancias muy cortas.



Modelo de cañón naval español (S.XVIII)

Museo Naval de Madrid



Modelo de cañón de carronada (S. XVIII)

Museo Naval de Madrid



Obus de 4 libras (fin S.XVIII)

Museo Naval de Madrid



En ultramar, fracasó una expedición inglesa al Río de la Plata, pero no habría más alegrías porque Inglaterra estaba mucho mejor preparada para la guerra. La pérdida de Cuba —a pesar de la heroica defensa del Castillo del Morro, llave de la ciudad de La Habana, por el capitán de navío Velasco y las dotaciones de los buques de la Armada— suponía un desastre sin precedentes en suelo americano. En las Filipinas,

se perdió también Manila, aunque los ingleses, acosados por las guerrillas de españoles y nativos, nunca consiguieron dominar el archipiélago.

La paz de París, el año siguiente, devolvió Cuba y Manila a España a cambio de La Florida. La pérdida fue compensada por la entrega a España de la Luisiana, hasta entonces francesa.

Hechos de Armas

LA DEFENSA DEL CASTILLO DEL MORRO DE LA HABANA (1762)

La entrada de España en la Guerra de los Siete Años supuso para Inglaterra una oportunidad para explotar su superioridad naval en provecho de sus ambiciones en ultramar, tanto en el Caribe como en Filipinas.

Dentro de ese esquema general, el ataque a Cuba, centro de gravedad del comercio español con las Indias, suponía una baza de enorme valor para los británicos. La empresa era difícil, por lo que se encomendó a una poderosa armada de 150 transportes, escoltados por 27 navíos y 15 fragatas, al mando del almirante Pocock.

La Junta de Defensa de La Habana, superada por las circunstancias, decidió el cierre del puerto hundiendo tres navíos en la bocana. Inutilizada así la escuadra española, las dotaciones y los propios comandantes de los buques se agregaron a las fuerzas que defendían la plaza.

Al capitán de navío Velasco le correspondió el mando del Castillo del Morro, una excelente fortificación que, por desgracia, resultó vulnerable al fuego de artillería desde algunas alturas próximas que no se había tenido la precaución de proteger. Sus defensores tuvieron que hacer frente a constantes ataques, por tierra y por mar, resistiendo durante más de seis semanas hasta que, destruida la muralla por una mina y muerto Velasco, se perdió el castillo, dejando para el recuerdo un ejemplo de bravura reconocido hasta por sus enemigos.



Defensa del Morro de La Habana (1762). Óleo de Rafael Monleón y Torres (S.XIX). Museo Naval de Madrid



EL ESCENARIO NORTEAFRICANO

En el norte de África, la Armada contribuyó decisivamente a la defensa de Melilla, cuando en 1774 fue atacada por el sultán de Marruecos. Fracasó, en cambio, una operación de desembarco planeada para recuperar Argel, que en 1775 seguía siendo un nido de piratas. Las pérdidas entre las tropas españolas, que fueron graves, habrían sido mucho mayores de no mediar un eficaz bombardeo naval durante el reembarque. En los años siguientes, continuaría el corso argelino, pero los duros bombardeos de la ciudad por la escuadra de Antonio Barceló, en 1783 y 1784, forzaron a las autoridades de Argel a firmar un tratado de libre comercio que reduciría sustancialmente el riesgo que suponía la piratería para la navegación mediterránea.

Antonio Barceló con su jabeque correo rechaza a dos galeotas argelinas (1738)
Óleo de Ángel Cortellini
Museo Naval de Madrid



Marinos Ilustres

ANTONIO BARCELÓ (1717-1797)

Nacido en Palma de Mallorca, empezó a navegar de muy joven y a los 18 años ya era patrón de un jabeque utilizado como correo. Sus repetidos éxitos en la mar contra el corso berberisco le fueron granjeando ascensos honoríficos hasta que, en 1756, fue incorporado al Cuerpo General de la Armada con el empleo de teniente de Navío.

Ya en la Armada, continuaron los éxitos de Barceló, tanto en solitario como al mando de pequeñas escuadras de jabeques de guerra. En el empleo de capitán de fragata, el bravo marino consiguió apresar una veintena de buques corsarios y liberar un millar de cautivos. Ya como brigadier, participó en el socorro a Alhucemas y a Melilla y en la frustrada operación de Argel en 1775.

Ascendido a jefe de escuadra, estuvo al mando de las fuerzas navales que participaron en el asedio a Gibraltar entre 1779 y 1783. Fue entonces cuando Barceló impulsó la entrada en servicio de pequeñas cañoneras que resultaron bastante eficaces. Ya como teniente general, incluyó algunas de estas cañoneras en las escuadras que protagonizaron los bombardeos de Argel de 1783 y 1784, tan eficaces que obligaron a los argelinos a firmar un tratado que pondría coto a la piratería berberisca.

A lo largo de su carrera, las cualidades de Barceló le llevaron a los más altos empleos de la carrera militar, a pesar de carecer de la formación que entonces se impartía en la Real Compañía de Guardias Marinas. Su valor, tantas veces demostrado, provocó la admiración de sus conciudadanos, como demuestra la copla popular:

*"Si el rey de España tuviera
cuatro como Barceló,
Gibraltar sería de España,
que de los ingleses no"*



Antonio Barceló
Teniente General de la Real Armada
Óleo anónimo (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

LAS GUERRAS CONTRA INGLATERRA: LA INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA

La Guerra de Independencia de los Estados Unidos, comenzada en 1773, suponía para Francia y para España una oportunidad para debilitar a Inglaterra en el Caribe y, en el caso de España, para recuperar Menorca y Gibraltar. Con estas expectativas, en 1779 España entró en la guerra del lado de los insurgentes. Aprovechando que buena parte

de la armada inglesa estaba en aguas lejanas, se planeó un desembarco franco-español en Inglaterra. La oportunidad, sin embargo, se perdería por las dudas, los desacuerdos y la falta de agresividad del mando francés. Nunca volvería a presentarse.

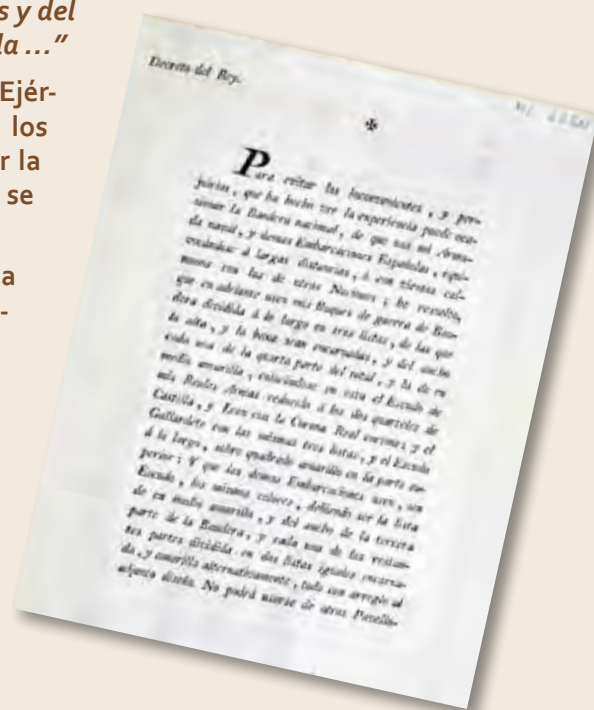
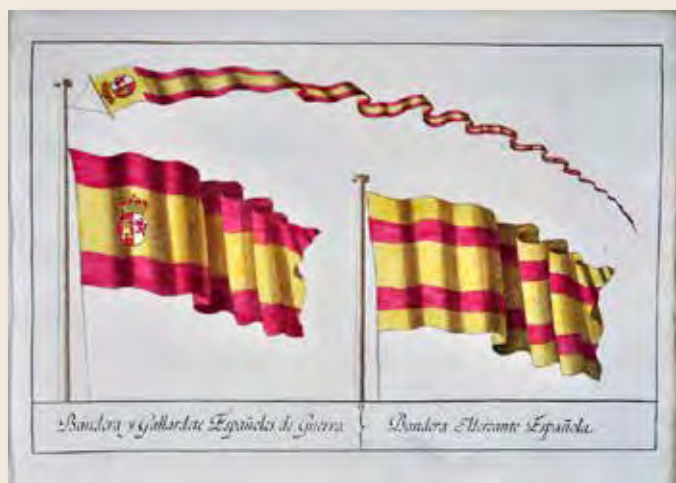
Las Bases del Poder Naval LA BANDERA DE ESPAÑA

Las marinas borbónicas (Francia, España, Dos Sicilias, Parma y Toscana) usaban como bandera nacional el escudo del soberano sobre fondo blanco, distintivo éste de la Casa de Borbón, por lo que se hacía preciso un nuevo diseño que facilitase la identificación.

Presentadas doce propuestas a Carlos III, en 1785 se promulgó una Real Orden que resolvía la dificultad: *"Para evitar los inconvenientes y perjuicios que ha hecho ver la experiencia puede ocasionar la Bandera Nacional de que usa Mi Armada Naval y demás embarcaciones españolas, equivocándose a largas distancias o con vientos calmosos con la de otras Naciones, he resuelto que en adelante usen mis buques de guerra de Bandera dividida a lo largo en tres listas, de las cuales la alta y la baja sean encarnadas y del ancho cada una de la cuarta parte del total, y la de en medio, amarilla..."*

En 1843, recién coronada Isabel II, se decretó que las unidades del Ejército y la Infantería de Marina usasen en sus banderas distintivas los colores y la disposición de la bandera de guerra española, es decir la bandera nacional del decreto de Carlos III. Posteriormente su uso se generalizó entre los distintos organismos de la nación.

El que la bandera nacional naciera en el seno de la Armada se refleja hoy en el hecho de que ésta los usa en exclusiva en sus cruces de mérito y en los gallardetes e insignias de mandos a flote, banderines de vehículos oficiales, etc.



Expediente de creación de la bandera nacional. El R.D. de 28 de mayo de 1785 por el que se adoptó como enseña la bandera roja y gualda, constituye una de las más relevantes disposiciones de carácter administrativo de Carlos III

Archivo del Museo Naval de Madrid

Nada más declararse la guerra había comenzado el bloqueo a Gibraltar. En la parte marítima, participaba una fuerza naval al mando de Antonio Barceló, en la que jugaron un importante papel las lanchas cañoneras que él mismo había puesto en servicio. El sitio terminó fracasando ante la superioridad naval inglesa, cuando la escuadra de Juan de Lángara no pudo impedir a la de Rodney, mucho más potente, llevar suministros a los asediados. Por su parte, en

1780, la escuadra de Luis de Córdova devolvió el golpe cuando consiguió apresar a la altura del cabo Santa María un convoy de más de 50 buques ingleses que llevaba a América y a la India armas, víveres y soldados. La captura de este convoy, a la que seguiría el año siguiente la de otro de 24 buques en el Canal de la Mancha, lastró gravemente el esfuerzo bélico inglés en Norteamérica.

Marinos Ilustres

LUIS DE CÓRDOVA Y CÓRDOVA (1706-1796)

Nacido en Sevilla, empezó a navegar a los 11 años y a los 15 sentó plaza de guardiamarina. Durante su carrera de oficial, participó en el desembarco de Orán de 1732, en la campaña de Nápoles y Sicilia de 1734 y en la lucha contra el corso berberisco.

De capitán de navío, al mando del “América”, participó en el combate en que se capturó al navío argelino “Dansik” y dio escolta a numerosos convoyes de la Carrera de Indias.

En 1779, ya como teniente general, mandó la escuadra española que, en unión de la de Francia, penetró en el Canal de la Mancha, consiguiendo la captura del navío “Ardent” y, aún más importante, que las fuerzas navales inglesas se refugiasen en sus puertos, lo que llevó al colapso al comercio británico del momento.

En 1780, la escuadra de Córdova asestó un golpe decisivo a los ingleses, apresando un convoy de más de cincuenta barcos muy necesario para que Inglaterra pudiera mantener el esfuerzo de guerra en el continente americano, donde se libraba la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. Además de los barcos mercantes capturados y las tres fragatas de escolta, que se incorporaron a la Marina española, se hicieron casi cinco mil prisioneros y se consiguió un gran botín en mercancías y municiones.

El año siguiente, Córdova consiguió capturar otro convoy inglés, esta vez de 24 buques, que llevó a Brest. No logró, sin embargo, mantener el bloqueo marítimo de Gibraltar, que fue burlado por la escuadra del almirante Howe aprovechando los temporales y el mayor andar de sus buques.

Firmada la paz con Inglaterra, Luis de Córdova fue ascendido a capitán general de la Armada. Con ese empleo, puso la primera piedra de lo que hoy es el Panteón de Marinos Ilustres en 1786.



Luis de Córdova y Córdova
Capitán General de la Real Armada
Óleo anónimo (S.XVIII). Museo Naval de Madrid



Operaciones de la Flota Combinada en el Canal de la Mancha en 1779

- ① 3 de junio: sale de Brest la escuadra de Orvilliers.
- ② 23 de junio: sale de Cádiz la escuadra de Córdoba.
- ③ La escuadra de Arce procedente de Ferrol se une a la de Orvilliers.
- ④ 23 de julio se incorpora la escuadra de Córdoba, la flota combinada de compone de 130 velas.
- ⑤ Avistan Inglaterra. Orden de combate. Pánico en Inglaterra. Cierra la bolsa de Londres.
- ⑥ Reconocen Plymouth, donde encuentran 17 navíos ingleses refugiados. Apresan uno que encuentran navegando frente al puerto.
- ⑦ Avistan y persiguen la flota de Hardy, que escapa hacia el este.
- ⑧ Avistan un convoy hacia poniente, cesan la persecución de Hardy que resultan ser neutrales holandeses.
- ⑨ Orden de regresar a Brest.
- ⑩ La flota combinada entra en Brest con 5.000 bajas por enfermedad, 2.000 franceses y 3.000 españoles.

En el escenario americano, Bernardo de Gálvez, gracias al apoyo de los buques del marqués del Socorro, tomó la estratégica plaza de Pensacola, fuertemente defendida, y conquistó la casi totalidad de la Florida, contribuyendo sustancialmente a la derrota británica.

En el Mediterráneo, una armada franco-española, a las órdenes del duque de Crillon, reconquistó Menorca en 1782.

Sin embargo, los repetidos intentos de recuperar Gibraltar, empleando baterías flotantes de nuevo diseño, volverían a fracasar ante la enérgica defensa británica y la imposibilidad de mantener el bloqueo marítimo. La paz de París, en 1763, devolvió a España Menorca y la Florida, quedando Gibraltar en manos inglesas.



Toma de la plaza de Pensacola
Archivo del Museo Naval de Madrid

EL APOGEO DE LA REAL ARMADA

En los primeros años de la última década del siglo XVIII, bajo la dirección del ministro Antonio Valdés, la Real Armada alcanzaría su apogeo, con 78 navíos, 52 fragatas, 10 corbetas y 436 embarcaciones menores en servicio. El número de buques era claramente inferior al inglés, pero comparable con el francés, y cumplía los objetivos en su día establecidos por el marqués de la Ensenada. La calidad de la

construcción española estaba a la altura de la inglesa, como quedó demostrado por el capitán de navío Mesía de la Cerda, quien al mando del "Glorioso", un buque construido en La Habana bajo las directrices de Gaztañeta, se enfrentó sucesivamente a doce buques británicos en 1747, hundiendo a dos de ellos y cediendo solo cuando agotó sus municiones.



Combate entre el navío español "Glorioso" y el británico "Dartmouth". Óleo de Angel Cortellini (S.XIX). Museo Naval de Madrid

Hazañas Navales

LA EXPEDICIÓN MALASPINA (1789-1794)



Alejandro Malaspina
Brigadier de la Real Armada
Óleo anónimo (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

Alejandro Malaspina nació en 1754 en Mulazzo (Italia). Completada su formación científica, dio la vuelta al mundo con la fragata "Astrea" entre 1786 y 1788. Al regreso propuso a Carlos III una ambiciosa expedición científica y política a América y Oceanía.

Aprobada la propuesta, se construyeron para realizarla dos corbetas gemelas, la "Descubierta" y la "Atrevida", que salieron de Cádiz en julio de 1789. La expedición estaba al mando de Malaspina, entonces capitán de navío, quien también mandaba la "Descubierta". Llevaba como segundo jefe al capitán de navío José Bustamante y Guerra, que mandaba la "Atrevida".

Recorrieron el litoral sudamericano atlántico y doblaron el Cabo de Hornos. Desde allí, la "Atrevida" fue a Valparaíso y la "Descubierta" a la isla de Juan Fernández. En abril de 1790, ambas entraron en El Callao. Posteriormente, barajaron la costa occidental americana hasta Alaska.

En enero de 1792 salieron para explorar Oceanía, y en diciembre arribaron de nuevo a El Callao. Después de explorar el sur del continente americano, entraron en Montevideo y regresaron a Cádiz en septiembre de 1794. Habían completado una de las más notables expediciones científicas de la historia, en la que destaca el colosal volumen de documentación acumulada, así como el rigor científico con el que se trataron los diversos asuntos abordados: política, economía, sociedad, hidrografía, astronomía, ciencias naturales y etnografía.



Modelo de corbeta "Descubierta". Museo Naval de Madrid





Corbeta "Atrevida" navegando entre hielos
Museo Naval de Madrid



Cronómetro marino utilizado en la
expedición Malaspina
Museo Naval de Madrid



LAS COMISIONES CIENTÍFICAS E HIDROGRÁFICAS

La segunda mitad del siglo XVIII, a pesar de las guerras en las que España se vio implicada, fue testigo también de un notable esfuerzo científico de los marinos españoles, particularmente en el área de la hidrografía. Entre ellos destacó Vicente Tofiño, que publicó en 1789 el Atlas Marítimo de España, obra cumbre de la hidrografía española en su siglo.

Lejos de nuestras aguas, en la exploración de las costas americanas del Pacífico norte, la Armada dejó una importante huella con expediciones como la de Bodega y Cuadra, que llegó hasta 58° N en busca del mítico paso del noroeste entre el Atlántico y el Pacífico. Igualmente importantes fueron las expediciones hidrográficas de marinos como Juan de Lángara en Filipinas, Boenechea en Tahití, José de Córdoba en el estrecho de Magallanes y Churruca en el Caribe.



Plano Geométrico del puerto Capital de Puerto Rico. Cosme Damián Churruca, 1794
 Archivo del Museo Naval de Madrid



Isla de Tahití, descubierta por Domingo de Boenechea en 1772. Archivo del Museo Naval de Madrid



Juan Francisco de la Bodega y Quadra
Óleo anónimo (S. XVIII)
Museo Naval de Madrid

Desde el punto de vista cartográfico destacan los viajes realizados, entre 1775 y 1792, por De la Bodega y Quadra que llegó por primera vez a las tierras de Alaska (Costa Noroeste)

Globo terrestre (1757) que muestra la visión científica del mundo en la segunda mitad del siglo XVIII
Museo Naval de Madrid



Los oficiales del Cuerpo General, formados en una gran mayoría en la Real Compañía de Guardiamarinas, habían demostrado ser buenos marinos, no solo en los combates navales, tan frecuentes en este siglo, sino en expediciones científicas por todo el mundo en las que participaron muchos de ellos, encabezados por Alejandro Malaspina, Bustamante o Churrua. Las Ordenanzas de 1793, debidas en buena parte al esfuerzo de José de Mazarredo, contribuyeron a dotar a la Armada de una doctrina común muy necesaria. Se mantenía, sin embargo, un verdadero talón de Aquiles: nunca fue posible conseguir dotaciones cualificadas para una Armada tan numerosa y que había crecido tan rápidamente.



Ordenanzas Generales de la Armada Naval
En Madrid: en la imprenta de la viuda de Joachin Ibarra, 1793
Biblioteca del Museo Naval de Madrid

Marinos Ilustres

JOSÉ DE MAZARREDO (1745-1812)



José de Mazarredo
Teniente General de la Real Armada
Óleo de Jean Francois Marie Bellier (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid

Nacido en Bilbao, ingresó en la Real Compañía de Guardias Marinas antes de cumplir los 14 años. Ejemplo de marino ilustrado, Mazarredo alternó su carrera en la mar —en la que merece destacarse su actuación en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos a las órdenes de Luis de Córdova— con el mando de la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz y, posteriormente, la de Cartagena. Durante toda su vida profesional realizó y publicó valiosos estudios sobre temas muy diversos: táctica, astronomía y navegación, construcción naval y organización.

En 1793, Mazarredo redactó las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, en las que se incluye un artículo, el segundo del Título 3, del que el propio Mazarredo fue siempre un ejemplo: a las cualidades que necesitaban todos los oficiales de las Reales Armas, el oficial de marina debía unir *"los conocimientos propios de los muchos ramos de su carrera, considerando que el que ignora no puede mandar, y que si algún acaso le pone en cargo superior a su inteligencia, estará en el continuado desaire de darlo a conocer a sus inferiores, y en igual riesgo de perder su estimación."*



Capítulo 8.

Traversar, Penetrar, ó Romper la línea de la Armada Enemiga

Se lee en las Relaciones de los Combates, que se han dado en la Mancha los Españoles, Ingleses, que sus armadas diferentes veces se batieron, queriendo decir que la Armada C. D. fig. 21. que está al amanecer hauido corrido, adelantándose un poco vivaz por la contramarcha para cortar la Armada A. B. al punto E. y haciendo virado otra vez al punto C. ganarle el Bordo de su enemigo, pero este virando también por su parte cortaba la Armada que le había ganado el Bordo, y de ese modo las dos Armadas se travesaban y rompían sus líneas, logrando el penetrar, apurarse, y de hazer perder mutuamente muchos Navios.

No se puede negar que esta maniobra es igualmente temeraria, delirada, y es menester que sea un General bien experimentado en su oficio, para lograr felicemente una acción semejante.

Exemplo.

