

FADRIQUE ÁLVAREZ DE TOLEDO OSORIO

Alejandro ANCA ALAMILLO
Marinero reservista voluntario honorífico

¡Quién dijera que moriría Don Fadrique, antes que de las balas y de la pólvora de los enemigos, de los letrados y de sus derechos, y de la envidia de un valido que emulaba acciones y los grandes hombres!

Matías Novoa: *Historia de Felipe IV, Rey de España.*



N el número de julio de 2020 de la REVISTA (1) el almirante Juan Rodríguez Garat llamaba la atención sobre el hecho de que el carácter español sea más dado a «disfrutar» con las tragedias épicas del héroe que lucha contra su inexorable y fatal destino que con la gloria de las victorias de nuestros antepasados. Y así parece ser, en efecto, si tenemos en cuenta el éxito que con sus novelas tiene el celeberrimo novelista Arturo Pérez-Reverte, en las que en muchas ocasiones sus protagonistas coinciden plenamente con este perfil.

En lo que concierne estrictamente a nuestra Marina, uno de los reflejos de esta tendencia se ha venido dando durante los dos últimos siglos a la hora de asignar los nombres a las nuevas unidades de guerra, abusando en recordar los apellidos de los marineros derrotados en nuestros combates más célebres, como Trafalgar o Santiago de Cuba.

Es cierto que esta costumbre, con acertado criterio, ha sido invertida por el EMA desde el último tercio del siglo XX, y parece que está fuertemente consolidada si nos atenemos a las denominaciones que ostentan nuestras fragatas *F-100* y las futuras recién asignadas de la clase *F-110*, pero no por ello debemos «bajar la guardia» al respecto, pues es cierto que el español acomplejado se encuentra más cómodo con nombres que evoquen el desastre

(1) RODRÍGUEZ GARAT, Juan: «España, una gran aventura», en REVISTA GENERAL DE MARINA, julio de 2020, pp. 5-13.

o el descalabro de nuestro poder naval. Aceptando pues gustoso la invitación que el entonces almirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval hacía a todos los estudiosos de nuestra querida Armada para desterrar esta absurda propensión, traigo a la memoria del lector las gestas de uno de nuestros más importantes marinos: Fadrique Álvarez de Toledo Osorio, cuyo nombre, por cierto, no ha figurado nunca en la popa de un navío de la Armada, pese a que, como vamos a comprobar, no le hubieran faltado méritos para ello.

Un marino a caballo entre dos siglos

No se asuste el lector neófito si nos trasladamos a finales del siglo XVI y principios del XVII, pues estamos aún en el cénit de nuestro Imperio. España no solo domina amplios territorios del continente americano, de Europa y de Oceanía, sino que también, y por si fuera poco, Felipe II anexiona en 1581 el Reino de Portugal junto a sus posesiones ultramarinas. Eran tantos y tan diversos los enormes territorios bajo la soberanía del monarca español que un año antes quiso conocer con algo de detalle aquellas tierras y ciudades, por lo que promulgaría la famosa *Instrucción y memoria de las relaciones que se han de hacer para la descripción de las Indias que su Majestad manda hacer para el buen gobierno y ennoblecimiento de ellas*, en la que a través de 50 preguntas dirigidas a los gobernadores, corregidores y alcaldes mayores pretendía conocer sus principales aspectos geográficos, climáticos, económicos y culturales, pues de los militares y navales sí existían referencias en la Corte.

Como se puede fácilmente suponer, eran las «armadas» (2) que existían en la época las que vertebraban y protegían todos estos dominios; sin duda, las más potentes y numerosas del momento, al estar integradas por los mejores galeones de guerra que se podían construir en los astilleros del planeta. Si a esto sumamos el poder de su artillería y la temible fuerza de infantería (Tercios de Mar) (3) que embarcaban, nuestros navíos se configuraban en poderosas, imponentes e imbatibles fortalezas flotantes.

(2) A principios del siglo XVI no se hacían buques específicamente para la guerra. De esta manera, cuando varios barcos se utilizaban con fines comerciales se les denominaba «flota», mientras que si eran empleados para fines bélicos o de protección eran conocidos como «armada». Con el paso del tiempo, las diferentes ordenanzas que se promulgaron sobre construcción naval fueron estableciendo las diferencias entre los galeones empleados para el comercio y los de guerra.

