

«EN LA TERCERA EL FRANCÉS»

Juan RODRÍGUEZ GARAT
Almirante (retirado)

Recibido: 27/11/2023 Aceptado: 01/12/2023
Colmenar Viejo. Madrid, España

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

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

Resumen

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

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

Abstract

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

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

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

Introducción

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

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

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

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

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

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

¿Cómo defender una hipótesis tan irreverente? No se me ocurre nadie que pueda ilustrar mejor lo que aquí se propone que don Álvaro de Bazán. El marqués de Santa Cruz ha sido, junto a Roger de Lauria, el mejor táctico de la historia de la Armada. Pero, además, ejerció su oficio en una época de transición, en la que no tenía a su disposición ninguna doctrina sancionada por la práctica para el combate de naves mancas bien artilladas, como las que se enfrentaron en las proximidades de la isla de San Miguel en 1582. Sin manual alguno que resolviera sus dudas, fue el insigne marqués quien, en la primera gran batalla naval en el Atlántico de la edad moderna, encontró la manera de derrotar a una fuerza superior¹. ¿Cómo lo logró? Quizá supo aprovechar «con certero golpe de vista las circunstancias del momento», como escribiría el siempre fiable Cesáreo Fernández Duro (1972, p. 321). Pero adelanto al lector que intentaré convencerle de que, posiblemente –y eso no resta mérito alguno al ejemplar marino, sino muy al contrario–, don Álvaro no siempre lo tenía tan claro.

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

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

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

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

De entre esa media docena de candidatos al trono vacante, y por razones de orden práctico que no hacen al caso², la pugna quedó reducida a dos nietos de Manuel el Afortunado. El primero de ellos era Felipe II, el poderoso monarca español, hijo de Isabel de Portugal³. Aunque descendía del rey Manuel por línea femenina, Felipe II tenía mejor derecho que el otro pretendiente, don Antonio, prior de Crato, hijo natural del infante Luis, duque de Beja. Postergaba a este último su pertenencia a una línea ilegítima pero, para muchos de sus posibles súbditos, tenía la ventaja de ser portugués.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Tanto o más importante era la segunda razón, el ya mencionado valor estratégico de las islas en disputa. Situado a unas mil millas al oeste de Lisboa, el archipiélago portugués era una zona de recalada imprescindible tanto para las flotas de Indias españolas como para los galeones lusos que regresaban de las Indias Orientales. Era, pues, mucho lo que estaba en juego. Si ingleses y franceses lograran hacerse con bases permanentes en las Azores y consiguieran privar de ellas a los marinos de Felipe II, el sueño de los corsarios de ambos países –hacerse con los ricos cargamentos que cada año recalaban en las islas antes de arribar a los puertos de destino en la península ibérica– podría convertirse en la pesadilla del monarca español⁵.

Los protagonistas: delante y detrás del telón

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

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

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

asaltar las flotas de Indias –recordemos que todo esto ocurría en tiempo de paz– a la cesión de territorios en Brasil, liberalmente ofrecida por don Antonio al rey de Francia a cambio del apoyo a su candidatura⁶.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Guipúzcoa no se hallaba gente de mar, y que si alguna se había de juntar era menester crecerle el sueldo a razón de cuatro ducados al mes, que es lo que se acostumbra dar en las armadas de averías¹⁰ y en la que fue a la Florida, y darles cuatro pagas adelantadas»¹¹

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

La economía de esfuerzo: la campaña de 1581

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

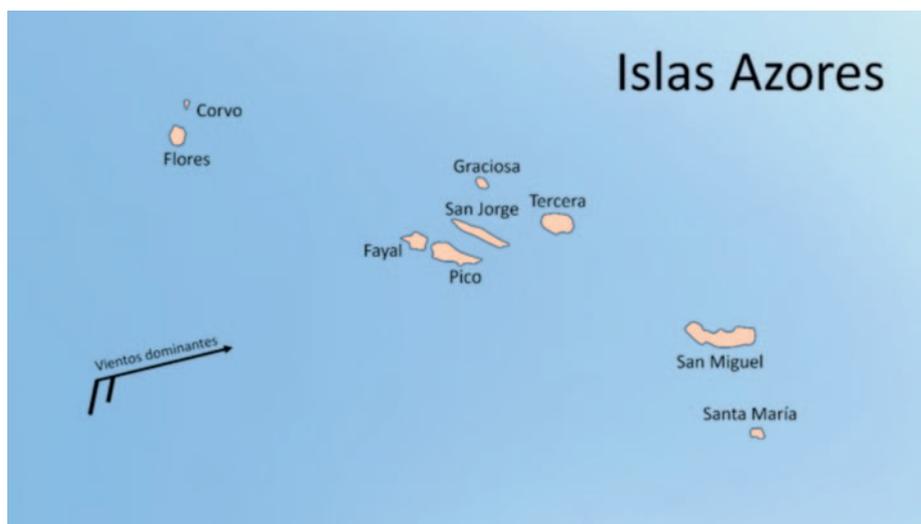
En abril de 1581, el monarca español envió a las Azores un gobernador de su confianza, el portugués Ambrosio de Aguiar Coutinho. Rechazado en Angra –la capital de la isla Tercera y del archipiélago–, a pesar de ofrecer el perdón real, Aguiar Coutinho se estableció en Punta Delgada, en la isla de San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