Diccionario de Arquitectura Naval de Juan José Navarro, Marqués de la Victoria. Las láminas del Marqués de la Victoria sobre los movimientos de las escuadras formadas en línea de combate, demuestran que la Armada del siglo XVIII estaba al día de los avances de la táctica naval

CAPÍTULO IX

UN GIGANTE CON PIES DE BARRO



UN GIGANTE CON PIES DE BARRO

La revolución francesa, en 1789, supuso un importante golpe a la estrategia española, que contaba con Francia para equilibrar el dominio del mar inglés, tan perjudicial para los intereses nacionales en la mar y en las Indias. La ejecución de Luis XVI, el miedo al contagio revolucionario y la acumulación de fuerzas en la frontera provocaron la Guerra de la Convención, declarada por Francia en 1793. Los ejércitos españoles invadieron el sur de Francia, apoyados por la escuadra de Juan de Lángara y la inglesa de Hood, que tomaron Tolón con su arsenal. Pero la superioridad numérica de un ejército francés reforzado por levass masivas, enfervorizado de entusiasmo revolucionario y con la moral robustecida por sus éxitos contra austriacos e ingleses, terminaría imponiéndose con claridad. Invasión de España por ambos lados de los Pirineos, la paz de Basilea en 1795 devolvió los territorios perdidos pero la obligó a abandonar la coalición anti-francesa.

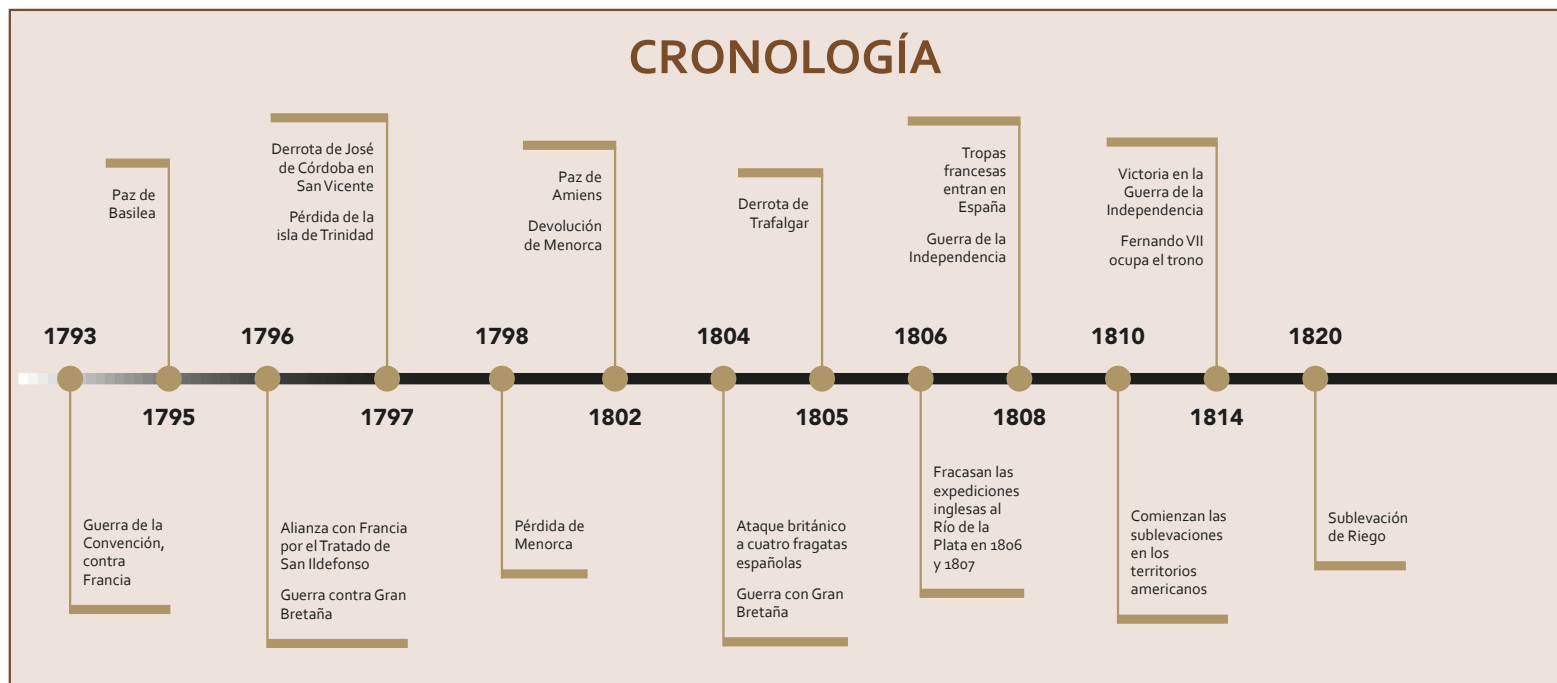


Combate del Cabo Santa María entre las escuadras del almirante Rodney y la del general Lángara

Óleo anónimo (S. XIX)

Museo Naval de Madrid

CRONOLOGÍA





Marinos Ilustres

JUAN DE LÁNGARA (1736-1806)

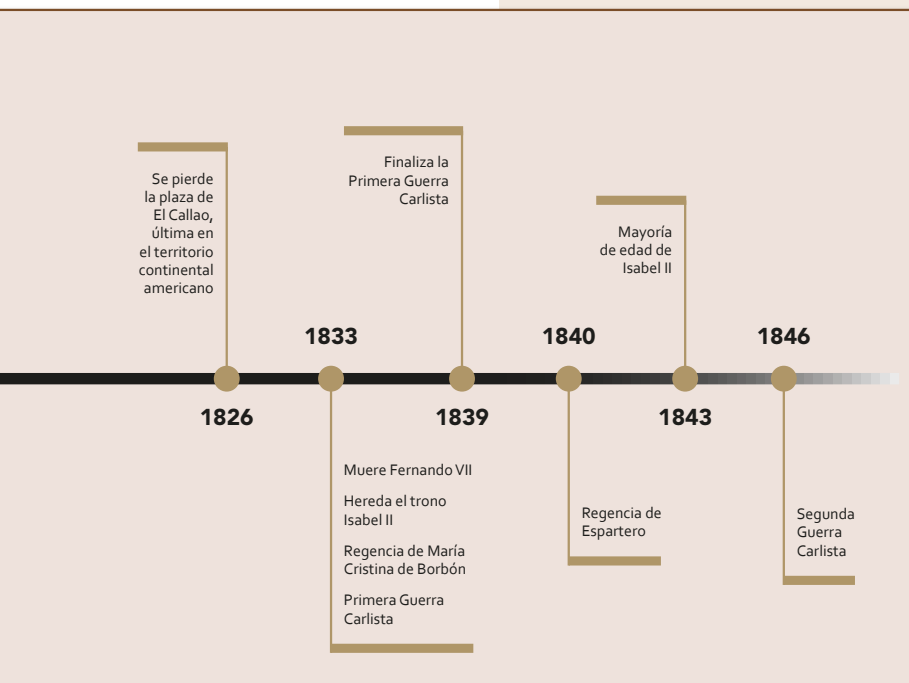
Nacido en La Coruña, Juan de Lángara y Huarte ingresó en la Armada en 1750. Alumno brillante, a propuesta de Jorge Juan realizó estudios avanzados de matemáticas y perfeccionó su formación en París.

Durante su carrera de oficial demostró ser un competente marino y contribuyó al desarrollo de nuevas técnicas de navegación astronómica. Participó en la expedición del marqués de Casa-Tilly, al mando del navío "Poderoso", y tomó parte en la conquista de la isla Santa Catalina en 1777.

En 1780, mientras trataba de mantener el bloqueo de Gibraltar durante la guerra de independencia de las colonias norteamericanas, su escuadra fue derrotada por la del almirante Rodney, muy superior numéricamente, a la altura del cabo Santa María. Lángara fue herido tres veces en el combate y su heroico comportamiento le valió el ascenso a teniente general.

Durante la Guerra de la Convención, la escuadra de Lángara y la del inglés Hood acudieron en ayuda de los realistas franceses y tomaron Tolón, aunque solo pudieron mantener la ciudad durante unos meses.

Relevado en el mando de la escuadra, llegó a ser secretario de Estado y del Despacho de Marina en 1796. Dos años después, ascendido a capitán general, fue nombrado Director General de la Armada.



Juan de Lángara
Capitán General de la Armada
Óleo anónimo
Museo Naval de Madrid

LAS GUERRAS CONTRA INGLATERRA

La alineación de la Monarquía española con la República Francesa volvió a enfrentar a España con su verdadero enemigo estratégico, una Inglaterra con la que era inevitable competir porque amenazaba tanto los territorios de ultramar como el comercio con América. Pero el mejor momento para hacerle frente ya había pasado.

En 1796, cuando comenzaron las hostilidades, la marina francesa, que había sufrido mucho durante la revolución, había perdido buena parte de su potencial. Por su parte, la Armada española, que había crecido rápidamente durante el reinado de Carlos III, tampoco estaba en su mejor momento. Llegado el final del siglo XVIII, el poder naval esta-

ba —como ocurre hoy día— íntimamente ligado al poder científico, industrial y, sobre todo, el económico. Aunque el retraso industrial de España no era todavía significativo, la eficacia de la Armada se resintió mucho de los enormes gastos de la guerra contra Francia. Bajo el reinado de Carlos IV y la dirección de Godoy, se abandonaron no solo las nuevas construcciones de buques sino también su sostenimiento. Por si esto fuera poco, los retrasos en pagar los sueldos, que se hicieron cada vez más frecuentes y fueron generalmente asumidos con resignación por los sufridos cuerpos de oficiales, contribuyeron a disminuir la cantidad y calidad de la marinería y dejaron vacíos los arsenales.

Marinos Ilustres

MARTÍN ÁLVAREZ (1766-1801)

Martín Álvarez Galán nació en Montemolín (Badajoz), de familia humilde. En 1790 se alistó en la Tercera Compañía del Noveno Batallón de Infantería de Marina, pero fue en 1797, a bordo del navío "San Nicolás de Bari", cuando su nombre pasaría a la historia.

Estando de servicio en la toldilla durante el combate de cabo San Vicente, Martín Álvarez recibió de su comandante una orden que cumpliría hasta caer desvanecido: "*Granadero, di a tus compañeros que ninguno se rinda sino después de muerto.*"

Rodeado de enemigos, Martín Álvarez peleó durante más de una hora hasta que, gravemente herido, fue dado por muerto. Sobreviviría, sin embargo, a sus heridas y su gesta le valdría el reconocimiento del rey y el ascenso a cabo primero. La memoria de su hazaña sirve hoy de estímulo para todos los miembros de la Armada.



Mi bandera

Óleo de Augusto Ferrer Dalmau sobre la gesta de Martín Álvarez
Museo Naval de Madrid



Combate de San Vicente. El navío "Pelayo" acude en auxilio del navío "Santísima Trinidad"
Óleo de Antonio Brugada (S.XIX). *Museo Naval de Madrid*

En estas condiciones, que venían a demostrar la falta de mentalidad naval de la Monarquía española, la Armada no fue rival para una Inglaterra que había aprendido las lecciones de su derrota en la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos. En 1797, la escuadra de José de Córdoba,

aun siendo superior en número, fue derrotada en el combate de San Vicente, donde solo unos pocos barcos españoles consiguieron entrar en juego. La batalla no fue en absoluto decisiva pero se perdieron cuatro navíos. Solo dos días después, se perdió también la isla de Trinidad.



Combate entre el navío
"San Francisco de Asís" y tres fragatas
y una corbeta británicas (1797)
Óleo anónimo (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

Hubo también victorias porque, **incluso en las peores condiciones, valores como la iniciativa o la voluntad de vencer pueden hacer la diferencia**. En 1797, fracasaron los ataques ingleses a San Juan de Puerto Rico, Cádiz y Tenerife ante la decidida oposición de sus defensores.

Inglaterra dominaba la mar, mientras las escuadras española y francesa quedaban bloqueadas en sus puertos. La interrupción del comercio marítimo hizo mucho daño a la Monarquía Hispánica, pero es cierto también que la proyección del incontestable dominio británico sobre las costas españolas resultó mucho más difícil. Aunque en 1798 se perdió Menorca, en 1800 fracasó el ataque inglés a Ferrol. Cádiz, muy fortificada, fue bloqueada pero no asaltada.



Proyectiles ingleses usados en el ataque a Puerto Rico (1797)
Museo Naval de Madrid



Vista de la villa de Ferrol con el desembarco de las tropas inglesas en la playa de Doniños
Estampa calcográfica. Anónima (S.XIX). Museo Naval de Madrid

Hechos de Armas

LA DEFENSA DE TENERIFE (1797)

Fracasado el bombardeo de Cádiz en verano de 1797 —en el que entraron en combate por primera vez las cañoneras de Mazarredo— una escuadra inglesa formada por cuatro navíos y cuatro fragatas al mando de Nelson se dispuso a asaltar Tenerife. Se trataba de un objetivo aparentemente fácil donde esperaban hallar mercantes españoles y franceses con ricos cargamentos.

Las fuerzas españolas en la isla, al mando del gobernador, general Antonio Gutiérrez, se negaron a capitular a pesar de su inferioridad. Nelson decidió formar seis grupos de desembarco para atacar de noche el puerto de la ciudad. Descubiertos antes de llegar a tierra, se hizo fuego contra ellos desde los fuertes y desde los muelles, causando importantes bajas entre las que se encontraba el propio Nelson, que perdió su brazo derecho.

Los ingleses que consiguieron poner pie en tierra fueron hostigados sin tregua en las calles de la ciudad y tuvieron que fortificarse en un convento, donde quedaron cercados hasta que fructificaron las negociaciones entre Gutiérrez y Nelson. Finalmente, se les permitió reembarcar con sus armas a cambio de la promesa de abandonar las aguas canarias.

El éxito de la defensa de Tenerife demuestra hasta qué punto factores inmateriales, como el liderazgo o la voluntad de vencer, pueden determinar el resultado de los combates.

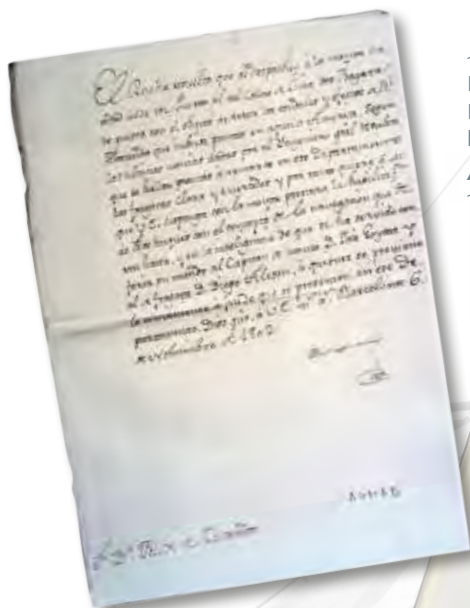
En 1802, el tratado de Amiens devolvió Menorca a España, pero no la isla de Trinidad, que quedó en manos inglesas. Sin embargo, poco duraría la paz. En 1804, una escuadra inglesa, una vez más sin previa declaración de guerra, atacó a una agrupación de cuatro fragatas que volvía de Lima con caudales públicos, hundiendo rápidamente a la "Mercedes" y capturando las otras tres.



Tratado definitivo de Paz entre SM el rey de España y de las Indias, la República francesa y la República batava de una parte, y SM el rey del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda, de la otra, concluido en Amiens en 27 de marzo de 1802. Madrid: en la Imprenta Real, 1802
Biblioteca del Museo Naval de Madrid



Ataque británico a Santa Cruz de Tenerife
Óleo de Pedro Maffiotte y Arocha (S.XIX)
Museo Naval de Madrid



Real Orden del Ministro de Marina Domingo de Grandallana de 6 de noviembre de 1802.
Por esta Real Orden dirigida a los capitanes generales de los departamentos, se dispone la
habilitación de las fragatas de guerra "Clara" y "Mercedes" para viajar a Lima
Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán"



Real Ordenanza Naval para el servicio
de los baxeles de S.M. Madrid:
imprenta Real, 1802
Biblioteca del Museo Naval de Madrid



Modelo de la fragata "Nuestra Señora de las Mercedes" que, en su último viaje, cumplía una misión
de estado: traía a España los caudales de la Real Hacienda y otros efectos de gran valor que habían
quedado retenidos en América durante la guerra contra Inglaterra

Exposición "El último viaje de la fragata Mercedes: la razón frente al expolio. Un tesoro cultural
recuperado", llevada a cabo en el Museo Naval de Madrid y Museo Arqueológico Nacional en el año 2014



Hechos de Armas

LA BATALLA DE TRAFALGAR (1805)

La batalla de Trafalgar fue el hito más decisivo de la larga guerra que, en los primeros años del siglo XIX, enfrentó los planes imperiales franceses con Inglaterra, cuya flota dominaba los mares. Una guerra así tenía necesariamente que implicar a España, ya que la Armada era entonces imprescindible para disputar el dominio del mar y hacer posible el proyecto de desembarcar en la Gran Bretaña.

En 1805, como resultado de los errores de su comandante, el francés Villeneuve, la escuadra combinada franco-española quedó bloqueada en Cádiz. Presionado por Napoleón, y contra la opinión de Gravina, que estaba al mando de la escuadra española, Villeneuve salió a la mar con 18 buques franceses y 15 españoles para enfrentarse a los 27 navíos que componían la escuadra del almirante Nelson.

Aún en inferioridad numérica, la escuadra inglesa superaba a la combinada en el número de buques de tres puentes, en el adiestramiento y la calidad de las dotaciones, en la eficacia de su artillería y en la agresividad e iniciativa táctica de Nelson y sus oficiales. Los buques ingleses, navegando en dos columnas, cortaron la línea de la escuadra combinada y, creando escenarios de superioridad local, hundieron o capturaron la mayor parte de los buques franceses y españoles, mal conducidos por Villeneuve.

Los buques españoles se batieron bien, cumpliendo lo prescrito en las Ordenanzas de 1802: *"nunca se rendirá a fuerzas superiores sin cubrirse de gloria en su gallarda resistencia"*. Así lo hicieron Gravina, Churrua, Alcalá Galiano, Alsedo y tantos otros de nuestros héroes. Pero, como ha dicho el prestigioso historiador naval Hugo O'Donnell, *"la batalla es una manera de tomar el pulso a una organización, incluso a toda una época."* Medidas en Trafalgar tanto la Armada como la arruinada España de principios del XIX, justo es reconocer que no dieron la talla. El precio del desastre se había de pagar tres años después, con la invasión francesa y la pérdida de los territorios de ultramar.



Combate de Trafalgar. Vista general. Óleo de Rafael Monleón y Torres (S.XIX). Museo Naval de Madrid

Declarada la guerra, la Armada española, mal equipada y con muchas unidades envejecidas, quedó comprometida a apoyar a la napoleónica, que tenía como objetivo estratégico el desembarco en Inglaterra. Mal dirigida tácticamente, la escuadra franco-española, al mando del almirante francés Villeneuve, quedó bloqueada en Cádiz después de un desafortunado combate en Finisterre en el que se perdieron dos navíos españoles. El intento de romper el bloqueo dio

lugar a la batalla de Trafalgar, una dura derrota de los franco-españoles, también facilitada por los errores tácticos de Villeneuve. En Trafalgar cayeron muchos de los mejores marinos españoles del momento, entre los que se contaban Churrua, Alcalá Galiano y Alsedo. Quedaron heridos Gravina —el jefe de la escuadra española, que moriría al año siguiente a consecuencia de sus heridas— Álava, Escaño y Valdés entre otros muchos.



Navío "San Fulgencio". Acuarela de Alejo Berlinguero (S.XIX). Museo Naval de Madrid

Marinos Ilustres

ALCALÁ GALIANO (1760-1805)

Dionisio Alcalá Galiano nació en Cabra (Córdoba) e ingresó en la compañía de guardiamarinas de Cádiz a la edad de 15 años. Después de tomar parte en diversas operaciones en el Río de la Plata y las islas Malvinas, cursó estudios mayores en el Real Observatorio. A las órdenes de Tofiño, participó en el levantamiento cartográfico de las costas de la Península y, posteriormente, en la campaña del estrecho de Magallanes bajo el mando del capitán de navío Antonio de Córdoba.

Por su prestigio, fue seleccionado por Alejandro Malaspina para su expedición científica. De este período merece destacarse la contribución de Alcalá Galiano al progreso de la astronomía náutica y la exploración del estrecho de Fuca que él lideró.

De regreso a España, participó en la defensa de Cádiz, atacada por los británicos en 1797. El año siguiente, a bordo del navío "San Fulgencio", consiguió burlar el bloqueo inglés en viaje de ida y vuelta a Veracruz, para llevar refuerzos y recoger caudales.

En 1802, al mando de la fragata "Soledad", realizó una última campaña científica e hidrográfica por el Mediterráneo. Pero la nueva guerra contra Inglaterra le hizo solicitar su regreso a la escuadra. Al mando del navío "Bahama", combatió en Trafalgar, donde alcanzó una muerte honrosa.



Dionisio Alcalá Galiano
Brigadier de la Real Armada
Óleo anónimo (S. XIX). Museo Naval de Madrid



Sextante español (S.XVIII)
Museo Naval de Madrid

Marinos Ilustres

CAYETANO VALDÉS (1767-1805)



Cayetano Valdés y Flores. Capitán general de la Real Armada
Óleo de José Roldán y Martínez (S.XIX)

Museo Naval de Madrid

Nacido en Sevilla, sobrino del capitán general de la Armada Antonio Valdés, sentó plaza de guardiamarina con apenas 14 años. En sus primeros empleos, Cayetano Valdés se fogueó en situaciones tan diversas como el bloqueo de Gibraltar con la escuadra de Luis de Córdova, la expedición a Argel de Antonio Barceló o la expedición científica de Malaspina.

Ascendido a capitán de navío, participó en la batalla del cabo San Vicente al mando del navío "Pelayo". A pesar de la derrota, Valdés demostró valor e iniciativa rescatando al "Santísima Trinidad" cuando estaba a punto de ser capturado por los ingleses. Meses después, participó en la defensa del puerto de Cádiz al mando de fuerzas sutiles

En agosto de 1805, al mando del navío "Neptuno", se unió a la escuadra de Villeneuve y Gravina. Su heroica actuación en el combate de Trafalgar, donde fue gravemente herido, le valió el ascenso a jefe de escuadra.