(3) Como ingeniosamente dijo en uno de sus estudios el historiador Julio Albi de la Cuesta: «Macedonia tuvo sus falanges, Roma sus legiones y España sus tercios». Aunque es cierto que en las *Partidas* de Alfonso X (parte 2.^a, XXIX, 6) encontramos el primer antecedente de la exis-

Los recursos económicos necesarios para mantener este vasto Imperio procedían, fundamentalmente, de los metales preciosos (sobre todo de la plata) que traían a la Península los buques de la Carrera de Indias. Por ello, en la época en que desarrolló su vida militar don Fadrique, el dominio de la Corona española en el Atlántico era fundamental no solo para asegurar la llegada de los caudales mencionados, sino para no perder el control tanto del pasillo marítimo del canal de la Mancha, que abastecía nuestras posesiones en Flandes, como para evitar los ataques o establecimientos ilegales de nuestros enemigos, que pretendían principalmente Brasil.



Tarjeta máxima de Correos dedicada a Fadrique de Toledo en el primer día de emisión de su sello, el 12 de octubre de 1965. (Colección del autor)

Orígenes

Segundo de los vástagos de Pedro de Toledo (V marqués de Villafranca del Bierzo y capitán general de las Galeras de Nápoles) y hermano de García de Toledo, VI marqués a la muerte de su padre en 1627, Fadrique de Toledo nació el 30 de mayo de 1580 en Nápoles.

En plena adolescencia comenzó a servir en las armadas del rey como piquero (4), pasando luego a embarcarse en la citada flota de galeras

tencia de la figura del soldado embarcado, que se denominaba «sobresaliente», el Tercio de Galeones no sería creado hasta 1528. Por último reseñar que en el resto de armadas, la asignación permanente de una fuerza de Infantería de Marina no se produjo hasta el año 1537, cuando el emperador Carlos I creó las Compañías Viejas del Mar de Nápoles para servir en las escuadras de galeras del Mediterráneo.

(4) Hoy lo llamaríamos soldado de Infantería de Marina armado con una lanza larga, compuesta de un asta con un hierro pequeño agudo en el extremo superior que se denominaba «pica».

napolitana bajo las órdenes de su padre. Su ardor guerrero contra turcos y berberiscos y su noble cuna hicieron que en 1617 se le nombrara capitán general de la Armada del Mar Océano (5).

Cuando en 1619 Felipe III viajó a Portugal, honraría a don Fadrique con su presencia al pernoctar una noche en su nave capitana, regia demostración de aprecio muy poco habitual en aquellos tiempos.

Guerra

Finalizada la Tregua de los Doce Años (1609-1621) (6), la alianza entre los rebeldes de las provincias holandesas con la corona gala hizo resucitar la guerra naval. Enterada la Corte por los navíos de aviso (7) de que una flota holandesa se dirigía al Mediterráneo, la escuadra de Fadrique de Toledo, integrada por un total de seis galeones y dos pataches (8), aparejó hacia aguas de Gibraltar, donde el día 10 de agosto de 1621 los vigías divisaron medio centenar de velas, de las cuales treinta y una correspondían a galeones de guerra. Percatados nuestros enemigos de la presencia de la flota española, formaron en media luna. A pesar de su notoria inferioridad, los buques de don Fadrique se lanzaron al ataque. De esta manera, cada nave española debía batir entre dos y tres enemigas. De hecho, la capitana de Fadrique de Toledo logró echar a pique un par de galeones enemigos antes de quedar desarbolada. Mientras tanto, el resto de galeones de su flota lograba hundir dos, incendiar otro y apresar otro par, lo que hizo huir a los holandeses. En recompensa por tan valerosa acción, el rey le confirió el título de «capitán general de la Gente de Guerra del Reino de Portugal».

Como el conflicto hacía que fuera seriamente amenazado el comercio marítimo español, el nuevo valido, el conde-duque de Olivares, decretó el 26 de enero de 1622 crear una junta (9) —Junta de Armadas— para tratar los

(5) Flota atlántica permanente creada en 1580 se subdividía en: Armada del Estrecho, Armada de Lisboa y la Escuadra de Vizcaya. Su primera Ordenanza data del año 1633.