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

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

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

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



Archipiélago de las Azores. Gráfico del autor

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

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

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

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

La iniciativa, que en su justa medida es una de las más importantes virtudes militares, tuvo en esta ocasión resultados contraproducentes que fueron más allá del mero revés táctico. El frustrado golpe de mano de don Pedro de Valdés, que costó más de trescientas bajas, contribuyó a reforzar la moral de los rebeldes y les sirvió de aviso para prepararse ante lo que estaba por llegar. Pocas semanas después del desastre arribó a las Azores la armada de don Lope de Figueroa. Pero, para entonces, el error de Valdés Ambrosio de Aguiar Coutinho –siempre es un error atacar con fuerzas insuficientes confiando en que el enemigo no opondrá excesiva resistencia¹³– había dado alas a un enemigo que, con el ánimo fortalecido por la victoria, había acometido la urgente tarea de fortificar las pocas playas que existían en una abrupta isla de naturaleza volcánica, como son todas las del archipiélago portugués.

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

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

Rey servido y patria honrada

Don Álvaro de Bazán, el marino al que Lope de Vega dedicó el conocido verso que da título a este apartado, era en 1582 capitán general de las galeras de España. Habían sido sus méritos, y no su linaje, los que le auparon a una posición tan destacada. Para llegar a lo más alto del escalafón en la España del siglo XVI, era imprescindible un título, que el monarca le concedió en 1569: el marquesado de Santa Cruz. A partir de entonces, sus éxitos se fueron sucediendo de tal forma que, incluso en la patriótera Gran Bretaña, se le considera uno de los más notables marinos de todos los tiempos¹⁴.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La decisión del rey

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

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

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

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

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

Para los segundos, el despliegue en la isla Tercera de un ejército extranjero, con la actitud insolente que entonces era común en la soldadesca, predispondría a muchos de los isleños en contra del prior de Crato¹⁵.

Escuchadas todas las razones, Felipe II, haciendo honor a su fama de rey prudente, tiró por la calle del medio –un recurso muy utilizado también en el presente– y decidió que el asalto a la isla Tercera tendría lugar en la primavera de 1582, lo que al final resultaría imposible porque el reino no disponía en aquel momento de los buques que serían necesarios para la conquista¹⁶.

Tomó además el monarca otra decisión igualmente importante: lejos de volver a probar fortuna con un nuevo golpe de mano, el desembarco se llevaría a cabo con fuerzas suficientes para garantizar el éxito de la empresa. Entre los diferentes principios de la guerra, el de *economía de esfuerzo* dejaba así paso al de *concentración de fuerza*, mucho más fiable¹⁷. Además, para asegurar la defensa de la isla de San Miguel hasta el aplazado momento de la conquista del archipiélago, ordenó reforzar su guarnición con tres compañías

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

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

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

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

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

Las instrucciones del rey

Decidido el cómo y el cuándo, envió el rey a don Álvaro de Bazán, todavía capitán general de las galeras de España, pero elegido para el mando de la empresa de las Azores, órdenes detalladas que, como ocurre con los modernos Planes de Operaciones, cubrían tanto la preparación de la armada como los objetivos militares de la jornada. Las órdenes reales detallaban también las *reglas de enfrentamiento* –al menos hoy las llamaríamos así– que se debían seguir para someter a los súbditos rebeldes como el monarca deseaba: con el mínimo derramamiento de sangre. Afortunadamente para el marqués, la confianza de Felipe II –y también, por qué no decirlo, la lejanía del archipiélago– le garantizaba un alto grado de independencia en las cuestiones tácticas. Pero, como iremos viendo, sería justo decir que el monarca mantenía con mano firme las riendas en todo lo demás¹⁸.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(20) *Ibíd.*

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

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

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

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

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

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

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

(22) *Ibidem*.

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

(24) *Ibidem*.

obligación de desear.