Valdés combatió en tierra durante la Guerra de la Independencia y fue herido en la batalla de Espinosa de los Monteros. Por razones políticas, finalizada la guerra tuvo que exiliarse en Londres durante diez años, pero a la muerte de Fernando VII fue amnistiado y se le reconoció como capitán general de la Armada.



Modelo de navío "Real Borbón", de tres puentes
y 140 cañones (principios S.XIX)

Museo Naval de Madrid

Espada de Gravina (último tercio del S.XVIII)
Museo Naval de Madrid



Marinos Ilustres

FEDERICO GRAVINA (1756-1806)



Federico Gravina y Napoli
Capitán general de la Real Armada
Óleo anónimo (S.XIX). *Museo Naval de Madrid*

Nacido en Palermo de familia noble, sentó plaza de guardiamarina con 19 años. Solo un año después, superados los exámenes preceptivos, fue ascendido a alférez de fragata. De alférez de navío se distinguió en acciones contra el corso a bordo de los jabeques de la escuadra de Barceló. En su hoja de servicios destaca su participación en la toma de Menorca, como comandante del jabeque "San Luis"; el mando de una batería flotante en el ataque a Gibraltar de 1782; y el mando de la fragata "Juno" en las operaciones de Barceló contra Argel.

En 1791 se encomendó a Gravina el mando de las operaciones de apoyo a Orán, cuyas defensas habían quedado debilitadas por dos terremotos. Su éxito fue recompensado con el nombramiento de jefe de escuadra.

En 1793, durante la Guerra de la Convención, participó en la toma de Tolón a las órdenes de Juan de Lángara. En la campaña, resultó herido de gravedad.

En junio de 1804 se le nombró embajador en París con la difícil misión de negociar las condiciones de la alianza con la Francia napoleónica. Rotas las hostilidades con Inglaterra, tomó el mando de la escuadra española que, integrada en la combinada a las órdenes del francés Villeneuve, sería derrotada en Trafalgar. Herido en el combate Gravina murió al año siguiente como consecuencia de sus heridas.

Marinos Ilustres

COSME DAMIÁN CHURRUCA (1761-1805)

Nacido en Motrico (Guipúzcoa), sentó plaza de guardiamarina a los 15 años. Comenzó su vida activa participando en el sitio de Gibraltar de 1781, donde destacó por su valor en el salvamento de las dotaciones de las baterías flotantes, incendiadas por las "balas rojas" de los ingleses.

Después de ampliar su formación científica, participó en diferentes expediciones geográficas e hidrográficas, entre las que destacan las del estrecho de Magallanes y el Caribe. Sus destacados trabajos de cartografía y astronomía quedaron plasmados en diversas publicaciones, junto a otros estudios científicos de indudable valor.

En 1805 obtuvo el mando del navío "San Juan Nepomuceno", con el que se incorporó a la escuadra de Gravina a tiempo de tomar parte en el combate de Trafalgar, donde dio un ejemplo de valor y competencia admirado por sus propios enemigos. El "San Juan Nepomuceno", rodeado de buques británicos, combatió eficazmente hasta la muerte en acción de su comandante. Cumplió así Churruca la promesa hecha por carta a uno de sus familiares: *"si llegas a saber que mi navío ha sido hecho prisionero, di que he muerto"*.

Sus trabajos científicos y su valor heroico en Trafalgar justifican que, a su muerte, de él se dijera: *"Vivió para la humanidad y murió por la Patria"*.

Muerte de Churruca en Trafalgar. Óleo de Eugenio Alvarez Dumont
Museo del Prado. Madrid



La derrota de Trafalgar, que obligó a Napoleón a renunciar a sus planes de desembarcar en Inglaterra, fue decisiva para franceses e ingleses. Para España, sin embargo, tendría un limitado alcance estratégico: tres años después, los españoles combatirían contra Napoleón, hombro con hombro con los ingleses. Las pérdidas de buques en la batalla, siendo importantes, tampoco fueron decisivas. Sin embargo, en Trafalgar desaparecieron las aspiraciones de España como potencia marítima, y la Armada española apenas volvió a salir de puerto, dejando abiertas para los ingleses las costas americanas.

Aprovechando esta circunstancia, a partir de 1806 los ingleses atacaron Buenos Aires y Montevideo. Ya no se trataba de una expedición de saqueo, como tantas otras en la América continental. El objetivo era establecerse en el Río de la Plata de forma permanente, y aún eso habría de ser solo el principio de una campaña para arrebatarse a España sus territorios de ultramar. Pero la estructura española en América demostró ser muy resistente y, a pesar de la falta de apoyo desde la península, las milicias locales, al mando del capitán de navío Liniers, fueron capaces de derrotar a los ingleses y obligarles a reembarcar.

LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

El 2 de mayo de 1808 se sublevó en Madrid el pueblo español contra José I Bonaparte, el monarca designado por Napoleón. Comenzaba así la Guerra de la Independencia, que duraría 6 años. Garantizado el dominio del mar por la marina inglesa, ahora aliada de España, la Infantería de Marina se integró en el ejército para combatir en tierra. Fue

este un primer paso para convertir el antiguo Cuerpo de Batallones de Marina, creado para la guarnición de buques y bases, en una fuerza de naturaleza expedicionaria, el Real Cuerpo de Infantería de Marina, que contaría con oficiales propios desde 1827.



Uniformes del Cuerpo de Infantería de Marina. Litografía de J. Cebrián. Museo Naval de Madrid

Hechos de Armas

LA ARMADA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (1808-1814)

A pesar del abandono en que había caído desde la derrota de Trafalgar, la actuación de la Armada en la guerra contra Napoleón no carece de importancia. La primera victoria española contra los franceses fue, precisamente, naval: la rendición de la escuadra del vicealmirante Rosily, que permanecía fondeada en Cádiz desde 1805.

Dominado el mar por los ingleses, el papel que le tocaba representar a la Armada en la guerra era poco lucido, limitándose a mantener las comunicaciones con América o al desempeño de servicios auxiliares. En estas circunstancias, los batallones de Infantería de Marina se alinearon con los del Ejército para hacer frente al enemigo donde era más necesario y escribieron páginas de gloria en batallas como las de Ocaña y Tolosa. Pero no fueron solos. Muchos otros marinos, cualquiera que fuera su cuerpo de origen, dejaron sus buques y arsenales para compartir los azares de la guerra con el ejército y el pueblo, combatiendo en Cádiz, Bailén, Espinosa de los Monteros, Ponte Sampaio, Astorga y tantos otros de los lugares donde se jugó el destino de la nación. El precio a pagar por estos servicios fue, desde luego, muy alto: la práctica desaparición de la Armada como fuerza naval.



Vista del puerto de La Coruña durante el reembarque del ejército británico del general Moore
Grabado sobre papel, por Merke (S.XIX). Museo Naval de Madrid

También la mayoría de los oficiales de Cuerpo General, en ocasiones encuadrando a la maestranza de los propios arsenales, pasaron a combatir en el ejército. **Así, mientras todos los recursos de la nación se destinaban a satisfacer**

las necesidades de las operaciones terrestres, la Armada se deshacía sin remedio, perdiéndose la herramienta que tanto había costado construir y que tan necesaria era para mantener los territorios de ultramar.

LA EMANCIPACIÓN DE LA AMÉRICA CONTINENTAL

La ocupación de la península por el ejército francés provocó la creación de Juntas Gubernativas en las principales ciudades españolas en América. En principio leales a Fernando VII, poco a poco fueron empezando a cuestionar una soberanía que no tenía medios para hacerse efectiva.

Contribuyó a facilitar el proceso de emancipación —probablemente inevitable a largo plazo— la incapacidad de Fernando VII para enviar refuerzos que pudieran apoyar a las fuerzas leales debido, entre otras razones, a la decaden-

cia de la Armada, escasa de barcos, de hombres y de recursos, e incapaz siquiera de pagar los sueldos de su gente, lo que provocó que alguno de sus oficiales llegara a fallecer de inanición. La sublevación de un cuerpo expedicionario que debía partir para América en 1820 supuso un golpe definitivo para las ambiciones españolas y desmoralizó a quienes todavía resistían en el continente americano. En 1825, Gran Bretaña y Estados Unidos reconocerían las nuevas naciones, dando un paso que sería definitivo para su independencia.

Marinos Ilustres

SANTIAGO DE LINIERS (1753-1810)



Santiago de Liniers y Bremond
Jefe de Escuadra de la Real Armada
Óleo anónimo (S. XIX)
Museo Naval de Madrid

Nacido en Niort (Francia), Santiago de Liniers y Bremond sentó plaza de guardiamarina en 1775. Un año después, embarcó en la escuadra del marqués de Casa Tilly que transportó y dio apoyo a la expedición de Pedro Cevallos a la colonia de Sacramento.

Habiendo entrado España en guerra contra Inglaterra en apoyo de la independencia de las colonias norteamericanas, Liniers participó en la reconquista de Menorca y en el sitio de Gibraltar, donde sus méritos le valieron el ascenso a capitán de fragata.

En 1796, Liniers fue destinado al apostadero de Montevideo, al mando de las cañoneras que debían defender el puerto del bloqueo inglés. Cesado al llegar la paz de Amiens, continuó en el Río de la Plata en otros destinos y, cuando los ingleses tomaron Buenos Aires en 1806, organizó y mandó una expedición combinada por tierra y mar que reconquistó la ciudad. Rechazó al siguiente año a un gran ejército británico de más de 10.000 hombres que, después de tomar Montevideo, trató de nuevo de apoderarse de la plaza. Por estas acciones, Liniers fue nombrado virrey interino del Río de la Plata.

Sospechoso por su origen francés de apoyar a Napoleón, fue relevado en 1809. Pero su lealtad a la Corona le llevó a oponerse a la emancipación del virreinato, por lo que fue fusilado por los insurrectos en 1810.

LA ARMADA EN LA PRIMERA GUERRA CARLISTA

A la muerte de Fernando VII, en 1833, se declaró en España una guerra civil entre los partidarios de su hija, Isabel II, y los del infante Carlos de Borbón. La guerra se libró en un escenario esencialmente terrestre, en el que participó activamente la Infantería de Marina. Pero el estado de la Armada era de un abandono tal que incluso para la misión, poco demandante desde el punto de vista militar, de bloquear los puertos del Cantábrico para evitar el aprovisionamiento de los carlistas, hubo que recurrir a la compra o alquiler en Inglaterra de los primeros buques de vapor que tuvo la Armada.

Derrotado el carlismo en 1839, continuó en España la inestabilidad política que retrasaría las inversiones en la Armada hasta que, gracias a la gestión de ministros competentes como el jefe de escuadra Francisco Armero y, sobre todo, Mariano Roca de Togores, marqués de Molins, pudo empezar a financiarse la construcción de los buques que protagonizarían la recuperación de la Armada en la segunda mitad del siglo.



Isabel II

Óleo de Germán Hernández Amores (S.XIX)

Museo Naval de Madrid

Buques de Leyenda

EL NAVÍO "SAN TELMO"

El navío "San Telmo", construido en 1788 en Ferrol, había sido un magnífico buque de línea de 74 cañones. Pero 30 años después, mal mantenido a causa del abandono de los arsenales a partir de la Guerra de la Independencia, tenía los fondos en mal estado. Aun así, fue designado para izar la insignia del capitán de navío Porlier quien, al mando de una división de cuatro buques, había de llevar refuerzos al apostadero de El Callao. El estado de los buques justificaba el pesimismo de Porlier, puesto de manifiesto cuando se despidió de uno de sus compañeros y amigos con la frase: *"probablemente hasta la eternidad..."*.

Al cruzar el ecuador, uno de los buques de la división, el navío "Alejandro", comprado a Rusia en lamentable estado, tuvo que regresar a Cádiz por embarcar excesiva agua. Los buques restantes intentaron doblar el cabo de Hornos en el mes de septiembre. Allí, entre los temporales propios de la zona, se perdió de vista el "San Telmo", al parecer con averías en el timón, tajamar y verga mayor.

Nunca volvió a saberse nada cierto del buque o de las 644 personas que llevaba a bordo. Distintos hallazgos, sin embargo, sugieren la posibilidad, nunca confirmada, de que el navío naufragase en las proximidades de las islas Shetland. Si así fuera, los supervivientes podrían haber sido los primeros hombres que pisaron la Antártida.



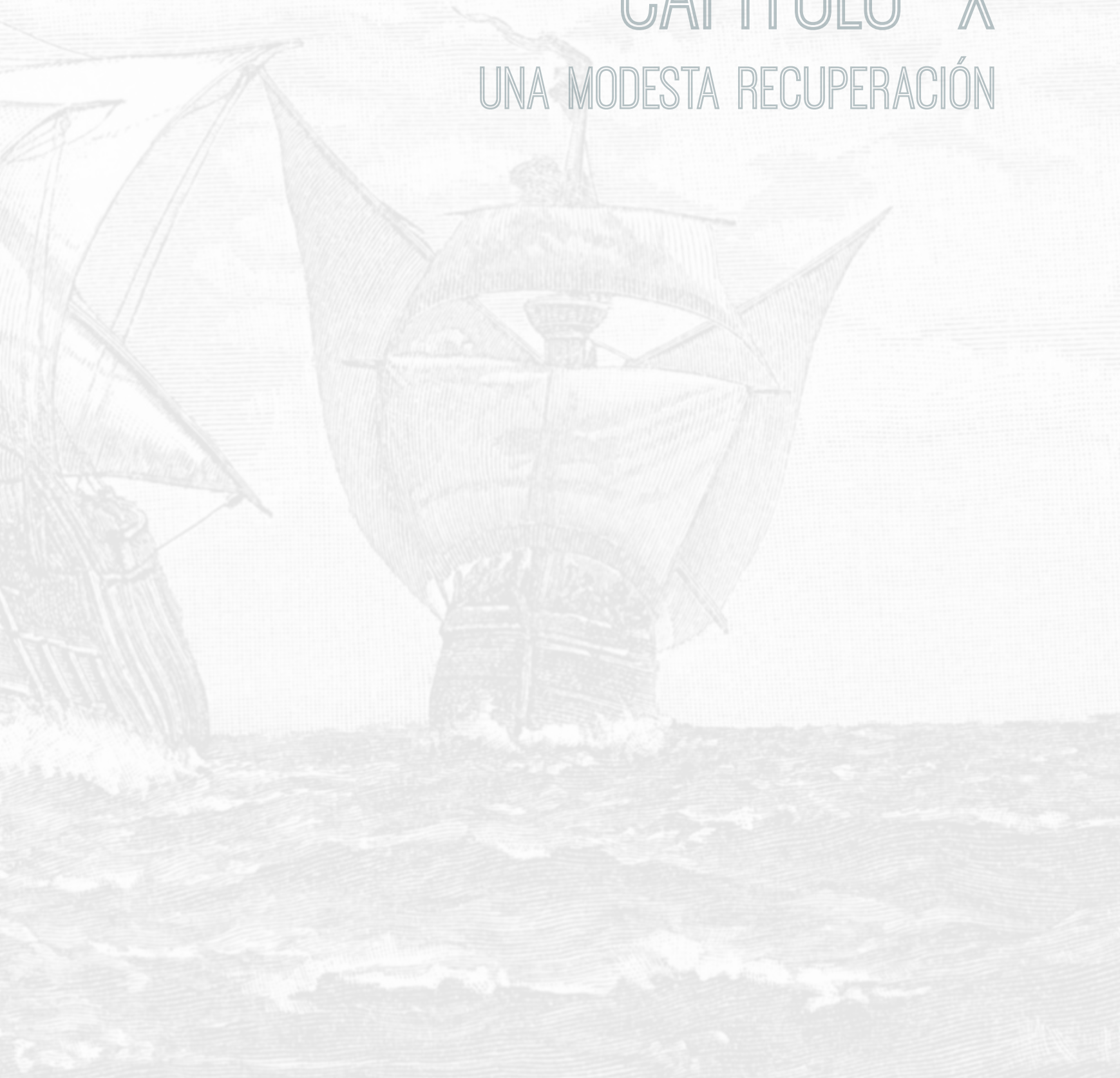
Navío "San Telmo"

Acuarela de Alejo Berlinguero (S.XIX)

Museo Naval de Madrid

CAPÍTULO X

UNA MODESTA RECUPERACIÓN



UNA MODESTA RECUPERACIÓN

A partir del año 1848, la paulatina recuperación de la Armada permitió que España volviera a hacer frente a sus compromisos internacionales en aguas lejanas. Así ocurrió en las islas Filipinas donde, para contener la piratería, Ruiz de Apodaca tomó la isla de Balanguingui. En años posteriores se realizaron expediciones contra las bases de los piratas en las islas de Joló y Mindanao y se crearon divisiones de fuerzas sutiles, dotadas de pequeños cañoneros que, aun siendo insuficientes para cubrir el enorme archipiélago, protagonizaron notables hazañas. En África, en 1858 se envió una pequeña fuerza para tomar posesión efectiva de la isla de Fernando Poo, ambicionada por Inglaterra. Mientras, en el otro extremo del mundo, la Armada daba su apoyo a una expedición franco-española a la Cochinchina, en respuesta al asesinato de misioneros de ambos países.

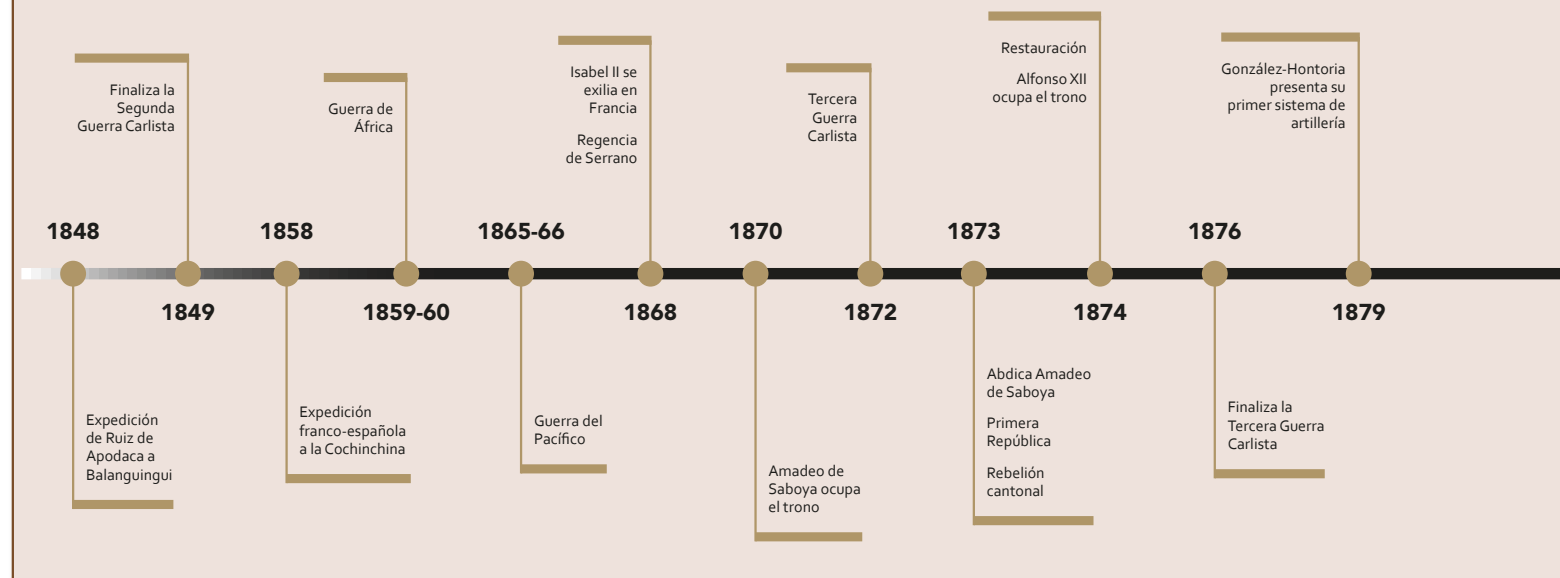


Campaña de Cochinchina. Ataque a los fuertes de Turana

Grabado del siglo XIX

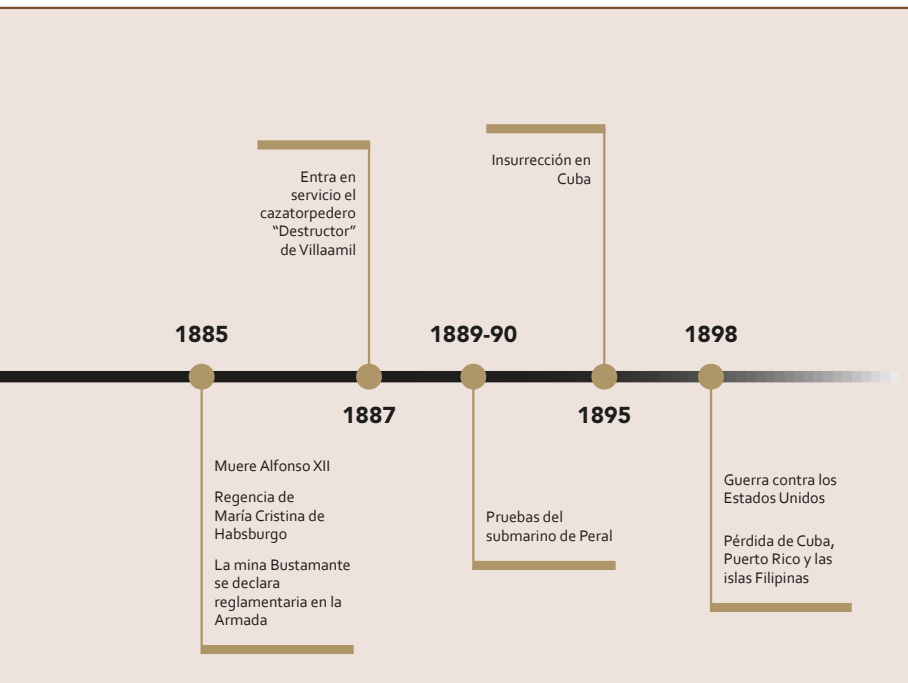
Museo Naval de Madrid

CRONOLOGÍA





Ataque a la isla de Balanguingui
Óleo de Antonio de Brugada (S.XIX). *Museo Naval de Madrid*



Cañón de a seis libras
tomado en el asalto de Joló
(28 de febrero de 1851)
Museo Naval de Madrid



Hechos de Armas

LA TOMA DE LA FORTALEZA DE PAGALUGÁN (1861)

La llegada a las Filipinas de buques de hélice con casco de hierro, entre los que se contaban cuatro goletas y 18 pequeños cañoneros, obligó a los piratas que amenazaban las Filipinas desde sus bases en las islas de Joló y Mindanao a refugiarse en plazas fortificadas, desde donde proseguían sus incursiones evitando a los buques de la Armada.