(6) Esta etapa fue conocida como la *Pax Hispanica*, y vino motivada por el agotamiento de los recursos económicos de los contendientes.

(7) De «navíos» no tenían nada; eran en realidad pequeñas embarcaciones de 60 toneladas que en el caso que nos ocupa se utilizaban para mantener la comunicación (transportando pliegos oficiales y noticias) entre los distintos territorios del Imperio con la metrópoli, o se destacaban de las distintas flotas para dar parte del avistamiento de flotas enemigas.

(8) Galeones *Santa Ana* (general Carlos Ibarra), *Santa Teresa* (almirante Alonso de Butrón), *Nuestra Señora de la Atalaya* (Martín Ruiz de Salazar), *Santa Isabel* (Moniz de Godoy), *Santiago* (Villafaña) y *San Martín* (Agustín de Romanico), y pataches *San Nicolás* (Domingo de Hoyos) y *Santa Catalina* (Kifeoge de Caoetillo).

(9) Estuvo integrada por Diego de Brochero, miembro del Consejo de Estado; Fernando Girón, del Consejo de Guerra; Juan Pedroso y Miguel de Spinarreta, de Hacienda, y el secretario Martín de Aróstegui.



Combate naval en el estrecho de Gibraltar, por Enrique Jácome y Brocas.
(Museo Naval de Madrid)

asuntos referentes al refuerzo de la Armada del Mar Océano, que entre otras cosas acordaría aumentar la presión fiscal para financiarla (10).

Al poco llegaría una nueva información sobre la pretensión que tenía una expedición holandesa que se estaba alistando de establecerse en un puerto próximo a Mogador tras llegar a un acuerdo con el monarca marroquí. Para evitarlo, don Fadrique salió de Lisboa con su flota del Mar Océano con rumbo al canal de la Mancha, uniéndose a ella las de Guipúzcoa (al mando de Antonio de Oquendo), Vizcaya (Martín de Vallecilla) y Cuatro Villas (Acevedo), consiguiendo reunir una imponente flota de 34 galeones de guerra. El bloqueo a sus puertos con continuos cruceros hizo que nuestros enemigos tuvieran que abortar su plan.

Luego, el conde-duque de Olivares le ordenaría que se hiciera de nuevo a la mar con su armada con el fin de que protegiera el arribo de la flota de la

(10) GONZÁLEZ PAÑERO, Juan Antonio; PABLO GAFAS, José Luis de; RODRIGO FERNÁNDEZ, Rafael: *Catálogo de la Colección de Documentos de Sanz de Barutell que posee el Museo Naval (serie Simancas)*. Ministerio de Defensa-Museo Naval. Madrid, 1999. Artículo 3. Documento núm. 826, p. 78.

Carrera de Indias; pero como don Fadrique no estaba dispuesto a acatar las órdenes de quien consideraba de inferior cuna, se resistió a ello. Olivares se quejaría de su actitud altiva ante el rey, expresándole que, aunque le había instado en repetidas ocasiones:

«... para que dejase Madrid y tomara el mando, hubo que insistirle y ordenárselo mucho. Si quienes se supone que han de dar ejemplo no cumplen con las órdenes, no puede sorprender que los demás no obedezcan...» (11).

De esta manera, la Junta de Armadas censuraría la actitud de don Fadrique en su sesión de 11 de julio por incumplir las órdenes.

Enterado de ello, y por toda respuesta, este decidió «puentear» al valido, y el 20 de abril de 1623 remitió un despacho urgente al monarca expresándose en los siguientes términos:

«Los asuntos de la Armada se encuentran en un estado tan malo que ha de hacerse saber a Vuestra Majestad por correo urgente. El 20 de abril, fecha de este despacho, la Armada y su caja están sin un real, y así viene siendo de un tiempo a esta parte. En los cuatro meses de este año no han llegado más de 51.000 ducados a esta ciudad para que yo los reparta. Hoy está todo en el aire. Y ahora no sólo me temo que no se vaya a mandar la escuadra. Me temo que no habrá Armada... y que todo el crédito acumulado a lo largo de los años con los hombres de la Armada se pierda en un día...» (12).