Frente a los elementos: el tránsito hacia las Azores

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

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

De Lisboa salió don Álvaro de Bazán con su insignia a bordo del galeón *San Martín*, un buque portugués de 1.200 toneladas –desplazamiento muy considerable para la época– que había sido capturado por las tropas del propio marqués en Lisboa cuando combatía al servicio del prior de Crato²⁵. Le seguía el *San Mateo*, otro galeón portugués, de menor tamaño, rendido a don Álvaro en Setúbal, que llevaba a bordo a don Lope de Figueroa. El resto de la armada estaba formado por 19 naos gruesas –tres de las cuales se retrasaron en Lisboa y nunca llegaron a incorporarse–, 10 urcas y 5 pataches.

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

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

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

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

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

Poco a poco mejoró el tiempo, lo que permitió que don Álvaro arrumbara a las Azores sin más inconvenientes. Pero, cuando por fin arribó a la isla de San Miguel el día 21 de julio, la armada había quedado reducida a veintisiete buques capaces de combatir –los pataches no tenían otra misión que la exploración y el enlace–, y solo tenía a bordo unos 5.500 soldados²⁷, la mitad de lo que se había planeado sobre el papel.

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

En la mañana del día 22, sin saber nada de lo que ocurría en tierra –el marqués había despachado dos pataches a Punta Delgada el día anterior, pero ninguno de ellos había vuelto todavía–, don Álvaro ordenó el fondeo de sus buques en Villafranca, con intención de hacer aguada. Mientras se llevaba a cabo la maniobra, el marqués fue informado de la situación en la capital y de la presencia de la armada francesa²⁸. Dada la urgencia de la situación, don Álvaro ordenó levar inmediatamente y dispuso a sus buques para la batalla.

Testigos de excepción: Strozzi y Álvaro de Bazán

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

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

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

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

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

No siempre se recuerda que el primer hito imprescindible de cualquier combate, ya sea terrestre o naval, es la decisión de uno o de los dos comandantes de presentar batalla. En tierra suele bastar con la voluntad de quien tiene la iniciativa. Pero no ocurre lo mismo en la mar. El espacio marítimo no puede conquistarse ni poseerse de manera permanente. Por él se mueven los buques con relativa libertad; y por eso, aunque también estén erizados de cañones, es erróneo equipararlos a fortalezas, como se ha hecho en ocasiones. Las peculiaridades del medio en que se mueven dan a los comandantes navales cierta libertad para rehusar el enfrentamiento cuando no sienten que tienen la victoria a su alcance²⁹. A pesar de las teorías en su día defendidas por Mahan y otros autores, las batallas navales decisivas han sido bastante infrecuentes a lo largo de la historia porque, no habiendo frentes, ciudades o accidentes geográficos que defender, rara vez es un error la decisión de retirarse ante una fuerza que se cree superior³⁰.

¿Por qué, entonces, llegó a librarse la batalla de la isla de San Miguel? Es fácil entender las razones por las que Felipe Strozzi, el general francés, quería trabar combate. No se trataba de un soldado aficionado ni había llegado a su posición por el favor real. Militar de considerable prestigio y brillante hoja de servicios, dejó su puesto en la corte en 1581, con el permiso de su rey para hacerse cargo de la armada de don Antonio, teóricamente mercenaria pero en realidad al servicio de los intereses de Francia. Era un hombre valiente y, desde su perspectiva, la comparación de fuerzas debía de parecerle claramente ventajosa. Según sus propias estimaciones, que inicialmente se basarían en el número de velas enemigas que sus informadores habían podido contar, se iba a enfrentar a 31 barcos. Él disponía de 73³¹. Si nos referimos exclusivamente a buques de combate, excluyendo los pataches o similares, las crónicas coinciden en que disponía de alrededor de sesenta naos y galeones³² por los veintisiete españoles, una diferencia más que suficiente para asegurar una victoria

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

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

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

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

que pondría en sus manos no solo las Azores, sino las flotas de Indias que allí recalaban³³.

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

Para el marqués de Santa Cruz no era nueva la situación de contar las velas francesas y hallarse en desventaja. Ya le había ocurrido en su juventud, en la batalla de Muros. Brillante táctico, sabía que la superioridad que de verdad cuenta no es la que resulta de la comparación del número de velas, sino la que la maniobra de los buques crea sobre un punto concreto del campo de batalla en un momento dado. Sin embargo, también a él le faltaban elementos esenciales de información. También él —y ese ha sido siempre uno de los signos de la profesión militar— estaba obligado a tomar decisiones en la incertidumbre. ¿Cuántos buques componían la armada de Strozzi? ¿Cuántos soldados? Desconocía además el marqués un dato aún más importante: ¿cuándo llegaría a las Azores la armada de Recalde, que le daría una ventaja quizá decisiva? La niebla de la guerra³⁴, tan espesa en su siglo, le impedía estimar con alguna exactitud el retraso que pudiera haber acumulado el marino vasco. Hoy sabemos que Recalde no se presentaría hasta el 9 de agosto pero, en aquel momento, ni Strozzi ni don Álvaro tenían el menor indicio que permitiera adivinar de cuánto tiempo disponía el primero para intentar decidir el combate, ni cuánto tendría que esperar el segundo para asegurarse la superioridad.