Uno de los refugios de los piratas era el fuerte artillado de Pagalugán, en la isla de Mindanao. Para neutralizarlo, se organizó una expedición conjunta en la que participaron buques de la Armada, al mando de Méndez Núñez, y las tropas del Ejército que integraban la fuerza de desembarco.

Por tierra, poco se pudo hacer ante los altos muros de la fortaleza, el terreno pantanoso y los muchos enemigos ocultos en el manglar. Las bajas crecían pero, cuando el jefe de la expedición consideraba la retirada, Méndez Núñez respondió con una de las frases que le hicieron famoso: *"La Marina no se retira"*

A su orden, y a toda máquina, la goleta "Constancia" embistió a la fortaleza, que fue tomada al abordaje por la marinería y la tropa embarcada.



ATAQUE Y TOMA DE LA FORTALEZA DE PAGALUGÁN EL 27 DE NOVIEMBRE DE 1861
por los buques capitaneados por el comandante de D. Emilio Méndez Núñez y la tropa

Ataque y toma del fuerte Pagalugán. Acuarela de Rafael Monleón (S.XIX). Museo Naval de Madrid

LA GUERRA DE ÁFRICA

El hostigamiento a las posiciones españolas en torno a Ceuta por parte de las cabilas moras que dependían del sultán de Marruecos provocó la Guerra de África en 1859. Mientras la Infantería de Marina combatía en tierra, integrada en las columnas que saliendo de Ceuta progresaban hacia Tetuán, la escuadra de Bustillo participó en las opera-

ciones apoyando desde la mar el avance de las tropas, bombardeando los fuertes artillados que protegían el puerto de la ciudad y bloqueando los puertos de Tánger y Larache. Tras la toma de Tetuán, la escuadra bombardeó Larache y Arcila, contribuyendo a imponer las condiciones de la paz acordada en 1860.



Vista del bombardeo de Arcila. Estampa litográfica del siglo XIX. Museo Naval de Madrid

LA RENOVACIÓN DE LA ARMADA

Las décadas centrales del siglo XIX fueron testigos de una evolución sin precedentes de la tecnología naval, fruto de la primera revolución industrial. La introducción del vapor, la hélice, el blindaje y los cascos metálicos; la mejora de la artillería y la introducción de proyectiles rellenos de explosivo, cambiarían en poco tiempo la fisonomía de las escuadras. La Armada no podía quedarse al margen del progreso y en los astilleros de la Habana se botó el primer

buque de vapor en 1849. Poco después se construirían vapores de hélice en todos los arsenales peninsulares.

El resurgir de la conciencia nacional provocado por la Guerra de África contribuyó a que se aprobaran las leyes que, a partir de 1859, financiarían la creación de una Armada moderna, que llegaría a estar entre las primeras del mundo —aunque a enorme distancia de las de Inglaterra o Francia— en la década siguiente.

Buques de Leyenda

LA FRAGATA "NUMANCIA" (1864-1912)

Construida en Tolón (Francia) en 1864, la fragata blindada "Numancia" materializaba la voluntad nacional de devolver a España el sitio entre las potencias navales del siglo XIX, que se había perdido a causa del abandono en que había quedado la Armada a partir de la Guerra de la Independencia.

Armada con 34 cañones lisos de 68 libras y protegida por planchas de hierro de hasta 13 cm de espesor, la "Numancia" estaba a la altura de los mejores buques de guerra del mundo en la época de su construcción. Su máquina de vapor de 3700 CV y su aparejo de fragata se combinaban para darle movilidad y autonomía.

En los primeros años de su vida operativa, la "Numancia" participó en la Guerra del Pacífico bajo el mando de Méndez Núñez. Finalizado el bombardeo de El Callao, regresó a España por el cabo de Buena Esperanza. Fue, pues, el primer buque blindado que dio la vuelta al mundo, disipando así todas las dudas sobre las condiciones marineras de este tipo de buques.

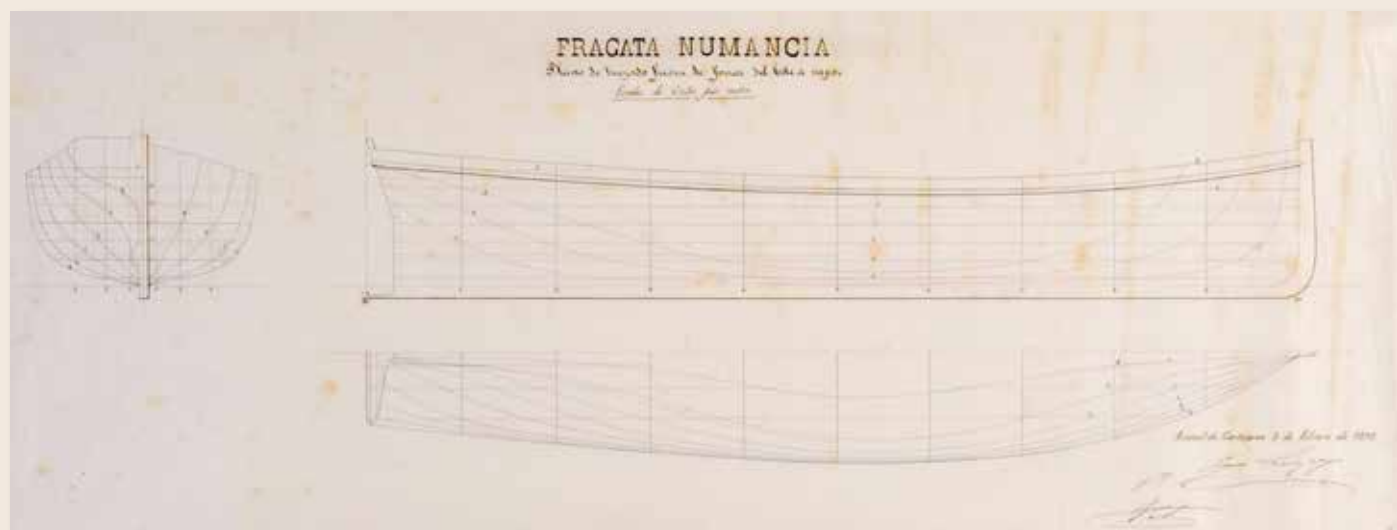
A la entrada en servicio del acorazado "Pelayo", la "Numancia" perdió el lugar de privilegio que ocupaba entre los buques de la Armada. Para aprovechar sus últimos años de servicio, se transformó en acorazado guardacostas en 1896, perdiendo su arboladura. Así modificado, el buque participó en la Guerra de Melilla en 1909.

La "Numancia" fue dada de baja en 1912, tras 48 años de servicio a la Armada.



Modelo del proyecto original de la fragata blindada "Numancia"
Museo Naval de Madrid

Plano de formas de la fragata "Numancia". Archivo del Museo Naval de Madrid



LA CAMPAÑA DEL PACÍFICO

Una serie de incidentes relativamente menores pero mal gestionados, en un ambiente de recelo mutuo, dieron lugar a la ruptura de hostilidades con Chile, Perú, Ecuador y Bolivia en 1865. El brigadier Méndez Núñez, comandante de la fragata "Numancia", quedó al mando de la escuadra española en el Pacífico, con la misión de exigir reparaciones a las potencias americanas por las diversas ofensas recibidas, incluyendo el apresamiento de una pequeña goleta. Pero después del combate de Abtao, en el que participaron dos

~~~~~  
Aguja náutica de bitácora (S.XIX)  
*Museo Naval de Madrid*  
~~~~~



~~~~~  
Las fragatas "Villa de Madrid" y "Blanca" en el combate de Abtao. Óleo de Ángel Cortellini (S.XIX). *Museo Naval de Madrid*  
~~~~~


Marinos Ilustres

CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ (1824-1869)



Casto Méndez Núñez
Contralmirante de la Armada
Óleo de Camilo Salaya (segunda mitad del S.XIX)
Museo Naval de Madrid

Criticado y personalmente insatisfecho por el bombardeo del indefenso puerto chileno, Méndez Núñez decidió atacar El Callao, un puerto bien protegido por fuertes poderosamente artillados. En el combate, en el que los buques de la escuadra española pagaron un alto precio por la victoria, Méndez Núñez resultó herido tras escribir lo que, visto desde la perspectiva de la época, fue una de las más memorables páginas de la historia de la Armada.

De regreso en España, y después de rechazar un ascenso a teniente general que creía inmerecido, aceptó la vicepresidencia del Almirantazgo. Enfermo, se retiró a Pontevedra, donde falleció a los 45 años.

Nacido en Vigo, ingresó en la Armada con apenas 16 años. Sus primeros años de servicio fueron de postración para la Armada. Quizá por eso, el primer hecho significativo de su meritoria carrera no se produjo hasta 1861, cuando el entonces capitán de fragata Méndez Núñez, al mando de la fragata "Constancia", protagonizó un hito importante en la lucha contra la piratería filipina: la heroica conquista de la fortaleza de Pagalugán, tomada al abordaje desde su propio buque. Su hazaña le valió el ascenso a capitán de navío.

En 1864, a pesar de su juventud, le fue concedido el mando de la fragata blindada "Numancia", un buque novedoso sobre cuyas condiciones marinerías no se tenía absoluta certeza. Después de poner a punto el buque, Méndez Núñez se incorporó a la escuadra del Pacífico, al mando del general Pareja.

Ascendido a Brigadier, Méndez Núñez tomó el mando de la escuadra tras el suicidio de Pareja en 1865, en plena Guerra del Pacífico. El uso juicioso de la libertad de acción que le daba el estar lejos de la península, en una guerra en la que el honor nacional era casi el único interés que estaba en juego, llevó a Méndez Núñez a buscar el combate con la escuadra combinada chileno-peruana. Cuando los buques enemigos se refugiaron en el archipiélago de Chiloé, el marino español bombardeó Valparaíso —un puerto sin más protección que la presencia de sendas escuadras inglesa y estadounidense— después de dar tiempo a evacuar la ciudad.



Monumento a Casto Méndez Núñez,
erigido por suscripción popular en Vigo

fragatas españolas —sin resultados concluyentes por rehuir el combate los buques chilenos y peruanos— la escuadra enemiga no volvió a salir a la mar. Falto de objetivos navales, Méndez Núñez, después de dar tiempo para evacuar la ciudad, bombardeó Valparaíso y, un mes después, El Callao,

desafiando a corta distancia a los numerosos fuertes artillados que defendían este puerto. Ordenado el regreso a España, la “Numancia” lo hizo por el Cabo de Buena Esperanza, convirtiéndose en el primer buque acorazado que dio la vuelta al mundo.



Méndez Núñez cae herido en el puente de la fragata “Numancia”, durante el bombardeo de los fuertes de El Callao
Óleo de Antonio Muñoz Degrain (S.XIX). *Museo Naval de Madrid*

Hechos de Armas

EL COMBATE DE EL CALLAO (1866)

La Guerra del Pacífico, que dio lugar al combate de El Callao, enfrentó a España con las repúblicas de Perú, Chile, Ecuador y Bolivia. España había enviado a la costa americana una expedición diplomática y científica que tenía como objetivo mostrar el pabellón, dar apoyo moral a la nutrida colonia española en la zona y finalizar el proceso de reconocimiento de la independencia de Perú, todavía pendiente. Complicaciones diplomáticas, mal gestionadas y agravadas por un proceso revolucionario en Perú, transformaron una misión que debía haber sido de buena voluntad en un rosario de incidentes, en uno de los cuales fue asesinado el cabo español Esteban Fradera, de paseo en El Callao.

El apoyo de Chile a Perú provocó el bloqueo naval de la extensa costa chilena. Chile respondió con la declaración guerra y, por haberse dispersado demasiado los buques españoles, la pequeña goleta "Covadonga" fue capturada por una corbeta chilena. El hecho provocó el suicidio de Pareja, hasta entonces jefe de la Escuadra del Pacífico.

Mientras se negociaba por mediación de potencias extranjeras, Méndez Núñez, comandante de la fragata blindada "Numancia", relevó a Pareja. Siguiendo órdenes, trató de buscar el combate con la escuadra enemiga, compuesta por buques chilenos y peruanos, que se había refugiado en el archipiélago de Chiloé, rehusando el enfrentamiento con la escuadra de Méndez Núñez. Dos fragatas españolas atacaron a los buques enemigos, fondeados en Abtao y protegidos por las dificultades de navegación en la zona, pero no pudieron acercarse lo suficiente para lograr impactos decisivos.

Falto de objetivos navales que batir, y ante el fracaso de la diplomacia, Méndez Núñez bombardeó Valparaíso después de haber dado cuatro días a los civiles para abandonar la ciudad. La oposición de las escuadras norteamericana e inglesa presentes en el puerto no disuadió al almirante español, que dejó para el futuro la frase "más vale honra sin barcos que barcos sin honra".

Después de Valparaíso, Méndez Núñez bombardeó El Callao, una plaza fuerte peruana con formidables defensas artilleras. Se trataba de una operación de prestigio, lo que motivó que el ataque fuera frontal y se llevara a cabo a corta distancia. La escuadra española, dividida en tres divisiones, bombardeó las defensas durante seis horas. A pesar de los serios daños recibidos en muchos de los buques, se mantuvo el fuego hasta acallar las baterías peruanas, momento en el que se ordenó a las dotaciones saludar desde las jarcias con los tres vivas de ordenanza.



Bombardeo de los fuertes de El Callao. Óleo de Rafael Monleón y Torres (S.XIX). Museo Naval de Madrid

AÑOS DE CRISIS

Desde el exilio de la reina Isabel II, en 1868, hasta la restauración de la monarquía en la persona de Alfonso XII, en 1874, España vivió tiempos de crisis que, como es lógico, afectaron también a la Escuadra.



Alfonso XII
Óleo de Manuel Ojeda y Siles (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

Hechos de Armas

ASALTO A SAN PEDRO ABANTO (1874)

El 27 de marzo de 1874, en el transcurso de las operaciones para romper el cerco al que estaba sometida la ciudad de Bilbao por las fuerzas carlistas, el 2º Batallón del Primer Regimiento de Infantería de Marina, al mando del Teniente Coronel Albacete y Fuster, asaltó a la bayoneta las posiciones enemigas en San Pedro Abanto. Su hazaña, vista con admiración incluso desde el lado de los defensores, nos ha dejado estas sobrias líneas para la historia del Cuerpo:

"...un batallón de Infantería de Marina intenta asaltar los parapetos. Los nuestros hacen una, y otra, y muchas descargas nutridísimas. Los marinos ensangrientan el suelo, pero no desmayan, y vuelven al intento. Casi quedó en cuadro el batallón, pero los que quedaban se defendían con bravura."

Por la toma del caserío de Murrieta, habiendo perdido en el asalto más de la mitad de su fuerza, se concedió a la unidad la Cruz Laureada de San Fernando. Acciones como ésta demuestran hasta donde pueden llegar los ejércitos cuando tienen orgullo de unidad y confianza en sus jefes.



Batalla de Murrieta en San Pedro Abanto.
Ilustración de la obra "Historia contemporánea.
Segunda parte de la Guerra Civil: anales desde 1843
hasta el fallecimiento de don Alfonso XII"



Infante de Marina de guardia en el portalón del crucero "Alfonso XII" (fin del siglo XIX)

Óleo de E. Banda (finales del S.XIX)

Museo Naval de Madrid

En el año 1872 comenzó la tercera guerra carlista. Además del bloqueo de los puertos del Cantábrico que quedaron en manos de los rebeldes, la Escuadra apoyó al ejército, tanto en cometidos logísticos como de combate. En la campaña para levantar el sitio de Bilbao, la **Infantería de Marina** escribió una de las páginas más brillantes de su historia con el ataque a la posición carlista de San Pedro Abanto.



Sable español de oficial de la Armada (S.XIX)

Museo Naval de Madrid

Esmeril o trabuco de borda (primer tercio del siglo XIX)

Museo Naval de Madrid



Marinos Ilustres

JOAQUÍN ALBACETE Y FUSTER (1837-1906)



Joaquín Albacete y Fuster
Inspector General de la Infantería de Marina
Dibujo de E. Almenaras, (S.XIX)
Tercio de Armada

Nacido en Barcelona, Albacete y Fuster se incorporó a la Armada a la temprana edad de quince años. Eran tiempos difíciles, en los que el joven oficial fue adquiriendo experiencia de combate en los territorios españoles de Cuba, Filipinas, norte de África y Santo Domingo.

Fue en la Tercera Guerra Carlista y, en concreto, en la batalla de San Pedro Abanto, cuando el entonces teniente coronel Albacete y Fuster se significó como uno de los más brillantes infantes de marina de la historia. Al frente de su batallón, impresionó a amigos y enemigos con una feroz carga nocturna a la bayoneta para conquistar una a una cada trinchera carlista. A pesar de la dura resistencia, sus hombres empezaron a subir la escarpada cota hasta conquistar el Caserío de Murrieta, siendo tan difícil parar el ímpetu de la tropa que, tras mandar "*alto al avance*", los infantes de marina siguieron persiguiendo por la ladera a los enemigos en fuga.

Esta acción, en la que Albacete resultó herido, sirvió para que el 2º Batallón del 1er Regimiento fuera distinguido con la Cruz Laureada Colectiva de la Orden de San Fernando, la máxima condecoración española en tiempos de guerra, que hoy luce con orgullo el Tercio Sur.

Todavía prestaría destacados servicios Albacete y Fuster en Cuba y en Filipinas, donde iría acumulando los méritos que le valdrían ascensos sucesivos hasta alcanzar el empleo de mariscal de campo y ejercer la Inspección General de la Infantería de Marina.



Revolución Cantonal
Combate de Portmán (Cartagena)
Óleo de Juan Font y Vidal (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

En el año 1873, durante la primera república, estalló la insurrección cantonal en el sur y en el levante de la península. Si en San Fernando los buques de la Escuadra contribuyeron a sofocar la insurrección, en Cartagena ocurrió lo contrario: la poderosa escuadra del Mediterráneo se unió al Cantón Murciano, llegando a bombardear Alicante y Almería. Bloqueada en su base de Cartagena por las fuerzas leales al gobierno, la escuadra cantonal, que había sido declarada pirata por el gobierno español y por otras potencias, se enfrentó a la gubernamental en Portmán, cerca de Cartagena. Aunque los resultados no fueron concluyentes, los buques rebeldes —que combatieron al mando de marinos mercantes— tuvieron que regresar a puerto. Finalmente, la escuadra cantonal se reintegró a la Armada cuando la ciudad se rindió en 1874.

Mientras en la península se vivían momentos tan difíciles, en Filipinas proseguían las operaciones contra la piratería y en Cuba, la lucha contra el contrabando de armas del que dependía la insurrección cubana.



Farol de camarote (S.XIX)
Museo Naval de Madrid

Apresamiento del vapor "Virginius" por la corbeta de hélice "Tornado" (S.XIX)

Óleo de Manuel Fernández Sanahuja
Museo Naval de Madrid



UN PASO ATRÁS

A pesar de la mejora de la economía a la finalización de la guerra carlista en 1874 y de la de Cuba en 1878, durante las últimas décadas del siglo XIX no fue posible disponer de los recursos necesarios para mantener el impulso a la construcción naval. No faltaron, sin embargo, las ideas. De la inquietud por mantener nuestras unidades a la altura de las mejores dan prueba los trabajos de Isaac Peral, diseñador de un prototipo de submarino que fue el primero en aplicar importantes innovaciones técnicas; Fernando Villaamil, autor del proyecto del primer cazatorpedero, origen del futuro destructor; José González Hontoria, diseñador de modernas piezas de artillería; y Joaquín Bustamante, inventor de la mina que llevó su nombre.



Bandera de combate del submarino Peral
Museo Naval de Madrid



Isaac Peral
Dibujo a lápiz por Isidro Fernández Fuentes "Gamonal" (S.XX)
Museo Naval de Madrid

De la Aguja de Marear al Aegis

EL SUBMARINO PERAL

Varios países compiten por ser la cuna del inventor del submarino, aunque muchos de los llamados inventos del siglo XIX fueran más bien diseños que aprovechaban ideas o desarrollos anteriores. Precursores del submarino, en cuanto a la idea general y a ciertos elementos específicos, hay varios en varios países. En España, uno de los pioneros fue el navarro Jerónimo de Ayanz a principios del siglo XVII; y, ya en el siglo XIX, lo fueron también Cosme García y Narciso Monturiol.

Sin embargo, es posible afirmar con imparcialidad que el primer diseñador de un auténtico submarino militar operativo fue Isaac Peral y Caballero, un oficial de la Armada Española nacido en Cartagena en 1851 que, además de marino, fue matemático, científico e ingeniero.

El submarino de Peral fue diseñado a partir de 1885 y, con modificaciones, se terminó de construir en 1888. Tenía un casco de acero de 22 metros de eslora, de forma ahusada como los actuales. Su propulsión era eléctrica a baterías y llevaba un tubo lanzatorpedos y dos torpedos de reserva. Además, incorporaba numerosos sistemas para resolver los diversos problemas propios de un buque de este tipo, como son los de trimado, de mantenimiento de la cota y de depuración del aire. El prototipo resolvía los problemas de navegación y ataque con una brújula compensada, una corredera eléctrica y un periscopio.

El submarino de Peral fue probado con relativo éxito en la mar entre 1889 y 1890. Tenía algunos defectos subsanables y algunas limitaciones; la principal era su poca autonomía, derivada de su propulsión a baterías eléctricas. En su descargo, hay que considerar que entonces el submarino se concebía como una unidad para la defensa costera y no para ataque oceánico. En cualquier caso, el proyecto no siguió adelante. Así pues, el que pudo haber sido el primer submarino militar operativo no llegó nunca a entrar en combate.



~~~~~  
Submarino Peral  
*Museo Naval de Cartagena*  
~~~~~

~~~~~  
Acuarela de Guillermo G. de Aledo,  
con el submarino en pruebas  
*Museo Naval de Madrid*  
~~~~~



De la Aguja de Marear al Aegis

BUSTAMANTE Y LOS NUEVOS SISTEMAS DE ARMAS SUBMARINAS



Joaquín Bustamante y Quevedo
Capitán de Navío

Óleo de José Castellote y Villafuella
(último tercio del S.XIX)

Museo Naval de Madrid

El XIX fue el siglo de la Primera Revolución Industrial. En la espiral de desarrollo e inventos llegaron muchas importantes novedades como la electricidad y la telegrafía. Entre los avances en el ámbito naval cabe destacar la aparición de armas que explotaban bajo la superficie del mar, multiplicando el daño a los buques. Se trataba de lo que hoy se llama mina o torpedo, que se conoció inicialmente por el nombre de “torpedo fijo” o “torpedo móvil”.

El primer hundimiento de un barco por una mina fue en la Guerra de Secesión Norteamericana (1861-1865). En esta misma guerra se usaron con éxito torpedos de botalón, con los que se echaron a pique dos buques, uno por bando. Pero los torpedos autopropulsados mejoraron rápidamente y pronto sustituyeron a los anteriores.

En España se fueron incorporando estas novedades con las limitaciones industriales y presupuestarias que caracterizaban a la época. En los años 70 entraron en servicio tres lanchas con torpedos de botalón. En la década siguiente se incorporaron a la Armada 12 nuevos torpederos y el primer cazatorpedero, de concepción española aunque fabricado en Escocia: el “Destructor” de Villaamil. En los años 90 llegaron 6 cazatorpederos más, también construidos en el extranjero.

Los torpedos de la época tampoco se fabricaban en España. Pero sí se fabricó una mina española, la diseñada por el teniente de navío de 1ª clase Joaquín Bustamante y Quevedo. Presentada en 1883, fue probada con éxito y se declaró reglamentaria en la Armada en 1885.



Mina Bustamante

El primer torpedo automóvil adquirido por la Armada fue el Schwartzkopff B-20, en 1882

Fotografía: Museo Naval de Madrid

De la Aguja de Marear al Aegis

LOS SISTEMAS DE ARTILLERÍA DE GONZÁLEZ HONTORIA

La artillería naval cambió drásticamente en el siglo XIX, sobre todo en su segunda mitad. Si se comparan los cañones de un navío de 1800 con los de un acorazado de 1900, se aprecian enormes progresos en todos sus elementos: acero en lugar de hierro, retrocarga en lugar de avancarga, ánima rayada en vez de ánima lisa, plataforma giratoria en vez de cureña de madera con ruedas. Los países con suficiente capacidad industrial se esmeraron en crear sistemas artilleros mejores y más potentes para perforar las corazas enemigas, que crecían paralelamente.

En España, un oficial del cuerpo de Artillería de la Armada, José González Hontoria, consiguió diseñar y fabricar un sistema de artillería naval propio, moderno y de gran capacidad. Tras estudiar lo que se estaba haciendo en otros países, en 1870 presentó su primer proyecto: un cañón de 10 pulgadas (254 mm) aún de hierro y de avancarga, pero ya con ánima rayada.

En 1879, González Hontoria diseñó un sistema de cañones de diferentes calibres —70, 90, 120, 160, 180 y 200 mm— que fue declarado reglamentario en la Armada. Poco después, en 1883, presentó un nuevo sistema, más ambicioso, añadiendo tres calibres superiores (240, 280 y 320 mm) y uno intermedio (140 mm) todos ellos de acero. Este sistema fue también aprobado por la Armada y montado en numerosos buques.

González Hontoria fue, además de un excelente ingeniero de armamento, un patriota. Tentado por la industria inglesa para dirigir sus fábricas de cañones, rechazó las ofertas y siguió al servicio de la Armada hasta su temprano fallecimiento en 1889.



Acorazado "Pelayo" visto de amura. Puede verse la torre de proa, de 320 milímetros



Torre de popa del "Pelayo", del mismo calibre



~~~~~  
**José González Hontoria**  
 Brigadier de Artillería de la Armada  
 Óleo de José Castellote y Villafruela (finales S.XIX)  
*Museo Naval de Madrid*  
 ~~~~~

~~~~~  
**Modelo de cañón español de 18 cm. sistema**  
**González Hontoria, modelo 1879**  
*Museo Naval de Madrid*  
 ~~~~~



No fueron suficiente los desvelos de esta brillante generación de oficiales. Ya fuera por la escasez de recursos económicos, por falta de mentalidad marítima en las instituciones, por el retraso tecnológico de España frente a las naciones más industrializadas o, en algunos casos, por discrepancias doctrinales entre los mandos de la Armada, lo cierto es que la mayoría de los buques que entraron en servicio en estos años fueron de concepción anticuada y limitado valor militar. Pronto quedaría demostrado que el poder naval español era insuficiente para frenar el expansionismo de una potencia emergente como eran los Estados Unidos de finales del siglo, ansiosos de extender su influencia a los territorios españoles de ultramar.

De la Aguja de Marear al Aegis

VILLAAMIL Y EL NACIMIENTO DEL DESTRUCTOR



Fernando Villaamil y Fernández Cueto
Capitán de Navío

Óleo de José Castellote y Villafruela
(último tercio del S.XIX)

Museo Naval de Madrid

En las dos últimas décadas del siglo XIX, muchas marinas empezaron a dotarse de torpederos, buques pequeños y baratos que en circunstancias favorables podían amenazar a los acorazados y cruceros. Pero los primeros torpederos eran unidades frágiles y sin autonomía; peligrosas en aguas restringidas pero incapaces de combatir en alta mar o acompañar a las flotas en sus desplazamientos transoceánicos.

Fernando Villaamil, un brillante oficial que había alcanzado prestigio con sus análisis sobre temas muy diversos, concibió un barco más grande, más resistente, más rápido y mejor armado que los torpederos de la época, el "Destructor". Construido en Escocia en 1886, sus características asombraron a los expertos. Su viaje a España con mar gruesa demostró sus buenas condiciones marinerías y las pruebas de su armamento dieron buenos resultados.

El buque se convirtió en foco de atención para las marinas extranjeras. Muchas lo alabaron sin reservas y sirvió de inspiración para otros diseños. Un importante logro adicional fue que, además de servir como torpedero de alta mar, podía cubrir una misión todavía no resuelta: la defensa de los buques mayores contra los torpederos enemigos.

No solo el diseño fue un éxito, también lo fue el nombre. Desde entonces muchas marinas de guerra llamaron destructor al es-

colta de superficie rápido, maniobrero, con gran autonomía y bien armado.

En 1898, en Santiago de Cuba, Villaamil, al mando de la escuadrilla de destructores de la escuadra de Cervera, dio su vida combatiendo heroicamente a bordo del "Furor", uno de los buques que él había contribuido a diseñar. Fue recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando.



El "Destructor" maniobrando a un crucero de la clase "Alfonso XII". Acquarela de G. de Aledo
Del libro "Nuestra Marina"

Biblioteca del Museo Naval de Madrid



El "Destructor", en los caños de La Carraca, hacia 1890

LA GUERRA CON LOS ESTADOS UNIDOS

La insurrección cubana, que había sido derrotada por dos veces en las décadas anteriores, resurgió en 1895 con el apoyo interesado de los Estados Unidos. Aunque en menor escala, lo mismo ocurría en Filipinas. Dentro de las campañas militares contra los rebeldes, la Armada tenía importan-

tes áreas de responsabilidad: la lucha contra el contrabando de armas, el apoyo naval a las operaciones y, en el caso de la Infantería de Marina, el combate en tierra como una fuerza expedicionaria.

Hechos de Armas

EL COMBATE DE CAVITE (1898)

Declarada la guerra contra España después de la explosión del crucero “Maine”, probablemente accidental, la escuadra norteamericana del comodoro Dewey, que contaba con cuatro cruceros protegidos y dos cañoneros, atacó en la bahía de Cavite a la del almirante Montojo. Tenía éste bajo su mando a dos cruceros de primera clase, uno de ellos de madera y sin propulsión, y cuatro pequeños cruceros de segunda clase, equivalentes a cañoneros. La escuadra española, con menor protección y menos piezas de artillería —que era además de menor calibre y alcance que la norteamericana— fue destruida en pocas horas, sufriendo 167 muertos y 214 heridos.

A pesar de que los buques españoles combatieron con honor y lograron 25 impactos en los cruceros norteamericanos, la escuadra de Dewey, mejor protegida, solo sufrió daños sin importancia y 9 heridos entre sus dotaciones.

Destruída la escuadra de Montojo, nada podía oponerse al ataque a Manila que, sin posibilidad de refuerzos, capituló a las pocas semanas.



Combate de Cavite (S.XX). Óleo de Ildefonso Sanz y Domenech (S.XX). Museo Naval de Madrid

Los intentos de resolver el problema mediante reformas administrativas, incluidas las declaraciones de autonomía de ambos territorios, no dieron resultado y la guerra siguió su curso hasta que, en una visita de cortesía a La Habana, voló el crucero "Maine", probablemente de forma accidental. Con ese pretexto, el gobierno norteamericano, influido por su opinión pública, declaró la guerra a España. Una escuadra al mando del comodoro Dewey destruyó a la española de Montojo, muy inferior, en las islas Filipinas, tras lo

cual rindió Manila. Mientras, en el Caribe, la escuadra del almirante Sampson bloqueó en Santiago de Cuba a la del almirante Cervera, al tiempo que fuerzas norteamericanas sumadas a los insurrectos cubanos sitiaban la ciudad. Recibida la orden de intentar una salida, la escuadra española, escasa de carbón y sin posibilidad alguna de hacer daño a los acorazados enemigos, fue destruida casi impunemente por las fuerzas del bloqueo.

Hechos de Armas

EL COMBATE DE SANTIAGO DE CUBA (1898)

Mientras se combatía en Filipinas, la escuadra del almirante Cervera había entrado en Santiago de Cuba, donde quedó bloqueada por los acorazados del almirante Sampson. Semanas después, aprovechando su indiscutible dominio del mar, dos brigadas norteamericanas desembarcaron en la isla y, con el apoyo de los insurgentes cubanos, sitiaron Santiago.

Recibida la orden de romper el bloqueo para evitar la posibilidad de la captura de la escuadra, Cervera obedeció, aun estando convencido de que sus cuatro cruceros protegidos y sus dos destructores no eran rivales de consideración para los acorazados norteamericanos.

A bordo del crucero "María Teresa", Cervera salió en primer lugar e intentó atraerse el fuego enemigo para proporcionar a los demás mejores posibilidades de evadirse. Pero los norteamericanos hicieron valer su abrumadora superioridad artillera y, uno tras otro, los buques españoles fueron destruidos sufriendo 323 muertos y 151 heridos.

De la voluntad de combatir de los buques de Cervera dan fe los 64 impactos que sufrió la escuadra de Sampson. De su impotencia es prueba el que con sus disparos solo consiguieron causar dos bajas a un enemigo que, para el calibre de la artillería española, resultaba casi invulnerable. Probablemente era necesario el sacrificio de la escuadra para justificar la inevitable derrota ante la opinión pública española. Si fue así, Cervera y sus dotaciones cumplieron con su deber de la mejor manera que cabía esperar en las difíciles circunstancias que les tocó vivir.



Combate de Santiago de Cuba.
Destrucción del Crucero Vizcaya
Acuarela de Guillermo González de Aledo
Museo Naval de Madrid

Nada más podía hacerse. El tratado de paz que siguió a la pérdida de las escuadras de Montojo y Cervera imponía la pérdida de Cuba, las Filipinas y también, aunque la propia

población no lo demandaba, Puerto Rico. Además, la guerra había dejado entre los españoles un espíritu pesimista que condicionaría los primeros años del siglo XX.

Marinos Ilustres

PASCUAL CERVERA (1839-1909)



Pascual Cervera y Topete
Vicealmirante de la Armada
Óleo de Federico Godoy Castro (S.XX)
Museo Naval de Madrid

Pascual Cervera y Topete nació en Medina Sidonia (Cádiz). Pasó sus primeros años de oficial destinado en las islas Filipinas, donde tuvo ocasión de demostrar su valor en la lucha contra la piratería a las órdenes de Méndez Núñez. De teniente de navío de 1ª clase, Cervera estuvo destinado en Cuba, al mando de diversos buques de la escuadra de las Antillas.

Llegada la Primera República, Cervera, de vuelta en España, desempeñó un papel decisivo para dominar la insurrección cantonal en La Carraca. Volvió a las Filipinas al mando de la corbeta "Santa Lucía", con la que volvió a enfrentarse con éxito a la piratería local. En 1876 fue nombrado gobernador del archipiélago.

De nuevo en España, Cervera fue el primer comandante del acorazado "Pelayo" y en 1891, ya con el empleo de contralmirante, se hizo cargo de la cartera de Marina por un breve período en el gobierno de Sagasta.

En 1896, Cervera fue nombrado comandante de la Escuadra de Operaciones que dos años después sería destruida en Santiago de Cuba. Absuelto en consejo de guerra, ascendió a vicealmirante y, por decisión del ministro Sánchez de Toca, estuvo al frente del Estado Mayor de la Armada.

CAPÍTULO XI

LOS AÑOS MÁS DUROS



LA RENOVACIÓN DE LA ESCUADRA

Al comenzar el siglo XX, en un período caracterizado por la rápida evolución de la tecnología militar y naval, la Escuadra no contaba con ninguna unidad a la altura de los tiempos. La necesidad de renovar la fuerza naval, en el contexto de rearme que entonces vivía Europa, dio lugar a una serie de planes irrealizables o malogrados que a nada condujo hasta que, en 1908, el contralmirante Ferrándiz, entonces ministro de Marina, consiguió que se actualizara la organización de la Armada y se aprobara su Ley de Escuadra.

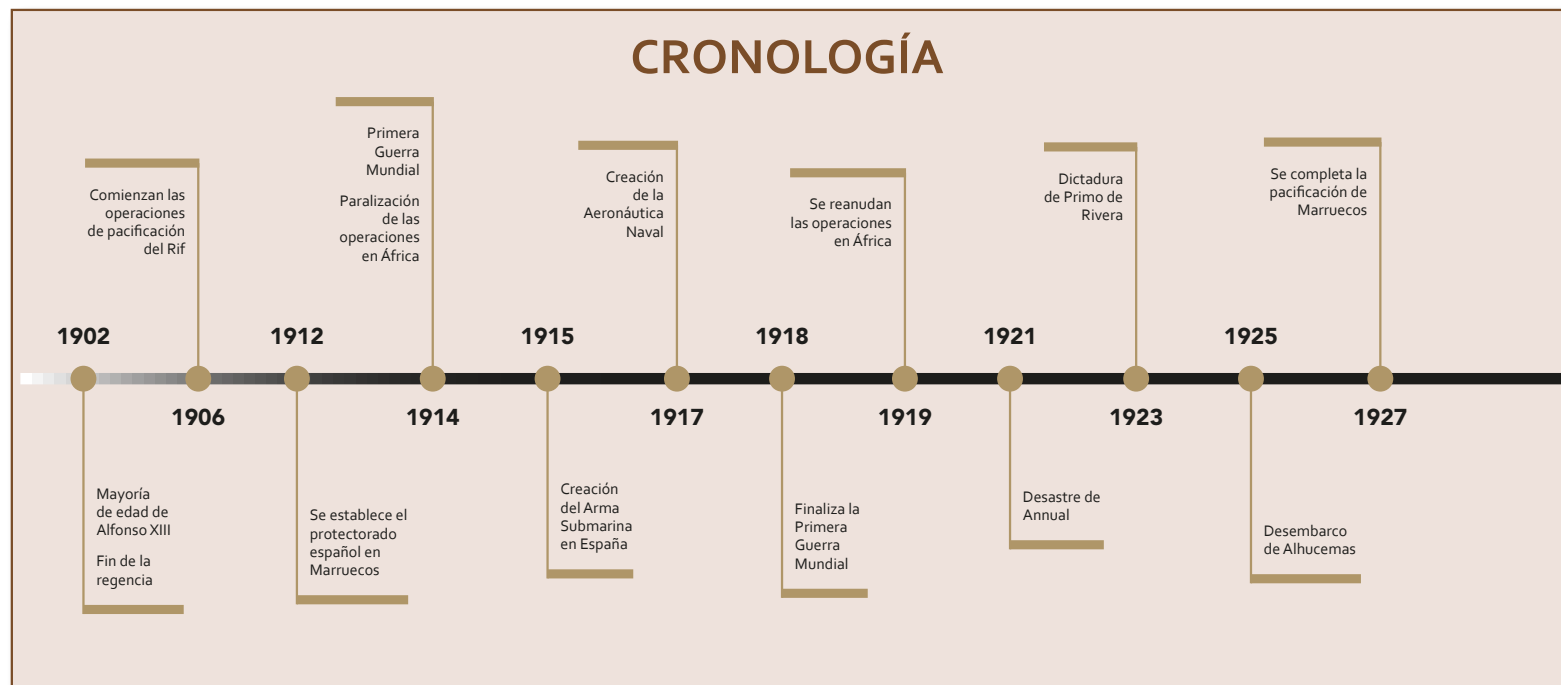


Reina Regente María Cristina (1885-1902)
Óleo de Diego Casado y Vázquez (S.XIX)
Museo Naval de Madrid



Alfonso XIII (1886- 1931)
Óleo. Anónimo (S.XX)
Museo Naval de Madrid

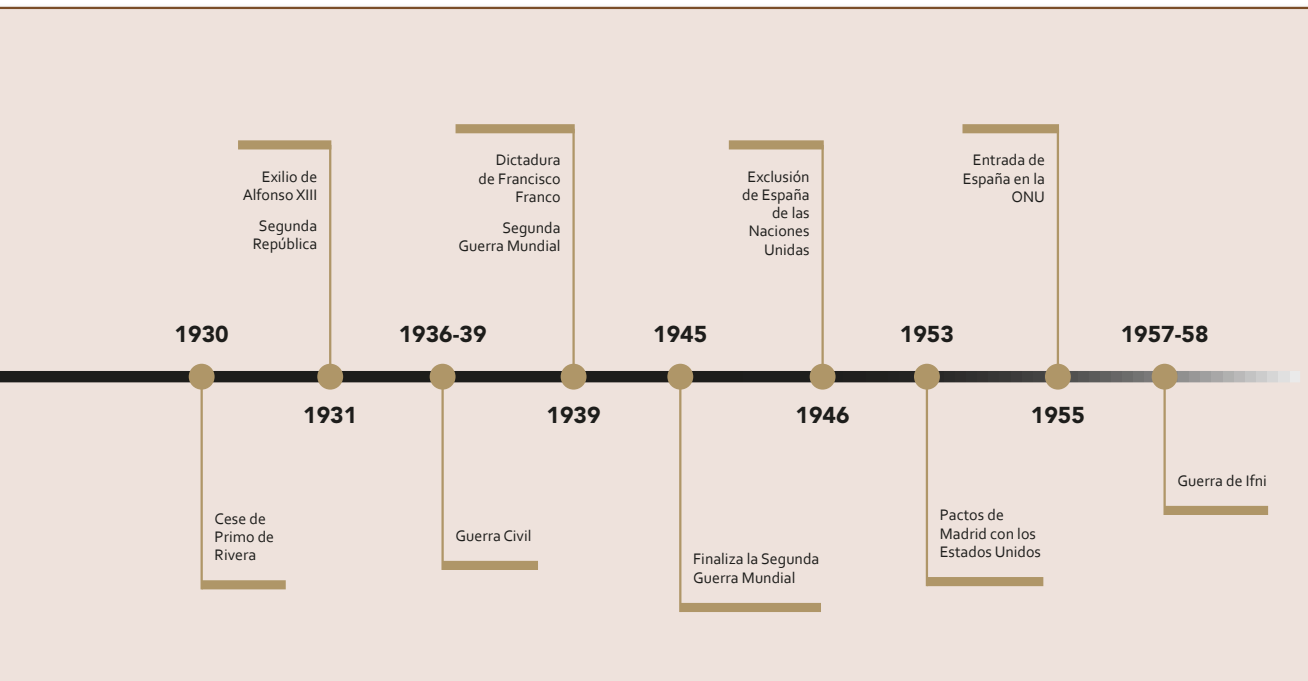
CRONOLOGÍA



José Ferrándiz y Niño
Contralmirante. Ministro de Marina
Óleo de Luis Fernández Gordillo (S.XX)
Museo Naval de Madrid



Crucero "Emperador Carlos V"
Óleo de Cervera (S. XIX)
Museo Naval de Madrid



Las Bases del Poder Naval

EL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

El Estado Mayor de la Armada se creó en el año 1895, siguiendo el camino recorrido por el Ejército de Tierra a lo largo del siglo XIX, que a su vez había seguido los modelos franceses y prusianos. Respondía a la necesidad de tener un órgano más de pensamiento que ejecutivo, capaz por un lado de elaborar la doctrina naval, y por otro de servir de brújula para el gobierno de la Armada, para evitar que las corrientes políticas sobre las que navegaba el ministerio de Marina afectaran negativamente al rumbo de la institución.

Después de unos inicios difíciles —llegó a cerrarse como consecuencia de la guerra de 1898— y complementado con la creación, en 1925, de la Escuela de Guerra Naval, donde se comenzó a formar a los oficiales que debían dotarlo, se fue consolidando como cabeza directora de la Armada, con el nombre de Estado Mayor Central.