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

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

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

la valía de los tercios embarcados, de la que él mismo fue testigo en innumerables ocasiones, o el indiscutible prestigio del veterano maestro de campo don Lope de Figueroa, con quien ya había combatido en Lepanto. Quizá le decidió el saber que él era marino y tenía una experiencia en el medio naval de la que carecía Strozzi. Es posible –aunque lo considero poco probable– que, simplemente, pensara que no tenía alternativa³⁵. De lo que sí podemos estar seguros es de que su decisión, como las de toda su vida militar, se ajustaría a la ya citada máxima que el marqués había convertido en norma de su propia vida: «En las empresas, después que se han pesado bien las circunstancias, siempre hay que dejar algo a la fortuna».

Prueba y error: las armadas a la vista

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

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

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

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

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

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

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

Alonso de Chaves publicó su conocida obra *Espejo de navegantes* cuando don Álvaro era apenas un adolescente. En ella, Chaves había establecido ciertos principios tácticos que, en su mayoría, se limitaban a asegurar la correcta preparación de los buques y aclarar cuestiones de procedimiento³⁷. Había, sin embargo, algunas normas de mayor calado. Así, el capítulo sexto, que trataba el combate entre formaciones, descartaba la línea de fila³⁸ con el argumento —que hay que entender desde la perspectiva de la época— de que en ella solo podrían entrar en combate los cabezas de la línea. El comentario de Chaves solo sería cierto si pensamos en dos escuadras acometiéndose la una a la otra, y no combatiendo en líneas paralelas, como ocurriría durante buena parte de las dos centurias siguientes³⁹. Con todo, es justo reconocer que en el siglo XVI no existía una doctrina depurada que atara las manos de los tácticos, como ocurriría en buena parte del XVIII. Al contrario, en la época de don Álvaro era preciso hacer camino al andar. Tal como escribió el capitán de navío Ricardo Cerezo, «los órdenes de batalla en la mar dependen más que nada de la imagi-

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

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

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

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

¿Por qué la fértil imaginación de don Álvaro le sugirió esa línea de frente que hoy nos parece tan inadecuada? Quizá sea más fácil descifrar el enigma si contestamos primero a la pregunta contraria: ¿por qué no volvió a utilizar esta formación en los días sucesivos? ¿Qué es lo que había cambiado? La explicación podría encontrarse en la nota que, en la noche del día 22, recibió el marqués del capitán Juan del Castillo —que había quedado al mando de la fortaleza de Punta Delgada—, con datos precisos sobre la fuerza de Strozzi, seguramente mucho más potente de lo que don Álvaro esperaba⁴⁰. Es razonable pensar que la formación ordenada por el marqués en la primera tarde, al servicio de una mentalidad ofensiva que le exigía buscar el enfrentamiento, fuera descartada cuando llegó a saber a ciencia cierta que combatía en clara inferioridad numérica. Una inferioridad que, como explica Fernández Duro, «no podía presumir don Álvaro de los avisos recibidos antes de salir de la Península» (FDEZ. DURO: 1972, p. 311).

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

Es cierto que los cañones de las naos se encontraban en los costados y no en la proa como en las galeras, pero conviene recordar que el papel de la artillería en 1582 seguía siendo secundario. No cabe achacar solo a la casualidad que los cronistas de la época no sintieran la necesidad de dejar constancia de cuántos cañones tenía cada buque⁴¹, mucho menos de su calidad —no era lo mismo un cañón de hierro que uno de bronce— o su calibre. Como en las galeras, y aunque con una geometría diferente, la artillería era una herramienta de desgaste que precedía a la acción decisiva del combate, que en aquel momento histórico todavía era el abordaje (CEREZO MTNEZ.: 1983a, p. 31). Y ese era un papel que podía continuar cumpliendo tan pronto como los buques enemi-

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

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

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

De formaciones y de tácticas

Al día siguiente, 23 de julio, el viento de poniente dominante en las islas Azores daba la iniciativa a Strozzi, que tenía el barlovento⁴². Pero el francés desperdició la jornada en acometidas que serían abortadas antes de llegar al combate, seguramente porque nunca logró encontrar un punto débil en la formación cerrada que, a partir del primer conato de enfrentamiento en línea de frente que ya hemos mencionado, adoptaron los buques de don Álvaro. Algo parecido, por cierto, les ocurriría durante muchas jornadas a los marinos británicos que siguieron a la Gran Armada en 1588.