Con la unificación de los ministerios militares en 1976 en el de Defensa, se completó este proceso, siendo a partir de entonces el Jefe de Estado Mayor de la Armada la máxima autoridad de la Armada. Del Estado Mayor de la Armada, más conocido por sus siglas de EMA, salieron y siguen saliendo los planes que rigen la corporación, si bien con la creación del Mando Conjunto de Operaciones ha perdido sus funciones de dirección de las actividades operativas de las unidades de la fuerza.



Escalera Monumental del Cuartel General de la Armada. Antiguo Ministerio de Marina, inaugurado en 1928



Fruto de esa ley fueron los acorazados de la clase “España”, además de tres destructores, cuatro cañoneros y 22 torpederos. La construcción se adjudicó a la Sociedad Española de Construcciones Navales, precursora de la que aún hoy, a través de cambios organizativos y adaptaciones a los tiempos, gestiona los astilleros de los arsenales de Ferrol, La Carraca y Cartagena. Los acorazados que entonces se entregaron a la Armada tenían características modestas para la época de su diseño y, tras los rápidos avances en el diseño de esta clase de buques a raíz de las enseñanzas de la Primera Guerra Mundial, enseguida se quedaron anticuados.

Receptor de telégrafo por cable sistema Morse (S.XIX)
Museo Naval de Madrid



Botadura del acorazado “España” en Ferrol. Óleo de Antonio Caula (S.XX). *Museo Naval de Madrid*

Las Bases del Poder Naval

LA CREACIÓN DE LA AERONÁUTICA NAVAL

La Primera Guerra Mundial había demostrado la necesidad de contar con aeronaves embarcadas para realizar tareas de exploración sobre la mar. Para satisfacer esta necesidad, el ministro Flórez impulsó con las siguientes razones la creación de la Aviación Naval: *"La Aviación Naval especializada es absolutamente indispensable a la Defensa Nacional, correspondiéndole, entre otros servicios, el de exploración sobre la mar, que no se puede hacer con fruto más que con personal perteneciente a la Marina de Guerra ..."*

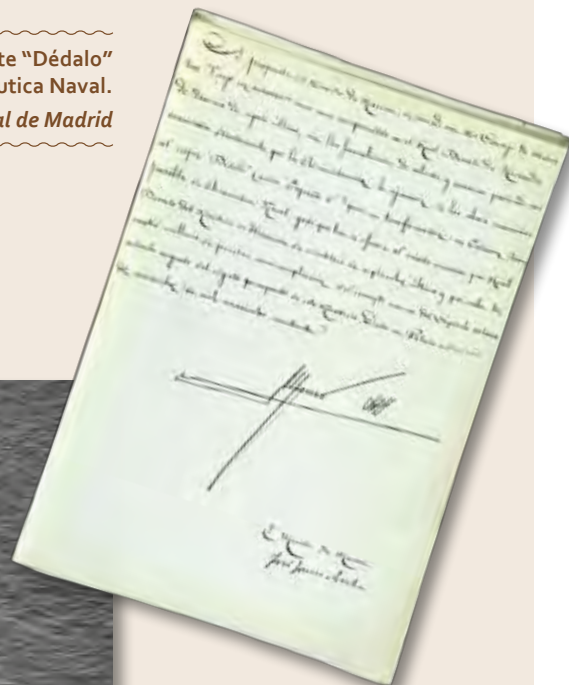
Creada por Decreto del 13 de septiembre de 1917, las primeras instalaciones provisionales se ubicaron en el aeródromo del Prat, en Barcelona, a la espera de que estuviese lista la base de San Javier, elegida para la Escuela de Aviación Naval. Desde allí volaron los primeros oficiales alumnos que, en 1921, protagonizaron el bautismo del aire de la Aeronáutica Naval, denominación que se había adoptado en 1920 para incluir la aerostación.

En 1922 se incorporó a la Armada el portahidros "Dédalo", un buque mercante transformado capaz de llevar hidroaviones de diversos tipos, dirigibles o globos cautivos. Operando desde este buque, los hidroaviones de la Aeronáutica Naval participaron en diversas campañas en el norte de África, donde recibieron su bautismo de fuego y sufrieron su primera baja. Particular relevancia en la brillante hoja de servicios de la aviación naval española tiene la destacada actuación de pilotos y mecánicos en el desembarco de Alhucemas.

Proyecto de transformación del transporte "Dédalo"
en estación transportable de Aeronáutica Naval.

Archivo del Museo Naval de Madrid

Vista aérea del "Dédalo" en Alhucemas



Ya comenzada la Gran Guerra, y aprovechando las primeras experiencias bélicas, el vicealmirante Miranda, ministro de Marina, logró que se aprobara la construcción de tres cruceros ligeros, tres destructores y, aún más importante dado el papel crítico que jugaron en la contienda mundial, los primeros submarinos españoles, de los que

se adquirieron cuatro unidades en el extranjero. Posteriormente, con la experiencia adquirida, se construyeron en Cartagena los seis submarinos de la clase B. Otro hito importante en el proceso de modernización de la Armada en la segunda década del siglo XX fue la creación de la Aeronáutica Naval en 1917.

Las Bases del Poder Naval

LA CREACIÓN DEL ARMA SUBMARINA

La experiencia de los primeros meses de la Primera Guerra Mundial puso de relieve la eficacia de algunos tipos nuevos de buques. Entre ellos destacaba el submarino, del que se habían de construir centenares de unidades cada vez más perfeccionadas durante el conflicto. Se trataba de un buque que había demostrado grandes posibilidades tácticas, tanto en el ataque al tráfico marítimo como en la capacidad de negar a un adversario más poderoso el dominio del mar.

Este precedente indujo al ministro Miranda a incorporar por primera vez submarinos a su Plan Naval. Por iniciativa suya, el 17 de febrero de 1915 se ponía la primera piedra del Arma Submarina en España con el siguiente texto legal:

"Se autoriza al Ministro de Marina para adquirir por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta ley, hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas de personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento. Se le autoriza asimismo para organizar el servicio en los submarinos con oficiales del Cuerpo General de la Armada, y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y los Contramaestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y sus plantillas a las necesidades del mismo material, dentro de los créditos consignados para el personal en el actual presupuesto".

En 1917 entró en servicio el primer submarino español, el "Isaac Peral", construido en los EE.UU. Inmediatamente le seguirían los tres submarinos de la clase A adquiridos en Italia. La experiencia adquirida permitió que las siguientes unidades, de las clases B y C, se construyeran en Cartagena, donde aún hoy se encuentra la Base de Submarinos y se construyen las nuevas unidades para la Armada.



Submarino Delfín. Acuarela de Guillermo González de Aledo
Museo Naval de Madrid

El "Isaac Peral", primer submarino español
Acuarela de Guillermo González de Aledo
Museo Naval de Madrid



Religiosidad y Tradición

LA PATRONA DE LA ARMADA

Las duras condiciones de vida en la mar han servido a menudo de acicate para el sentimiento religioso, puesto de manifiesto a lo largo de la historia por la devoción a diversas advocaciones marianas.

La Virgen del Rosell, que hoy se venera en la iglesia de Santa María de Gracia en Cartagena, fue declarada patrona de la milicia embarcada por Alfonso X el Sabio, fundador de la Orden de Santa María en 1279. En 1492, Cristóbal Colón se encomendó a la Virgen de Guadalupe. También Juan Sebastián de Elcano se postró ante la Virgen de la Antigua en Sevilla tras completar la primera circunnavegación.

De Lepanto se conserva la Virgen del Rosario que, junto al Cristo venerado en Barcelona, llevaba Juan de Austria en su capitana y que mandó depositar en el Puerto de Santa María. La devoción pasó a Cádiz, donde una imagen de la Virgen del Rosario embarcaba solemnemente en la flota de galeones. De esta tradición permanece el nombre de "la Galeona" que se da a esta advocación.

Roger de Lauria llevaba en su galera una Virgen del Carmen que, según la tradición, lo libró de una temible borrasca. Pero la devoción a esta advocación se consolidó en la Isla de León, hoy San Fernando, en el siglo XVIII. En 1901, un Real Decreto declaró a Nuestra Señora del Carmen patrona de la Marina de Guerra.



Salve, Estrella de los mares
De los mares iris de eterna ventura.
Salve ¡Oh Fénix de hermosura!
Madre del Divino amor.
De tu pueblo a los pesares
Tu clemencia dé consuelo,
Fervoroso llegue al cielo
Hasta tí nuestro clamor.
Salve Salve Salve Salve
¡Oh estrella de los mares!
¡Oh estrella de los mares!

~~~~~  
Virgen del Carmen  
Escultura de Francisco Asorey  
*Escuela Naval Militar*  
~~~~~


LA GUERRA DE ÁFRICA

Las responsabilidades contraídas por España en el norte de África a raíz de la descomposición del Imperio marroquí obligaron al gobierno español a implicarse en diversas operaciones de pacificación en la zona del Rif desde 1906. En un escenario muy inestable, los ataques a intereses españoles en torno a Melilla dieron lugar, en 1909, a una campaña militar contra las cabilas insurrectas para la que se creó la Agrupación de Fuerzas Navales de Operaciones en el Norte de África.

En 1912, conseguida la pacificación de la zona de Melilla, se estableció un Protectorado español en los territorios del Rif, bajo la soberanía del Sultán. A partir de entonces, las campañas militares españolas tuvieron como principal ob-

jetivo el alcanzar de forma progresiva el dominio efectivo de todo el Protectorado, partiendo desde las ciudades de Ceuta y Melilla.

Interrumpidas las operaciones durante la Guerra Mundial, las fuerzas españolas avanzando desde Ceuta, conquistaron Xauen en 1920. Mientras, desde Melilla, el general Silvestre avanzó imprudentemente en dirección a Alhucemas, centro de gravedad de la rebelión. Los graves errores tácticos y logísticos en este sector culminaron con el desastre de Annual en 1921. Ante la magnitud de la derrota, las unidades de la Escuadra se volcaron en la evacuación de las tropas en retirada y en la defensa de Melilla.



La Escuadra entrando en la ría de Ferrol. Óleo de Ildefonso Sanz y Domenech (S.XX). Museo Naval de Madrid

Hechos de Armas

EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS (1925)

Para solucionar definitivamente la rebelión de Abd el-Krim en Marruecos, que se había mantenido viva desde el desastre de Annual en 1921, era imprescindible la ocupación de los territorios cercanos a la bahía de Alhucemas, cuna del mayor foco de la insurrección del Rif.

La imposibilidad de avanzar por tierra obligó a considerar la opción anfibia. El plan español, al que luego se sumó Francia aportando unos pocos buques y aviones, partía de las lecciones aprendidas tras el fracaso británico en Gallipoli. La fuerza de desembarco la compondrían dos brigadas, procedentes de Ceuta y Melilla, sumando alrededor de 13000 hombres, transportados por 21 buques mercantes y escoltados y apoyados por la escuadra del vicealmirante Yolif, compuesta por 2 acorazados, 4 cruceros y más de 30 buques diversos. Para el desembarco, se contaba con 27 barcazas de desembarco tipo K adquiridas en Gran Bretaña, que habían actuado en Gallipoli. La cobertura aérea la proporcionarían las escuadrillas de la Aeronáutica Militar y 24 hidroaviones de la Aeronáutica Naval, muchos de ellos operando desde el "Dédalo".

Después de llevar a cabo simulacros frente a las costas de Uad Lau y de Sidi Dris —donde colaboraron unidades francesas— se realizó el desembarco el 8 de septiembre, en la playa de La Cebadilla. Consolidada la cabeza de playa, y neutralizados los duros contraataques enemigos entre los días 11 y 13, se inició la progresión general que condujo a la ocupación de Axdir, Cuartel General de Abd el-Krim, el día 2 de octubre.

El desembarco de Alhucemas fue la primera operación anfibia realizada con éxito en el siglo XX, y contribuyó a crear la doctrina que sería empleada en los grandes desembarcos de la Segunda Guerra Mundial. Fue también la primera operación conjunta —con participación de unidades de tierra, mar y aire— de la historia.





El acorazado "Jaime I" y el crucero "Reina Victoria Eugenia" bombardeando las posiciones rifeñas durante el desembarco de Alhucemas (1925)

Acuarela de Guillermo González de Aledo

Museo Naval de Madrid

La respuesta al desafío del líder cabileño Abd el Krim, que envalentonado por sus éxitos había proclamado la república del Rif y atacado el protectorado francés, fue el desembarco anfibio de Alhucemas. **El 8 de septiembre de 1925, desembarcaron en las playas norteafricanas dos brigadas del Ejército y un batallón de Infantería de Marina, apo-**

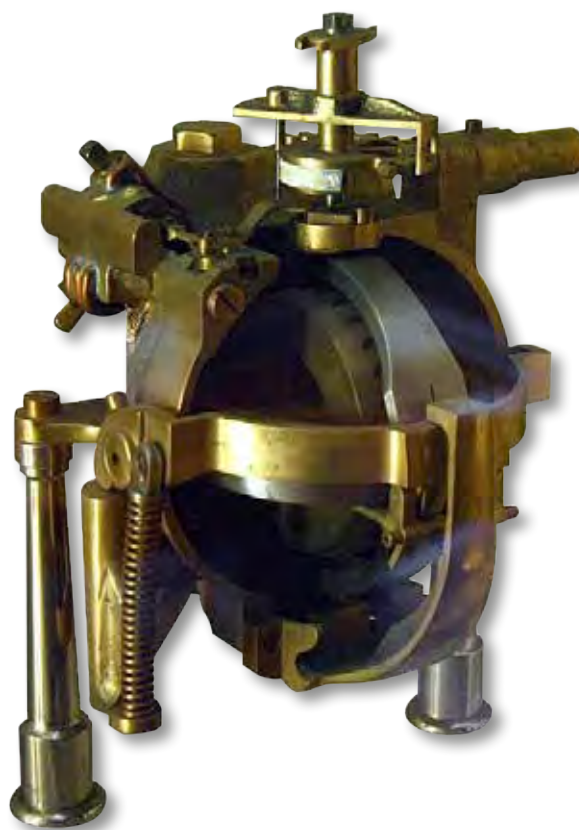
yados por lo mejor de la Escuadra y, por primera vez en la historia, por los hidroaviones de la Aeronáutica Naval. Tras el éxito del desembarco, continuaron las operaciones militares hasta la completa pacificación del Protectorado en 1927.

LA RENOVACIÓN DE LA ARMADA

Las lecciones de la Primera Guerra Mundial inspiraron los planes de renovación de la Armada aprobados en 1922, que dieron como fruto dos cruceros ligeros de la clase "Príncipe Alfonso" —buques que, por primera vez en mucho tiempo, eran comparables con los mejores en servicio en su clase— y tres destructores de la clase "Churruca". El esfuerzo tendría continuidad en 1926, año en el que se ordenaría la construcción de un tercer crucero y tres destructores adicionales. Poco después, y ya en un clima prebélico en Europa al que España permanecía ajena, se ordenó la construcción de dos cruceros pesados de la clase "Canarias", siete destructores más y seis submarinos de la clase C.

Giróscopo de torpedo (1929)

Museo Naval de Madrid



Buques de Leyenda

EL CRUCERO "CANARIAS" (1936-1975)

El crucero "Canarias", construido en Ferrol, entró en servicio unas semanas después del comienzo de la Guerra Civil española. Inspirado en los cruceros pesados británicos de la clase "County", su diseño estaba condicionado por el tratado naval de Washington. Para limitar la carrera de armamentos, este acuerdo imponía restricciones en el número de buques con desplazamiento superior a 10.000 toneladas y armamento de calibre superior a 8 pulgadas (203 mm). Esos fueron, pues, los límites de diseño de los cruceros pesados de la época.

En las marinas más poderosas, los cruceros eran unidades concebidas para realizar operaciones de gran radio de acción, en solitario o en apoyo de las flotas de combate compuestas de acorazados. Pero en España, el "Canarias" y su gemelo el "Balears" —hundido en marzo de 1938— eran con diferencia los buques más poderosos de cuantos participaron en la Guerra Civil. Rápidos y bien armados, jugaron un papel decisivo en la campaña marítima.

Muchos de los conceptos tácticos que dieron lugar a la construcción de barcos como el "Canarias" fueron superados a partir de las lecciones de Segunda Guerra Mundial y de la rápida evolución de la tecnología armamentística de la mano de la electrónica. Sin embargo, el aislamiento de España en las primeras décadas de la posguerra y la escasez de recursos presupuestarios propiciaron que el buque se mantuviera durante casi 40 años como buque insignia de la Armada. Fue el último de los cruceros pesados de su generación en ser retirado del servicio.



El crucero "Canarias". Acuarela de Antonio Molins Ristori (S.XX). Museo Naval de Madrid

LA GUERRA CIVIL EN LA MAR

Al comenzar la Guerra Civil de 1936, quedó en poder de la República gran parte de la Escuadra, pero a costa de perder a la mayoría de los oficiales embarcados, muchos de ellos asesinados por sus propias dotaciones. Los buques republicanos quedaron en manos de personal menos cualificado o menos comprometido con el bando al que tuvo que defender. Además, al principio de la guerra, tuvieron que superar problemas de disciplina interna, lo que inevitablemente limitaría su valor operativo. En manos de los sublevados quedaron únicamente los dos cruceros pesados —todavía en construcción— un crucero ligero, uno de los dos viejos acorazados —que se encontraba esperando su inminente desguace en Ferrol— y un destructor anticuado.

El primer objetivo naval de ambos bandos fue el dominio del Estrecho de Gibraltar, esencial para el traslado a la península del fogueado Ejército de África. En los primeros días, se impondría la escuadra de la República, muy superior. Pero un error estratégico de los mandos republicanos —el despliegue de la mayoría de sus buques en el Cantábrico ante las dificultades que atravesaba el frente norte— facilitó la incursión de dos cruceros nacionales en el Estrecho en septiembre de 1936. En el desigual enfrentamiento con los dos destructores republicanos que defendían la zona, el “Canarias” hundió al “Almirante Ferrándiz”, abriendo al tráfico marítimo el Protectorado.



El destructor “Almirante Ferrándiz”, hundido por el crucero “Canarias” en el combate de cabo Espartel en las primeras semanas de la guerra. Los impactos de la artillería del crucero a 20 kilómetros de distancia, además de abrir definitivamente el Estrecho al Ejército de África, contribuyeron a condicionar la actitud de los mandos navales de ambos bandos, poco agresiva en el caso de la escuadra republicana. Ni siquiera el hundimiento del crucero “Balears”, en 1938, fue capaz de alterar esa tendencia

Finalizado su despliegue en el Cantábrico, el grueso de la escuadra republicana se trasladó a Cartagena y, ante la superioridad aérea del bando nacional, cedió el dominio del Estrecho sin más oposición que la ocasional que podía presentar su fuerza submarina, que resultó ineficaz por diversas razones entre las que no cabe ocultar la secreta adhesión de varios de sus comandantes al bando nacional.

Transcurridos los primeros meses de la contienda, la guerra en la mar, aun sin descartar las acciones directas de apoyo a la campaña en tierra, se centró en defender las líneas de comunicación propias y, en el caso de la escuadra nacional, más agresiva, atacar las del enemigo. Este era un objetivo vital para ambos bandos ya que, además del tráfico de mercancías imprescindibles para una nación marítima como es España, a través de la mar se recibía la mayor parte de los suministros militares que la Unión Soviética enviaba a la República, así como la ayuda de todo tipo que Alemania e Italia proporcionaban a la España nacional.

En el Cantábrico —donde, al quedar aisladas las fuerzas navales republicanas por la pérdida del Estrecho, pronto se impondría el bando nacional— el centro de gravedad de la campaña marítima estuvo en el intento de bloqueo de los puertos republicanos, y particularmente en el de Bilbao. Las

operaciones, en las que junto a los buques de guerra de ambos bandos participaron con notable audacia algunos pesqueros armados, se vieron complicadas por la protección de la marina británica a los barcos de su pabellón. Además del bloqueo, los buques nacionales llevaron a cabo operaciones de bombardeo y de minado, en una de las cuales se perdió el acorazado “España”.

En el Mediterráneo, la escuadra nacional apoyó el avance del ejército hasta Málaga. La pérdida de esta ciudad obligó a la escuadra republicana a abandonar el mar de Alborán. Sin embargo, operando desde Cartagena, consiguió realizar con éxito frecuentes operaciones de protección de su tráfico marítimo y continuó siendo una amenaza creíble hasta el fin de la guerra, como quedaría demostrado por el hundimiento del crucero “Balears”, torpedeado en un combate nocturno en marzo de 1938.

Por su parte, la escuadra nacional, mucho más activa y explotando la mejor situación geográfica de sus bases —particularmente la de Palma de Mallorca, dominando la costa del Levante peninsular— ejerció de facto el dominio del mar y, a pesar de los reveses sufridos en momentos puntuales, contribuyó significativamente a la victoria del bando sublevado.