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

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

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

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

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

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

El marqués, como hemos dicho, se sabía ampliamente superado en número de buques y velocidad. Tenía sin embargo dos factores que le daban ventaja. Algunos de sus buques –sobre todo los dos galeones portugueses– eran mayores que los de Strozzi y tenían altos castillos, fáciles de defender. Además, sus tercios embarcados eran presumiblemente superiores a los de cualquier otra armada del momento. Con estas bazas, y si nos ponemos en el lugar de don Álvaro –que tenía a su lado a don Cristóbal de Eraso, capitán general de la armada de Indias y segundo en el mando de la expedición–, parece lógico esperar que esa formación defensiva estuviera inspirada en la experiencia de las flotas de Indias. Como seis años después haría Medina Sidonia en la jornada de Inglaterra, lo que el marqués probablemente quería era interponer los buques más potentes entre las fuerzas propias y las del enemigo. Pero haríamos mal en entender que se trataba de proteger a buques mercantes: no era así en absoluto. De hecho, algunas de las naos y urcas más grandes podían contar con tantos cañones y soldados como los verdaderos y todavía escasos galeones. Así parece que ocurría con la urca *San Pedro*, donde estaba embarcado el maestre de campo don Francisco de Bobadilla, y con la nao *Jesús María*, de don Cristóbal de Eraso⁴³.

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

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

Pedro, de Bobadilla; el galeón *San Martín*, del propio Bazán; la nao *Jesús María*, de Eraso, y el galeón *San Mateo*, de Figueroa. Detrás de ellos –pero no por su popa, sino en la dirección opuesta al enemigo– navegaban entremezcladas las urcas y naos que, llegado el combate, apoyarían decisivamente a los buques de la primera línea⁴⁴.

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

¿Ganando o perdiendo tiempo?

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

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

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

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

En el intenso duelo artillero que al cronista le pareció «gentil» –hay gustos para todo– combatieron, como habría predicho Alonso de Chaves, los primeros buques de las columnas de Strozzi con todos los que, en línea de fila, formaban esa primera barrera defensiva española que ya hemos explicado. En estas condiciones, la geometría del enfrentamiento favorecía a don Álvaro y, al parecer, el resultado del combate también. Reconoce el cronista que el *San Martín* recibió cuatro disparos y otros tres el *San Mateo* pero, con la artillería y las pólvoras de la época, que daban a los proyectiles una baja velocidad inicial, los impactos no causaron averías de consideración en los robustos galeones del rey⁴⁵. No parece que fuera ese el caso de los buques franceses, tal como dice el referido informe con admirable brevedad: «... por la retirada que hicieron se entendió que recibían daño»⁴⁶.

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

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

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

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

(46) *Ibidem*.

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

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

La batalla de la isla de San Miguel

Es muy difícil reconstruir con exactitud lo ocurrido en una batalla naval que tuvo lugar hace más de cuatro siglos. Como hemos explicado, ni siquiera los testigos contemporáneos se ponen de acuerdo en sus relatos porque, dependiendo del lugar que ocupaban durante el enfrentamiento, han visto cosas diferentes. Las fuentes primarias, meticulosamente recopiladas por Fernández Duro⁴⁷, no coinciden del todo, como tampoco lo hacen las interpretaciones de los historiadores navales, que han publicado obras muy estimables sobre la batalla⁴⁸.

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

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

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

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



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

riores, daban el barlovento a los franceses. Pasada la hora del almuerzo, la armada de Strozzi, en buen orden –en esto coinciden todos los informes españoles, lo que sugiere que, además de valiente, el francés era, si no brillante, al menos un competente soldado⁴⁹–, y encabezada por la capitana y la almiranta, aprovechó el viento favorable para arribar sobre los buques españoles, que esperaban en formación compacta⁵⁰.

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

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

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

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

Si nos atenemos a lo escrito, la única orden de don Álvaro que quedó registrada fue la de «juntar las naos». ¿Por qué subrayar esta decisión? Es probable que fuera porque el propio marqués había insistido en ello. Superado en número y en velocidad, su baza ganadora estaba, como hemos dicho, en los dos poderosos galeones construidos en Portugal. Confiaba el marqués en que estos sólidos buques de altas superestructuras, defendidos por la excelente infantería embarcada –la mejor de su tiempo– y apoyados desde muy cerca por el resto de los navíos de su armada, podrían imponerse a las naos de Strozzi, más numerosas y veloces, pero seguramente menos peligrosas en el enfrentamiento directo, particularmente en espacios reducidos, donde los buques se estorban unos a otros y no hay margen físico para maniobrar⁵¹. Si el enemigo atacaba en columnas para provocar una melé en superioridad numérica, como hizo Nelson en Trafalgar, era razonable asegurarse de que entre los buques españoles no quedara sitio para que entraran muchos de los enemigos⁵². Si Strozzi buscaba envolver a la armada del marqués, también era prudente asegurar que los buques situados a barlovento tuvieran las espaldas cubiertas⁵³.

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

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

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

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

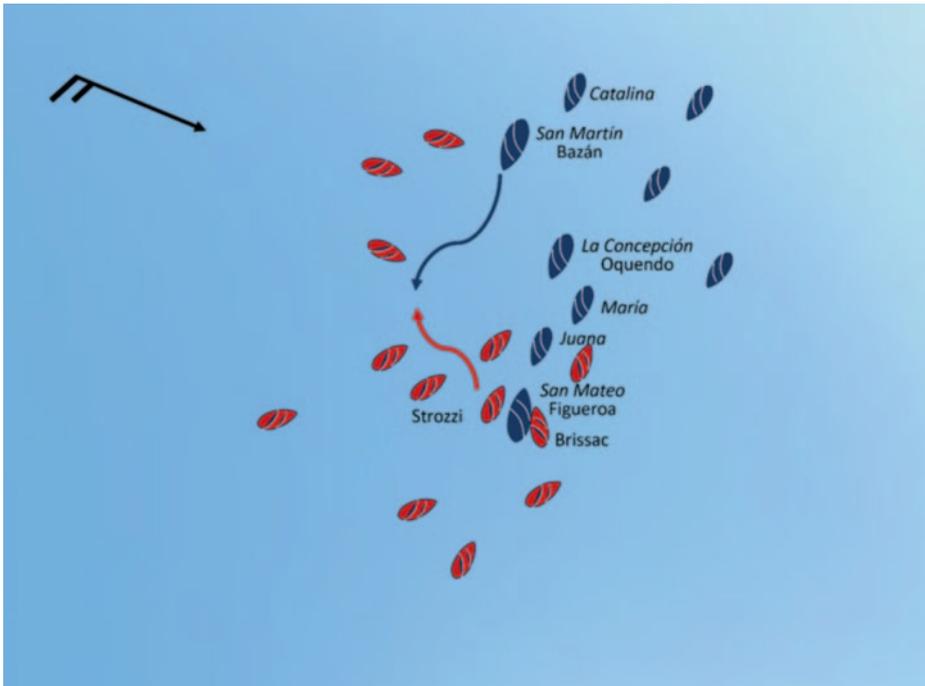
(53) No puedo evitar que la idea de la maniobra de don Álvaro me recuerde la defensa de las caravanas de colonos contra los ataques de los indios, que los espectadores de mi generación vimos tantas veces en los *westerns* cinematográficos. Lo primero que solía ordenarse era, precisamente, juntar los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

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

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

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

No hay que dar importancia a las discrepancias que suelen encontrarse en los relatos de los testigos directos de las batallas. Cuando se entabla el combate, la tensión debe de ser tal que, incluso si uno trata de ser veraz, es probable que haya visto enemigos por todas partes y que se haya sentido abandonado por sus compañeros. Pero lo cierto es que el *San Mateo* –al que no hay que restar mérito alguno⁵⁴– no estaba solo. No lejos de él combatían al cañón el *San Martín* y algunos otros de los buques españoles. Las crónicas nos dicen



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

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

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

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

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

Los primeros buques que llegaron a socorrer al *San Mateo* fueron, como es lógico, los que en la apretada formación española estaban más atrasados. Después de unas dos horas de combate⁵⁵ –no son cuatro, como les pareció a los defensores del galeón, pero sigue siendo mucho tiempo de lucha en solitario–, la nao *Juana* abordó a la capitana francesa por la banda libre, y la *María* hizo lo mismo con la almiranta. Ambas naos pagaron un alto precio por su iniciativa –sobre todo la *María*, que tuvo 45 muertos a bordo, más que ningún otro buque de la armada de don Álvaro–, pero entre las dos consiguieron dar a los hombres de don Lope de Figueroa el respiro que necesitaban.

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

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

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

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

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

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

Fue entonces cuando el *San Martín*, la capitana de don Álvaro, que «había dado otra vuelta sobre los enemigos, tirándoles muchos cañonazos», encontró el momento de embestir a la capitana de Strozzi, aferrarse a ella y abordarla desde el costado. Como el lector puede imaginar, estas cosas no ocurren por casualidad. Tal como había visto hacer a don Juan de Austria en Lepanto, el marqués seguramente deseaba decidir la batalla de este modo, y se reservó el honor de rendir personalmente al buque insignia del enemigo. Con ayuda de la nao *Catalina*, que se lanzó al abordaje por la banda libre del francés, don Álvaro consiguió su objetivo, tras una hora de dura pelea que costó la vida al propio Strozzi y por la que el *San Martín* también pagó un precio considerable: quince muertos y setenta heridos⁵⁷.