En la mayoría de las guerras civiles, el odio y el miedo se juntan para provocar actos particularmente crueles, tanto en el campo de batalla como, sobre todo, en la retaguardia. Pero no siempre es así. El trato dispensado a los naufragos del pesquero armado “Nabarra”, hundido por el “Canarias” mientras realizaba operaciones de bloqueo en las cercanías del cabo Machichaco, demuestra que el valor en el combate no está reñido con la caballería. El óleo de David Cobb muestra la entrada en puerto del “Gipuzkoa”, dañado en la misma acción

Presidencia del Gobierno Vasco

Hechos de Armas

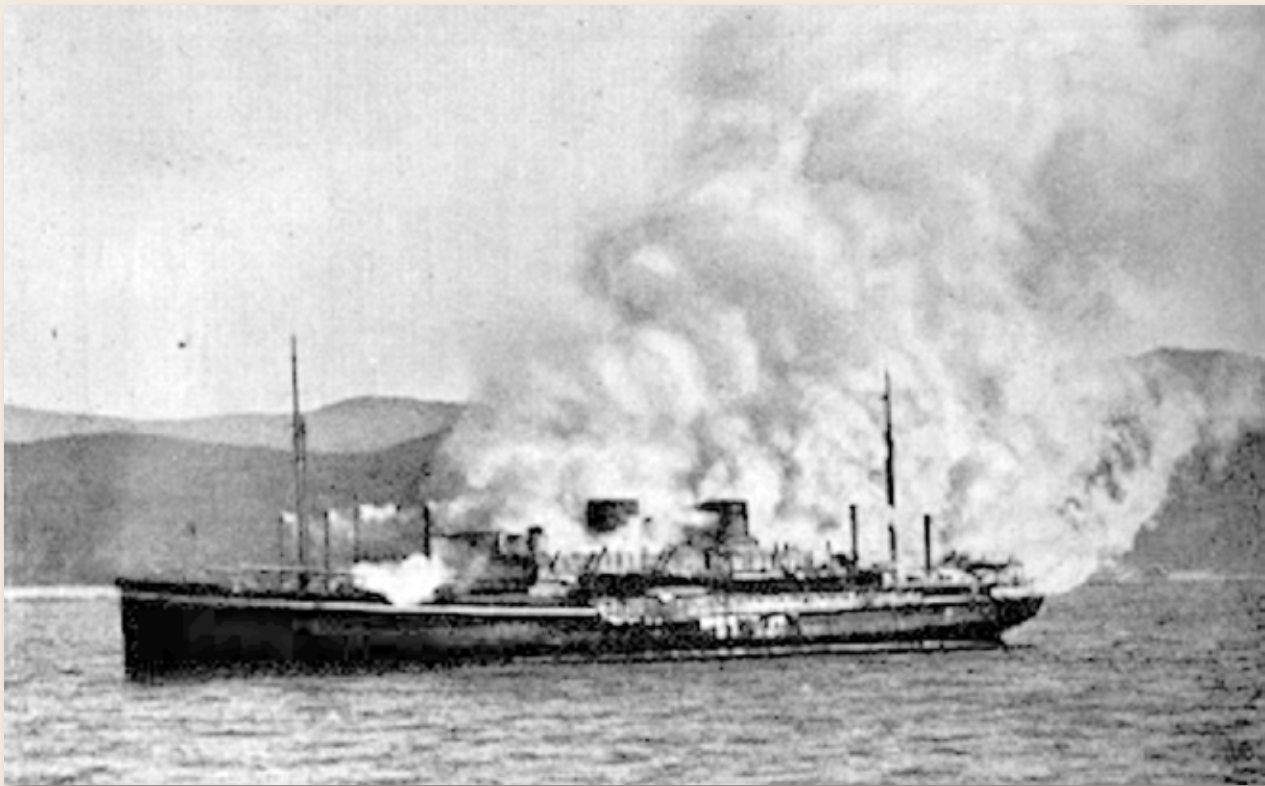
LA GUERRA AL TRÁFICO Y EL BLOQUEO (1936-1939)

El bloqueo del tráfico marítimo del enemigo es un principio fundamental en la guerra naval que tuvo particular importancia en la Guerra Civil, ya que España era incapaz de producir todo el material bélico necesario para mantener la lucha.

No puede hablarse con rigor de bloqueo marítimo en esta guerra, ya que la comunidad internacional no reconoció a ninguno de los bandos el estatuto de beligerantes ni, con excepciones puntuales, la capacidad de hacer un bloqueo efectivo, condiciones imprescindibles para que la medida sea legal. Era, pues, difícil aplicar procedimientos de control más allá de los que cabía imponer a los buques españoles o a los neutrales dentro de las aguas territoriales reconocidas a España.

Tampoco fue eficaz —a pesar de los acuerdos de no intervención— la lucha internacional contra el tráfico de armas, lastrada por los desacuerdos fundamentales de las grandes potencias.

En estas circunstancias, a menudo ambiguas, el bando nacional, mejor dirigido y apoyado en el Mediterráneo por la marina italiana, consiguió hundir o apresar numerosos buques españoles, además de, puntualmente, interceptar buques implicados en el transporte de armas desde Rusia. Las medidas adoptadas, sin llegar a bloquear los puertos de la República al tráfico neutral, sí crearon condiciones para encarecer los fletes y contribuyeron a estrangular la economía republicana.



Hundimiento del mercante armado "Cabo Santo Tomé" cerca de Argel

AÑOS DE AISLAMIENTO

La reconstrucción de la Armada, que había perdido en la guerra civil sus dos viejos acorazados, un crucero, un destructor y siete submarinos —y, aún más importante, un gran número de personal cualificado que llegaba al 59% en el caso de los oficiales de Cuerpo General— se vio dificultada por la realidad de una España asolada por la contienda y un entorno internacional marcado por el inicio, en 1939, de la Segunda Guerra Mundial.

Finalizada ésta con la derrota de Alemania en 1945, España quedó aislada del mundo por la afinidad de su régimen

con el de las potencias del eje y por el apoyo que, como no beligerante, había dado al bando derrotado entre 1940 y 1943. En esas condiciones, los programas de construcción naval de la época de la posguerra dieron como resultado buques de características muy modestas y carentes de sistemas de armas modernos, como fue el caso de los destructores de la clase “Oquendo”, las fragatas de la clase “Audaz” o los cañoneros de la clase “Pizarro”.



Destruitor “Roger de Lauria”, segundo de la clase “Oquendo”. Fotografía: Armada Española

LA AYUDA ESTADOUNIDENSE

A partir del año 1953, los convenios con los Estados Unidos, facilitados por el enfrentamiento entre el bloque soviético y el occidental durante la Guerra Fría, abrieron la puerta para que España comenzara el regreso al lugar que le correspondía en el escenario internacional, tanto en el ámbito diplomático como en el militar. A cambio de la autorización para construir y utilizar conjuntamente

instalaciones militares —entre las que tendría particular importancia la Base Naval de Rota— España recibiría asistencia económica y una ayuda militar que, para la Armada, se tradujo en la cesión de cinco excelentes destructores de la clase “Fletcher”, un submarino y doce dragaminas, además del apoyo técnico para la modernización de numerosas unidades.

Buques de Leyenda

“LOS CINCO LATINOS”

En la Armada se dio el nombre de “Latinos” a los cinco destructores de la clase “Fletcher” transferidos por la marina de guerra de los EEUU como parte de la ayuda militar incluida en los convenios de defensa de 1953. Se habían diseñado y construido para participar en la Segunda Guerra Mundial, y habían sido ligeramente modernizados antes de su entrega a la Armada, donde prestaron excelentes servicios entre los años cincuenta y ochenta del siglo XX.

Con sus 2.100 toneladas de desplazamiento y sus 270 hombres de dotación, los destructores significaron una notable modernización de la Flota en un momento en que la construcción naval española estaba todavía en horas bajas. Fueron la élite de los barcos de la Armada hasta que los relevaron las fragatas de la clase “Baleares” y las corbetas de la clase “Descubierta”, ambas de construcción nacional. El material con que se construyeron era de excelente calidad y por eso su vida se alargó hasta rebasar los cuarenta años de edad, realizando al final de sus días tareas de vigilancia marítima.

El mote por el que se les conocía —los Cinco Latinos fueron un conocido grupo musical de la época— refleja la admiración que causaron en la marina de la postguerra y el aprecio que se les tuvo durante toda su vida operativa.



~~~~~  
Destructor “Alcalá Galiano”. Fotografía: Armada Española  
~~~~~


LA GUERRA DE IFNI

En 1957, grupos de marroquíes armados, espoleados por el reino de Marruecos, invadieron los territorios españoles en Ifni y el Sahara. Después de una demostración de fuerza frente a Agadir que contribuyó a contener el conflicto, los buques de la Armada proporcionaron apoyo de fuegos y logístico a las fuerzas desplegadas en tierra, entre las que se encontraban algunas unidades de Infantería de Marina.

El breve conflicto puso de manifiesto la necesidad de reforzar los medios anfibios de la Flota —en 1964 la marina norteamericana cedería los transportes “Castilla” y “Aragón” y, poco después, el “Galicia” y tres buques de desembarco— y contribuyó a reorientar el papel de la Infantería de Marina hacia las operaciones anfibias, que se habían revelado decisivas en la Segunda Guerra Mundial.

Las Bases del Poder Naval

LA POTENCIACIÓN DE LA GUERRA ANFIBIA

Entre las lecciones de la Segunda Guerra Mundial, sobresalía el importante papel que tuvieron las operaciones anfibias, tanto en el teatro europeo como en el océano Pacífico.

En España, el primer paso para recuperar el espíritu anfibio con el que se había creado el Cuerpo lo dio el almirante Abárzuza, entonces ministro, con la creación del Grupo Especial en 1957. Uniendo las capacidades de la Escuela de Aplicación y del Tercio Sur —que era el único con material moderno— el Grupo tenía por misión actualizar la doctrina de empleo de la Infantería de Marina. Pocos años después, en 1968, se reorganizó el Cuerpo bajo la premisa de que su misión principal sería llevar a cabo acciones militares en la costa iniciadas en la mar, sin perjuicio de la contribución a la defensa y seguridad de buques e instalaciones y la integración en las dotaciones de los buques cuando las circunstancias operativas lo hiciesen necesario.

Paralelamente, en 1961 se creó la Agrupación Anfibia, que concentraba todos los medios de desembarco de la Armada. La llegada de nuevos buques de mayor capacidad procedentes de los Estados Unidos dio lugar a la creación del Mando Anfibio y, posteriormente, del Grupo Delta hasta llegar al actual Grupo de Proyección de la Flota que, con sus modernos buques de desembarco con dique interno, sus lanchas y vehículos anfibios, y los medios aéreos embarcados, proporciona una capacidad anfibia más ágil en la maniobra y capaz de realizar operaciones desde más lejos de la costa.



Desembarco anfibio desde el buque de asalto “Castilla”

Fotografía: Armada Española



En los primeros días de 1967 se firmó la orden de construcción de las fragatas de la clase "Balears". Con ellas, la Armada entró en la era de los misiles

Fotografía: Armada Española

CAPÍTULO XII

LA VUELTA A LOS MARES DEL MUNDO



EL RESURGIR DE LA ARMADA

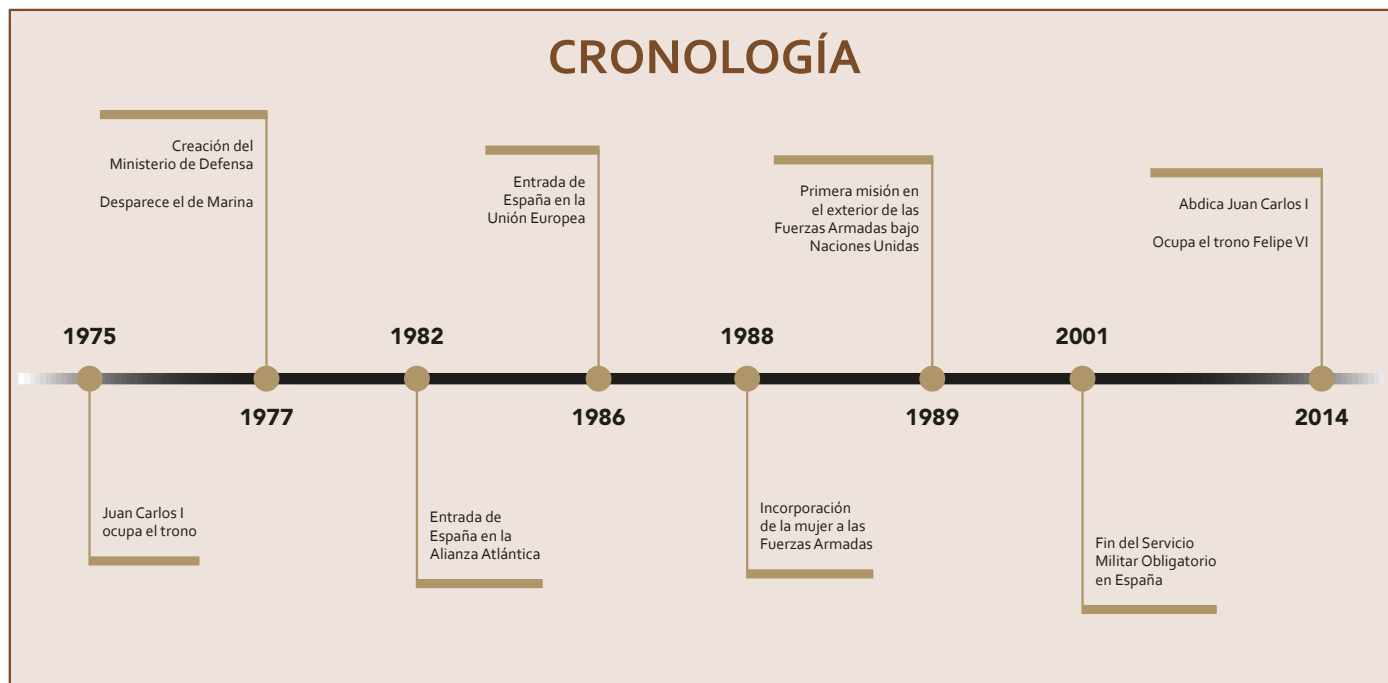
En el año 1965 la Armada acometió la primera fase de un ambicioso programa naval que incluía la construcción en España de cinco fragatas de la clase "Baleares", modificación de un diseño norteamericano; además de cuatro submarinos de la clase "Delfín", de diseño francés. Al propio tiempo se gestionó la cesión de un portaaviones de escolta norteamericano, que entró en servicio en 1967 con el nombre de "Dédalo"; y se modernizó el Arma Aérea con la adquisición de helicópteros antisubmarinos Augusta Bell 212 y Sikorsky SH-3D. La llegada del AV-8A en 1976



El destructor "Lepanto" navegando por la proa del portaaviones "Dédalo" para incorporarse a su puesto en la cortina antisubmarina. Acuarela de Guillermo González de Aledo

Museo Naval de Madrid

CRONOLOGÍA



dotó al Grupo Aeronaval centrado en el "Dédalo" de nuevas capacidades, destacando la de ataque a objetivos terrestres y la de proporcionar apoyo aéreo a las operaciones anfibias. Mientras se iban incorporando a la Armada las unidades de

nueva construcción, se recibieron de los Estados Unidos cinco destructores adicionales de la clase "Gearing", cuatro submarinos de la clase "Guppy" y cuatro dragaminas oceánicos.

Las Bases del Poder Naval

EL GRUPO AERONAVAL Y EL GRUPO ANFIBIO

La ayuda norteamericana, a partir de los convenios de cooperación de 1953, incorporó a la Armada buques relativamente modernos, excedentes de la Segunda Guerra Mundial, que permitieron recuperar parte del terreno perdido por la Armada desde el final de la Guerra Civil. Entre ellos destacó el portahelicópteros "Dédalo", que formaría con sus escoltas el Grupo Aeronaval de la Flota y devolvería a la Armada una capacidad aérea que prácticamente había desaparecido.

Paralelamente, las lecciones de la Segunda Guerra Mundial y de la Guerra de Ifni, en 1957, provocaron la potenciación de la Infantería de Marina y la creación de un Mando Anfibio en 1965, cuya base también estuvo formada por buques de procedencia norteamericana.

En 1982, la Flota quedó organizada en torno a un Grupo Aeronaval y un Grupo Anfibio que años después, con una vocación más operativa, se convertirían en los Grupos Alfa y Delta. Nuevos buques, más polivalentes, y nuevas doctrinas harían que ambas unidades convergieran en un único Grupo de Unidades de Proyección de la Flota, donde hoy se concentra la capacidad expedicionaria de la Armada.



Portaaeronaves "Dédalo". Fotografía: Armada Española

De la Aguja de Marear al Aegis

NUEVAS FRAGATAS Y NUEVOS SISTEMAS

Desde los años sesenta, la Armada ha puesto en servicio tres series de fragatas modernas. En los años 70 entró en servicio la clase "Balears" (F-70), los primeros buques con misiles que ha tenido la Armada. De diseño norteamericano pero construidas en Ferrol, las fragatas estaban dotadas de sensores novedosos, entre los que destacaba un sonar activo remolcado y un radar aéreo tridimensional. Las cinco fragatas de la serie estuvieron en servicio hasta la primera década del presente siglo. De su vida operativa destaca la participación en las operaciones internacionales de embargo en la antigua Yugoslavia.

La siguiente serie, la clase "Santa María" (F-80), también de diseño norteamericano, incorporó a la Armada nuevos sistemas de combate integrados, una planta propulsora de turbinas de gas y una electrónica mucho más moderna, parte de ella de fabricación nacional. Con todo, la aportación más importante de estas fragatas fue la incorporación del helicóptero naval más avanzado en el momento de su entrada en servicio, el SH-60 LAMPS, conectado por enlace de datos radio con la fragata. Todavía en servicio, estos buques continúan realizando misiones parecidas a las de sus predecesoras, destacando su actuación en el Golfo Pérsico durante la guerra de 1991, en la operación Atalanta contra la piratería o en la operación Sophia contra las mafias de tráfico ilegal de seres humanos en el Mediterráneo.

La tercera serie de fragatas, la clase "Álvaro de Bazán" (F-100), es de concepción netamente nacional. Diseñadas alrededor del sistema de combate Aegis norteamericano, estos buques entraron en servicio en la primera década del presente siglo. Su novedad principal es un radar multifunción (el SPY-1D) de antenas fijas que cubren simultáneamente todo el horizonte alrededor del buque, que proporciona una capacidad antiaérea muy superior a la de sus predecesoras. De esta clase se derivan las fragatas F-310 noruegas y los destructores de la clase "Hobart" australianos, dos grandes éxitos de la industria de defensa española. Desde su entrada en servicio, además de participar con regularidad en las fuerzas de respuesta de la Alianza Atlántica, las fragatas de esta clase han demostrado su interoperabilidad con la marina norteamericana integrándose ocasionalmente en los grupos de combate de esta nación.

Las tres clases de fragatas descritas son solo un exponente, si acaso el más claro, del éxito militar y comercial del proceso de nacionalización de la construcción de buques de la Armada desde el inicio de su recuperación.



En los años siguientes, un nuevo programa naval permitiría sustituir a casi todos los buques de procedencia norteamericana con unidades más capaces y, además, construidas en España. Progresivamente, las corbetas de la clase “Descubierta” reemplazaron a los viejos destructores de la clase “Fletcher”; los submarinos de la clase

“Galerna” a los anticuados “Guppy”; y un moderno Grupo de Combate —formado por el portaaviones “Príncipe de Asturias” con los nuevos aviones AV-8B, dotados de radar; y las modernas fragatas de la Clase “Santa María” con sus helicópteros SH-60B— sustituyó con notables ventajas operativas al Grupo Aeronaval.

Buques de Leyenda

PORTAAVIONES “PRÍNCIPE DE ASTURIAS”

El portaaviones “Príncipe de Asturias” se construyó en los astilleros de la Empresa Nacional Bazán, en Ferrol. Fue el más importante de los buques de la Armada española desde 1988, año de su entrada en servicio, hasta su baja en 2013. En el momento de su construcción representó toda una revolución en el desarrollo de este tipo de barcos, con características muy originales. De concepción estadounidense, el astillero español supo hacer un diseño propio que poco tenía que ver con las especificaciones originales, dando como resultado uno de los mejores buques del mundo en su clase.

Alguna de las características de diseño del “Príncipe de Asturias” fueron seguidas por buques similares. Un derivado suyo, el tailandés “Chakri Naruebet”, también construido en Ferrol, se convirtió en el primer portaaviones del mundo contratado a un astillero extranjero.

La importancia del “Príncipe de Asturias” no radicó solamente en lo acertado de su diseño, sino también en la capacidad expedicionaria que aportaban a la Armada sus aviones y helicópteros embarcados; y en el prestigio que un buque así daba a la Armada española, una de las pocas del mundo que podía ofrecer un grupo aeronaval, modesto pero completo, a las organizaciones internacionales de las que España formaba parte.

Portaaviones “Príncipe de Asturias”
Fotografía: Armada Española



Aviones AV-8B, embarcados en el portaaviones
Fotografía: Armada Española



La última década del siglo XX fue testigo de un nuevo impulso a la construcción naval en España, fruto del cual fueron los cazaminas de la clase "Segura", el buque de aprovisionamiento de combate "Patiño", dos nuevas fragatas de la clase "Santa María" y dos buques de asalto anfibio de la clase "Galicia". Pero aún sería mayor el desafío en la década siguiente, primera del siglo XXI, en la que nuevos buques concebidos y diseñados en España, entre los que destacan las fragatas de la clase "Álvaro de Bazán" y el buque de proyección estratégica "Juan Carlos I", no solo han incrementado las capacidades operativas de la Armada sino que han sido exportados a otros países, después de superar un duro proceso de selección en competencia con los mejores diseños de constructores extranjeros.



La defensa nacional es cosa de todos.
Jura de bandera de personal civil a bordo del "Juan Carlos I"
Fotografía: Armada Española



El aprovisionamiento en la mar permite a las unidades de la Armada llegar a cualquier teatro de operaciones.
El BAC "Cantabria" aprovisionando a una fragata. *Fotografía: Armada Española*

Las Bases del Poder Naval

LA FLOTA

Desde la creación de los Departamentos Marítimos en el siglo XVIII, la organización de la fuerza de la Armada estuvo basada en criterios territoriales y sustentada en la propia estructura departamental.

La aparición de los medios de comunicación modernos —empezando por la telegrafía sin hilos y terminando con los enlaces de datos— y el enorme aumento del alcance de las armas y de la movilidad de las unidades aconsejaron sucesivas revisiones de la estructura orgánica, en las que se irían superando poco a poco los criterios territoriales. Culminación de este proceso es la Flota, estructura que encuadra a toda la fuerza de la Armada bajo un único almirante que, desde su Cuartel General en la Base Naval de Rota, asume la responsabilidad de la preparación de buques y unidades para su empleo por el Mando de Operaciones, de carácter conjunto.