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

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

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

Aunque don Álvaro no había perdido ninguno de sus buques, algunos de los navíos españoles estaban dañados de cierta consideración y necesitaban importantes reparaciones. Pero la victoria del marqués había sido aplastante. La armada de don Antonio había dejado de representar una amenaza. Perdió el prior de Crato diez naos grandes, incluidas la capitana de Strozzi y la almiranta de Brissac, que tuvo que ser abandonada después de quedar completamente desarbolada y terminaría sus días varada en la isla de San Miguel⁵⁸. El resto de su armada, sin jefe y sin moral, nunca volvería a reagruparse para presentar batalla⁵⁹.

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

El regreso a Lisboa

Dos semanas después de la batalla llegaron al archipiélago los quince buques que mandaba Recalde. Aparecieron también las dos urcas que se habían extraviado en la noche del día 24⁶⁰. El ejército de don Álvaro estaba por fin reunido y no había sufrido excesivas bajas, pero al marqués le faltaban las galeras, un componente básico del plan de desembarco. Además, las naos de Cádiz traían mucha gente enferma por el deterioro de una parte de los víveres que llevaban a bordo. Entre los buques que habían combatido al mando de don Álvaro no eran pocos los que necesitaban reparar las averías sufridas en la batalla, y se hacía imprescindible reponer algunos de los pertrechos consumidos⁶¹.

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

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

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

El otoño se echaba encima con sus temporales, y era mucho lo que quedaba por hacer. Una vez más, el marqués tenía que tomar una decisión. Pero la guerra es cosa de dos. ¿Qué sabía don Álvaro del enemigo? Para resolver esta cuestión resultó de gran utilidad el interrogatorio del conde de Vimioso, un noble portugués muy próximo a don Antonio que navegaba con Strozzi y que moriría de sus heridas dos días después de la batalla. Según su confesión, las fuerzas que defendían la isla Tercera sumaban 8.000 portugueses, 1.200 franceses y un pequeño número de ingleses⁶². No era un enemigo que las fogueadas tropas de don Álvaro no pudieran derrotar, sobre todo si se tiene en cuenta la diferencia de calidad que existía entre las bisoñas milicias lusas que formaban el núcleo de la defensa y los eficaces soldados profesionales al servicio de Felipe II. Pero, como hemos dicho, el marqués carecía de los medios necesarios para llevar a cabo un desembarco de la entidad que iba a ser necesaria para la empresa.

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

Con criterio que creemos acertado, aunque no del todo compartido por el impaciente monarca español⁶³, don Álvaro decidió aplazar el asalto a la isla Tercera hasta el año siguiente. Dejó 1.500 soldados en la isla de San Miguel, para reforzar su defensa, y reunió sus mejores buques para esperar, a poniente de las Azores, la llegada de las flotas de Indias. Cumplida esta crítica tarea, entró en Lisboa el 15 de septiembre. Allí sería recibido por Felipe II con la alegría que la victoria merecía, pero con mal disimulada decepción por no haberse completado la misión.

Un año después: la conquista de las Azores

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

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

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

Con instrucciones muy parecidas a las del año anterior⁶⁴, ordenó el monarca a don Álvaro que se ocupara de la organización de la armada que había de completar la conquista del archipiélago en 1583. Quería el rey que, sin mayor dilación, preferiblemente por las buenas –pero, si eso no fuera posible, por medio de la fuerza–, se pusiera fin a la rebelión en las Azores. Para conseguir este objetivo ponía el monarca toda la presión posible sobre los hombros del marqués: «Solo os acuerdo lo que importa a estos reinos y a la reputación mía y vuestra acabar eso de esta vez, y que de lo que va y de quien lo lleva a su cargo lo espero yo así» (FDEZ. DURO: 1886, anexo 62, pp. 398 y 399).

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

- 5 galeones, de los que tres pertenecían al rey y los otros dos a don Álvaro de Bazán;
- 30 naos gruesas de distintas procedencias⁶⁵;
- 12 galeras;
- 2 galeazas;
- 12 pataches;
- 15 zabras del Cantábrico;
- 14 carabelas de Portugal;
- 9.000 soldados, que serían reforzados con los que habían quedado en la isla de San Miguel el año anterior, hasta sumar más de 11.000 efectivos.

¿Y qué implicaba ese «quien lo lleva a su cargo» del rey? Indudablemente, la expresión supone un merecido voto de confianza al marqués de Santa Cruz, capitán general de la armada. Pero no era solo él. Con don Álvaro navegarían de nuevo los generales de mar Cristóbal de Eraso y Juan Martínez de Recalde, y los maestros de campo Lope de Figueroa y Francisco de Bobadilla, que le habían acompañado el año anterior. Se incorporaba además don Pedro de Toledo, marqués de Villafranca, que tendría cierto protagonismo en la campaña y que, con el tiempo, se convertiría en uno de los marinos más destacados de su época⁶⁶.

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

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

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

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

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

Después de un completo reconocimiento encomendado a don Miguel de Oquendo, don Álvaro escogió para el desembarco de sus tropas una pequeña cala de la que hoy poco se sabe, que estaba situada dos leguas al este de la capital. Juzgaba el marqués que, por su difícil acceso, estaría poco protegida; y que, por estar a medio camino entre las ciudades de Angra y Praia, necesitarían más tiempo los defensores para organizar un contraataque eficaz contra la fuerza desembarcada que, como hemos dicho, es muy vulnerable hasta que consigue completar su despliegue en tierra. A posteriori, podemos decir que acertó don Álvaro en la elección del objetivo, una decisión crítica que los tácticos de hoy siguen considerando el hito fundamental dentro del planeamiento de las operaciones anfibas⁶⁷.

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

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

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

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

Tal como había previsto el marqués, cuando las tropas enemigas empezaron a desplazarse desde la capital y la ciudad de Praia para oponerse al desembarco, la suerte de la jornada ya estaba decidida. Las colinas próximas a la cala elegida ya habían sido ocupadas y, a las órdenes de don Lope de Figueroa, formaban en buen orden y listos para el combate los cuatro mil soldados de la primera ola⁶⁸.

Lo que ocurrió a partir de entonces en la isla Tercera no puede sorprender a nadie. En lugar de contraatacar con decisión, los defensores de la isla optaron por ocupar posiciones defensivas en torno a la villa de San Sebastián –situada en el camino a Angra– y en el fuerte que la protegía. Pero el ritmo de los acontecimientos les sobrepasaba. Mientras los portugueses y sus aliados de Francia –que sumaban más de dos mil hombres al mando de Mr. de Chartres– perdían en escaramuzas un tiempo que les era vital⁶⁹, desembarcó la segunda ola de infantería con seis piezas de artillería de campaña. Asegurada la superioridad numérica, en las primeras horas del día 27, las tropas del marqués consiguieron expulsar al enemigo del fuerte de San Sebastián, en el que capturaron numerosas piezas de artillería.

A partir de ese momento, las tropas francesas, sabiéndose derrotadas, se retiraron a las montañas de la isla. Las portuguesas, en su mayoría no profesionales, se desbandaron, facilitando el avance de los españoles hacia la capital, donde entraron sin resistencia alguna, al tiempo que las galeras de don Álvaro asaltaban a los buques franceses y portugueses que estaban en el puerto de la ciudad⁷⁰. No había sufrido hasta entonces excesivas bajas el ejército desembarcado: setenta muertos y alrededor de trescientos heridos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusiones

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

Son muchas las preguntas que el relato de la campaña de las Azores deja sin responder. ¿Por qué sigue siendo la batalla de la isla de San Miguel –una de las más brillantes victorias de las armas españolas sobre la mar– una gran desconocida entre nuestros conciudadanos?⁷² ¿Por qué los historiadores navales de todo el mundo han pasado por alto un enfrentamiento que tuvo tanta influencia en el devenir de la táctica en las décadas posteriores? La Armada, desde luego, no tiene toda la culpa de ese desaire colectivo que la historiografía naval⁷³ hace a quienes allí combatieron. Pero sí una parte proporcional de ella, como sugiere el hecho de que, transcurridos 440 años desde la batalla, todavía no sea posible ilustrar este artículo con ningún óleo del Museo Naval que rememore nuestra mayor victoria en el Atlántico.

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

En la batalla de la isla de San Miguel, después de una primera decisión difícil de explicar y quizá atribuible a la falta de información⁷⁴, el marqués tardó muy poco en encontrar la respuesta táctica correcta a una situación desventajosa, y a ella se atuvo durante cuatro largas jornadas en las que demostró que, además de la agresividad que le dio justa fama, también tenía paciencia y serenidad. Enfrentado a una fuerza más numerosa, el marqués concentró sus buques para conseguir ese apoyo mutuo que, al menos en teoría, aseguraba que ninguno de ellos tendría que combatir en solitario contra múltiples enemigos. La salida de línea del *San Mateo* complicó su maniobra, aunque algunos la hayan atribuido a una idea genial del propio don Álvaro. Seguramente no lo fue, pero sí constituyó una oportunidad de observar su tranquila reacción ante un contratiempo grave e imprevisto: primero alejó a los navíos franceses que estorbaban su maniobra, y luego, sin descomponerse, ordenó virar a la formación para rescatar a su buque en apuros.

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

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

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

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

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

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

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

Bibliografía específica

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