Relevo en la mar del "Príncipe de Asturias" por el "Juan Carlos I". *Fotografía: Armada Española*

NUEVA ORGANIZACIÓN

La necesidad de adaptar la organización de la Armada a la evolución política y social de España y a las novedades tecnológicas de las últimas décadas ha dado lugar a cambios estructurales muy importantes, acometidos con buenos resultados en un intervalo de tiempo relativamente breve. En el ámbito orgánico, destaca la supresión del Ministerio de Marina, integrado en el de Defensa en 1977. En el ámbito operativo, sobresale la creación de la estructura operativa de las Fuerzas Armadas en 2004 y del Mando de Operaciones, de carácter conjunto, en 2005. En el área de personal, los cambios más importantes han sido la incorporación de la mujer, parcialmente desde 1988 y en idénticas condiciones que el hombre desde 1999; la supresión del servicio militar obligatorio en 2001; y el rediseño de la enseñanza de formación de las escalas de oficiales y suboficiales.



Escudo Real en la fachada del Paseo del Prado
Cuartel General de la Armada

Cuartel General de la Armada. Madrid





Puerta de Carlos I. Escuela Naval Militar

La Escuela Naval Militar es la heredera y depositaria de la Real Compañía de Guardias Marinas creada hace tres siglos, y continúa la derrota marcada por ella para impartir una enseñanza moderna, adaptada a la tecnología de las unidades navales y basada en las tradiciones y valores militares, piedra angular de la estructura de la Armada, en particular, y de las Fuerzas Armadas, en general



Aula Gabriel Ciscar. Escuela Naval Militar

En la última década del siglo XX se puso en marcha un proceso de transformación de la Enseñanza Naval que tuvo su culminación en los comienzos del XXI.

"La necesidad de alcanzar la excelencia en la etapa formativa, adaptada al Proceso de Bolonia e integrada en el marco europeo de enseñanza manteniendo siempre la formación en valores y técnicas profesionales" (Preámbulo de la Ley de Carrera Militar)

Fotografía: Armada Española



Jura de bandera en la Escuela de Suboficiales de la Armada

Fotografía: Armada Española

Buques de Leyenda

BUQUE DE PROYECCIÓN ESTRATÉGICA "JUAN CARLOS I"

El "Juan Carlos I", con sus más de 27.000 toneladas de desplazamiento y 232 metros de eslora, es el mayor buque de guerra que ha estado en servicio en la Armada. Diseñado íntegramente en España y construido en Ferrol, ha constituido un éxito de exportación.

Se trata de un buque polivalente y multipropósito con varios perfiles de misión: operaciones anfibias, aéreas, proyección estratégica y ayuda humanitaria.

El dique del buque puede acomodar cuatro lanchas de desembarco del tipo LCM-1E que, en el perfil anfibio, permiten desembarcar todos los tipos de vehículo de que dispone la Infantería de Marina.

En el perfil de operaciones aéreas, el buque se convierte en base móvil para 30 aeronaves, incluyendo aviones AV-8B "Harrier", de despegue corto y aterrizaje vertical, además de helicópteros de diversos tipos.

Para la ayuda humanitaria, el buque tiene un complejo hospitalario con dos quirófanos, sala de clasificación de bajas, UCI con 8 camas, sala dental, rayos X y banco de sangre.

~~~~~  
Aviones AV-8B tomando en la cubierta  
del "Juan Carlos I"

Fotografía: Armada Española  
~~~~~



~~~~~  
Buque de proyección estratégica  
"Juan Carlos I" realizando operaciones  
anfibia con sus lanchas LCM-1E

Fotografía: Armada Española  
~~~~~

NUEVAS MISIONES

La entrada de España en la ONU en 1955, en la Alianza Atlántica en 1982, y en la Unión Europea en 1986, conlleva importantes responsabilidades que se añaden a las de disuasión y defensa, razón de ser de las Fuerzas Armadas, y a las de vigilancia de las aguas de soberanía.

En las tres últimas décadas, y al servicio de los intereses españoles, la Armada ha participado en el bloqueo a Irak decretado por la ONU en 1990 a raíz de la invasión de Kuwait; en el embargo de armas y equipo militar impuesto a las naciones de la antigua Yugoslavia a partir de 1992; en la ayuda humanitaria a las zonas de Centroamérica devastadas por el huracán Mitch en 1998; en el apoyo prestado a Indonesia después del tsunami de 2005; en la separación de las fuerzas de Israel y Hezbollah en el Líbano desde 2006; en la lucha contra la piratería en el océano Índico desde 2008; en la ayuda a Haití después del terremoto que sufrió en 2010; y en la lucha contra las mafias de inmigración ilegal en el las costas de Libia, desde 2015. Además, los buques de la Armada participan rutinariamente en los despliegues de las fuerzas permanentes de la OTAN y en las operaciones de vigilancia que contribuyen a luchar contra el terrorismo en el Mediterráneo.



El helicóptero es un elemento esencial de las operaciones navales del siglo XXI

Fotografía: Armada Española

Nuevas Misiones

LA OPERACIÓN "LIBRE HIDALGO"

A raíz de las hostilidades entre Israel y Hezbollah en el verano de 2006, la ONU solicitó contribuciones nacionales para ampliar la misión de su Fuerza Interina para el Líbano (UNIFIL). España accedió a desplegar tropas y, pocos días después, el Grupo de Proyección de la Flota desembarcó en las playas del Líbano un batallón de Infantería de Marina, demostrando en la práctica la rapidez de respuesta que constituye una de las características de la fuerza anfibia.

La fuerza del Tercio de Armada fue la primera de una larga serie de relevos que todavía continúa. Las unidades españolas desplegadas en el Líbano, pertenecientes en su mayoría al Ejército de Tierra, se integran en la Brigada Multinacional Este, con cuartel general en Marjayún. Cerca de esa localidad está la base "Miguel de Cervantes", donde se encuentra la mayor parte del contingente español.

Aparte de otras tareas complementarias, la misión consiste sustancialmente en patrullar a pie y en vehículo la línea de separación para evitar una escalada de tensión entre las fuerzas militares de los dos países enfrentados, en cumplimiento de la resolución 1701 de las NNUU.



Vehículos de Infantería de Marina desembarcando en las playas del Líbano en septiembre de 2006, en respuesta a la urgente petición de refuerzos de Naciones Unidas

Fotografía: Armada Española

Nuevas Misiones

LA OPERACIÓN ATALANTA

El fracaso de las estructuras del estado en Somalia dio lugar, a lo largo de 2008, a un crecimiento exponencial de la piratería en las aguas próximas al Cuerno de África. En España, la opinión pública siguió con interés el secuestro del atunero “Playa de Bakio” y el del “Alakrana” en el año siguiente.

En cumplimiento de las resoluciones de la ONU para combatir la piratería, a finales de 2008 la Unión Europea puso en marcha la operación Atalanta. Desde entonces, buques de superficie y aviones de vigilancia marítima europeos vigilan el Golfo de Adén y el Océano Índico, localizando y deteniendo las embarcaciones de los piratas y dando protección a los barcos del Programa Mundial de Alimentos que contribuyen a mitigar las graves carencias que sufre la sociedad somalí. En los últimos años, a medida que la piratería quedaba contenida, se han ido añadiendo nuevas tareas para la fuerza desplegada, entre las que destaca la asistencia a las marinas de guerra de los países africanos de la zona para que consigan las capacidades necesarias para hacer frente a sus propios desafíos.

La contribución de España a la operación Atalanta —buques, aviones, equipos de Guerra Naval Especial y, en repetidas ocasiones, el mando y estado mayor de la fuerza desplegada— ha sido crítica para el éxito de la operación, que en pocos años ha conseguido minimizar el riesgo que supone la piratería en las extensas aguas del océano Índico, golfo de Adén y mar de Arabia.

A causa de la salida del Reino Unido de la Unión Europea, el cuartel General de la operación Atalanta, inicialmente establecido en Northwood, se trasladó a Rota en 2019. Desde ese traslado, es un oficial general de la Armada quien tiene el mando de la operación.



La fragata “Canarias” libera a un dhow iraní en la cuenca de Somalia en 2011. *Fotografía: Armada Española*

La Infantería de Marina, además de proporcionar el primer contingente de cascos azules españoles en el Líbano en 2006 —demostrando la rapidez de respuesta del componente anfibio de la Armada— ha aportado capacidades específicas o unidades completas a los despliegues terrestres en lugares como la antigua Yugoslavia, Afganistán, Líbano, Mali o Irak.

~~~~~  
Infantería de Marina  
*Fotografía: Armada Española*  
~~~~~



Las Precursoras: MUJERES EN LA ARMADA

Hasta los últimos años del siglo XX, la profesión militar en España estuvo reservada a los varones. La Armada no fue una excepción. Sin embargo, la incorporación de la mujer a la mar y a la milicia tiene algunas precursoras.

En la segunda mitad del siglo XVI, en pleno proceso de colonización de América, destacó la figura de Mencía Calderón, más conocida como "Mencía la Adelantada". Era viuda de Juan de Sanabria, nombrado Adelantado del Río de la Plata y fallecido antes de salir de la península. A pesar de ello, Mencía embarcó en la expedición en la que había invertido toda su fortuna. Como cualquier otro de los colonizadores de la época, tuvo que sufrir temporales, privaciones de todo tipo y ataques de piratas. Fueron sus dotes de liderazgo las que, seis años después de su salida de Sanlúcar, le permitieron llegar a Asunción al frente de un grupo de mujeres como ella, prosperar en el Nuevo Mundo y dejar un legado que sobrevive al paso del tiempo.

En la última década del siglo XVI, Isabel Barreto, "la Almiranta de la Mar del Sur", acompañó a su marido, Álvaro de Mendaña, en una expedición a las islas Salomón que había sido financiada con su propia dote. Después de haber compartido las duras condiciones de vida a bordo, a la muerte de Mendaña, Isabel Barreto se quedó al mando de la expedición y ocupó por breve tiempo el cargo de gobernadora de las islas.

Muy diferente fue el caso de Ana María de Soto, una joven cordobesa de humilde cuna que en 1793, ocultando su condición de mujer, se alistó en los Batallones de Marina. Durante cinco años, la infante de marina combatió, hombro con hombro con sus compañeros, contra los franceses en la Guerra de la Convención y contra los ingleses en la batalla de San Vicente y en la defensa de Cádiz. Descubierta en 1798, su hazaña causó tal admiración que el rey le concedió el grado y el sueldo de sargento, además del privilegio de *"que en los trajes propios de su sexo pueda usar de los colores del uniforme de Marina como distintivo militar"*.



Arma presentada
Fotografía: Armada Española

Contempladas en su conjunto, todas estas misiones implican que, en los albores del siglo XXI, la Armada vuelve a tener un papel en el Mediterráneo, que fue testigo de la expansión de la Corona de Aragón durante la Edad Media y escenario de las mayores victorias sobre la mar de las Armadas españolas. Vuelve a dejarse ver en el Atlántico, el Báltico o el mar Negro, de la mano de la Alianza Atlántica. Vuelve a combatir la piratería, aunque ahora el escenario sea el golfo de Adén, el mar de Arabia o el golfo de Guinea, en lugar del histórico mar Caribe. Vuelve al Atlántico Sur, para contribuir al estudio científico del continente antártico. Vuelve también al océano Pacífico, para colaborar con marinas aliadas como la de Australia y fomentar la cooperación industrial.

En definitiva, bien puede decirse que **superados los éxitos y los fracasos que son inevitables en una trayectoria de ocho siglos; reforzada por las lecciones que, como dice el himno de la Armada “nos enseña la historia: en Lepanto la victoria y la muerte en Trafalgar”; y fortalecida por la confianza que en ella depositan los españoles, la Armada ha vuelto a los mares del mundo.**



Saludo a la voz en el “Juan Sebastián de Elcano”
Fotografía: Armada Española

Buque “Hespérides” en la Campaña Antártica. Fotografía: Armada Española



La 31ª Escuadrilla de escoltas en la mar
Fotografía: Armada Española





BIBLIOGRAFÍA

SOBRE LA HISTORIA DE LA ARMADA

Iniciación:

CARRERO BLANCO, Luís:

- *España y el Mar*. Tomo I, Madrid: Editora Nacional, 1941.
- *Lepanto*. Madrid: Alianza Editorial, 1971.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *España en la mar: Una historia milenaria*. Barcelona: Lunwerg, 2007.

GUILLÉN TATO, Julio: *Historia Marítima española*. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1961.

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo y CERVERA PERY, José: *Historia de la Armada Española*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2006.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón:

- *El león contra la jauría. Batallas y campañas navales españolas 1621-1640*. Salamina, 2018.
- *El león contra la jauría. Volumen II. Batallas y campañas navales españolas 1640-1700*. Salamina, 2019.
- *Victorias por mar de los españoles*. Madrid: Grafite, 2006.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón y GUTIÉRREZ LÓPEZ, José Antonio: *Barcos con honra. Las campañas de la Armada de Isabel II*. Zaragoza: HRM, 2019.

Para saber más

ABULAFIA, David: *El Gran Mar*. Barcelona: Crítica, 2013.

ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*. Madrid: Siglo XXI, 1987.

AGUILERAY ELÍAS, Alfredo: *Buques de guerra españoles (1885-1971): Crónicas y datos*. Madrid: San Martín, 1980.

ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo: *Crónica de la Armada española (1939-1997)*. Madrid: E. N. Bazán, 1997.

BLANCO NÚÑEZ, José María:

- *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*. Izar Construcciones Navales, 2001.
- *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*. Izar Construcciones Navales, 2004.
- *La construcción naval en Ferrol. 1726-2011*. Navantia, 2011.

BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando: *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1800-1868*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1999.

CEREZO MARTINEZ, Ricardo: *Armada española, siglo XX*. Madrid: Poniente, 1983.

CERVERA PERY, José:

- *Marina y política en la España del siglo XIX*. Madrid: San Martín, 1979.
- *Alzamiento y revolución en la marina*. Madrid: San Martín, 1978.

- *La marina de la ilustración: resurgimiento y crisis del poder naval*. Madrid: San Martín, 1986.
- *La Guerra naval española (1936-39)*. Madrid: San Martín, 1988.
- *La Guerra naval del 98: a mal planteamiento, peores consecuencias*. Madrid: San Martín, 1998.
- *Avatares de la guerra española en el mar*. Barcelona: Noray, 2011.

COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada Española. La ayuda americana y el programa de Modernización*. Madrid: Aguilar, 1979.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Marina de Castilla: desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*. Madrid: El Progreso, 1894.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid: Imprenta Real, 1825-1837.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo y VÁZQUEZ, Juan: *Marina militar española. Atlas ilustrado*. Madrid: Susaeta, 2010.

GARCÍA TORRALBA PÉREZ, Enrique: *La artillería naval española en el siglo XVIII. Su evolución técnica y su recíproca influencia con la arquitectura de buque*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2010.

GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ, Jesús: *Retrato de un navío*. Madrid: Editorial Naval, 1993.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino:

- *Primera vuelta al mundo de un acorazado. La Numancia*. Madrid: Navalmil, 2013.
- *El buque acorazado. Su historia y su presencia en la Armada*. Navantia, 2017.
- *El combate del Callao y sus protagonistas*. Madrid: Entrelíneas, 2017.
- *La fragata blindada Numancia. La historia de su vida*. Madrid: La Espada y la Pluma, 2005.
- *Nao Santa María, capitana del descubrimiento*. Madrid: La Espada y la Pluma, 2006.
- *Navío Santísima Trinidad, un coloso de su tiempo*. Madrid: La Espada y la Pluma, 2004.
- *La nao Victoria, y su vuelta al mundo*. Gijón: Fundación Alvargonzález, 2019.

GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la Armada española del siglo XVII*. Barcelona: Península, 2001.

GORROCHATEGI SANTOS, Luis: *Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2011.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José María:

- *La Marina española contra la piratería berberisca*. Navantia 2005.
- *Una visión de la Historia Marítima de España*. Navantia, 2009.

LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada Española, del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*. Madrid: Aguilar, 1998.

MADARIAGA ROJO, Salvador: *Vida del muy magnífico señor don Cristóbal Colón*. Madrid: Espasa, 2005.

MAESTRO LÓPEZ, Manuel: *Atlas cronológico de la historia y cultura marítima*. Madrid: Letras del Mar, 2011.

MANERA REGUEIRA, Enrique: *El buque en la Armada española*. Madrid: Silex, 1980.

MARCHENA FERNANDEZ, Juan y CUÑO BONITO, Justo (editores): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada 1750-1823*. Aranjuez: Doce Calles, 2018.

MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERAN, José María:

- *Lepanto: La Batalla, la Galera Real*. Diputación provincial de Barcelona, 1971.
- *Las naves del descubrimiento y sus hombres*. Barcelona: Cadi, 1969.

MARTÍNEZ LAÍNEZ, Fernando: *La guerra del turco. España contra el imperio otomano. El choque de dos gigantes*. Madrid: Edaf, 2010.

O'DONNELLY DUQUE DE ESTRADA, Hugo:

- *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en la pugna por el dominio del mar (1805)*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2005.
- *La Infantería de Marina española, historia y fuentes*. Madrid: Bazán, 1999.

O'DONNELLY DUQUE DE ESTRADA, Hugo (Coord.):

- *Edad Moderna I. - Ultramar y la Marina, t. III de la Historia Militar de España*. Madrid: CEHISMI, Academia de la Historia, Laberinto, 2012.
- *Edad Moderna III. - Los Borbones, t. III de la Historia Militar de España*. Madrid: CEHISMI, Academia de la Historia, Laberinto, 2012.

OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Madrid: Editorial Naval, 1968.

PARENTE RODRÍGUEZ, Gonzalo (coord.) y varios autores: *La mar y España. La condición marítima de España como factor de prosperidad*. Madrid: Navalmil, 2015.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Diputación de Sevilla, 1992.

PI CORRALES, M. de Pazzis: *"La otra Invencible" 1574. España y las potencias nórdicas*. Madrid: San Martín, 1983.

RIVAS FABAL, José E.: *Historia de la Infantería de Marina española*.

Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2007

RUMEU DE ARMAS, Antonio: "La política naval". En Palacio Atard, Vicente (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Madrid: Marinvest, 1989.

TORRES LÓPEZ, Carmen: "El modelo europeo de enseñanza y su repercusión en la Enseñanza Militar Superior". En *El modelo Europeo: pasado y futuro: Actas del Congreso Internacional Beresit VI (Aquisgrán (Alemania) 2016)*. Diputación Provincial de Toledo, 2016.

VILA MIRANDA, Carlos: *España y la Armada en las guerras de Cuba*.

Gijón: Fundación Alvargonzález, 1998.

VVAA: *El Galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*.

Madrid: Ministerio de Defensa, 2016.

SOBRE LA HISTORIA DE ESPAÑA

Iniciación

BATISTA GONZÁLEZ, Juan: *España estratégica. Guerra y diplomacia en la Historia de España*. Madrid: Sílex, 2007.

CASAL, Fernando y CARALT, Miguel: *La Historia de España explicada a jóvenes*. Barcelona: Paidós, 2014.

DÍAZ-PLAJA, Fernando: *Otra Historia de España*. Barcelona: Plaza & Janes, 1974.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *España, tres milenios de historia*. Madrid: Marcial Pons, 2007.

ESLAVA GALÁN, Juan: *Historia de España contada para escépticos*. Barcelona: Booklet, 2016.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel: *España. Biografía de una nación*. Madrid: Austral, 2011.

GONZÁLEZ ANTÓN, Luis: *España y las Españas*. Madrid: Alianza, 2002.

MADARIAGA ROJO, Salvador: *España, ensayo de historia contemporánea*.

Madrid: Espasa-Calpe, 1978.

PEMÁN PEMARTIN, José María: *La Historia de España contada con sencillez*.

Madrid: Homo Legens, 2009.

Para saber más

GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando y GONZÁLEZ VESGA, José Manuel: *Breve Historia de España*. Madrid: Alianza, 2009.

GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando: *Los mitos de la Historia de España*. Barcelona: Planeta, 2005.

MARAÑÓN POSADILLO, Gregorio:

– *Antonio Pérez*. Pozuelo de Alarcón: Espasa Calpe, 2006.

– *El Conde Duque de Olivares. La pasión de mandar*. Pozuelo de Alarcón: Espasa Calpe, 2006.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique:

– *Historia militar de la Europa Moderna*. Madrid: Síntesis, 2016.

– *Historia Moderna: el apogeo de Europa*. Madrid: Síntesis, 2019.

– *La defensa del Imperio*. Madrid: Paraninfo, 2020.

PASSUTH, Ladszlo: *Don Juan de Austria, señor natural*. Barcelona: Noguer y Caralt, 2000.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Claudio: *España un enigma histórico*. Barcelona: Edhasa, 2010.

SANZ CAMAÑES, Porfirio: *Atlas Histórico de la España Moderna*. Madrid: Síntesis, 2012.

THOMAS, Hugh: *El Imperio Español*. Barcelona: Planeta, 2003.

HISTORIA DE LA ARMADA

Páginas de la Historia de España escritas en la mar

Muchas de las mejores páginas de la Historia de España –y alguna de las que más han contribuido al progreso de humanidad– se han escrito sobre la cubierta de buques españoles. Y, sin embargo, no se ha escrito todavía una Historia ilustrada de la Armada, completa y destinada principalmente al lector no especializado.

La «Historia de la Armada», obra colectiva del Instituto de Historia y Cultura Naval, viene a rellenar ese hueco. Se trata de un libro iniciático, escrito tanto para los marinos como para el público general. Un libro que recorre con paso rápido ocho siglos de servicio a España, con textos breves y rigurosos e ilustraciones atractivas, procedentes en su mayor parte del rico patrimonio histórico y artístico de la propia Armada. Un libro que da fe del papel de la mar en la génesis de nuestra nación, todavía poco conocido por muchos españoles. Un libro, en fin, que hace justicia a los marinos, a sus buques y a sus hazañas, y da testimonio de algunos de los valores que son tan necesarios hoy como en otras épocas para el mejor servicio a España.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

ISBN 978-84-9091-496-0



9 788490 914960