No le faltaba razón a don Fadrique, pues para despachar la Flota de Tierra Firme de ese año se le desembarcaron de su Armada del Mar Océano varias piezas artilleras, de lo que nacería un «pique» entre ambos que años más tarde, y como veremos párrafos más adelante, le traería fatales consecuencias a nuestro protagonista.

La liberación de San Salvador

En mayo de 1624, una imponente fuerza invasora holandesa constituida por 26 barcos y 3.300 hombres tomó la capital de la colonia brasileña con el objeto de hacerse con el negocio de la caña de azúcar.

Llegada a la Corte española la noticia de la ocupación, se decidió dar un mensaje contundente a nuestros enemigos, por lo que se organizó en tan solo seis meses una formidable fuerza expedicionaria compuesta por la unión de

(11) Archivo General de Simancas: «Guerra Antigua», leg. 3.148.

(12) *Ídem*.

las flotas del Mar Océano, Estrecho, Vizcaya, Cuatro Villas, Nápoles y Portugal, sumando un total de 56 buques de guerra, en los que se embarcaban 1.185 cañones y cinco tercios de Infantería que, junto a los marineros, hacían un total de 12.600 hombres. Como no podía ser de otra manera, se confió su mando a don Fadrique.

La magna fuerza naval zarparía de Cádiz en enero de 1625, presentándose formada en media luna frente a San Salvador el 23 de marzo.

Se dio la curiosa circunstancia de que los incautos holandeses creyeron que aquella flota había sido enviada desde sus estados con el fin de afianzar su presencia en el enclave, pues una parte de sus barcos había regresado a Holanda y otra fue a Angola en busca de esclavos, si bien pronto descubrieron que en realidad era una española.

Tras desembarcar a 4.000 soldados y hostilizar la plaza durante un mes, finalmente capituló el día 30 de abril.

Mientras que en Ámsterdam la conmoción de la derrota fue grande —ya que, aparte de la pérdida en hombres y barcos, cayeron en poder de los españoles 19 millones de pesos—, Madrid rebosaba de júbilo, pues junto con la noticia de la recuperación de San Salvador llegaron otras nuevas victorias por tierra y por mar de las armas españolas, como la defensa de Génova o la toma de Breda.

No obstante, tras la exitosa campaña se perdieron en 1625 la urca *Puerto Cristiano* en Pernambuco (si bien se salvó su gente y artillería); el galeón *San Nicolás* en La Línea (por hacer mucha agua), la almiranta de la escuadra de Portugal en la isla de Fayal, el patache *San Jorge* (que también naufragó), siete naos de la flota de Juan de la Cueva en cabo Catoche, Yucatán, y las galeras *San Martín* y *Santiago*, que encontraron su fin el día 5 de mayo en la barra de La Mámora.

Según algunos de los biógrafos de don Fadrique (13), aquella exitosa campaña despertó los celos del valido, pues el rey no ocultó su satisfacción con los servicios del marino, si bien, como ya sabemos, las desavenencias entre ellos venían de dos años atrás.

Guerra contra Inglaterra

Consciente el conde-duque de Olivares de que una guerra con Inglaterra conllevaría poner en peligro el corredor marítimo que unía la Península con Flandes, creó una «junta especial» para analizar las ventajas que tendría un enlace matrimonial entre la infanta María (hermana pequeña de Felipe IV) y

(13) MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: «Toledo y Osorio, Fadrique de». *Enciclopedia General de Mar*. Ediciones Garriga. Barcelona, 1968, pp. 610-614.



La recuperación de la isla de San Cristóbal, por Félix Castello.
(Museo del Prado)

el príncipe de Gales, Carlos Estuardo. De esta manera, a principios de marzo de 1623, y acompañado del duque de Buckingham, el único hijo varón vivo de Jacobo I de Inglaterra viajó de incógnito a Madrid para verificar su enlace con la infanta española.

A pesar de los fastos que durante los seis meses de su estancia recibió de la Corona española, las negociaciones no llegaron a buen término, por lo que el futuro rey de Inglaterra regresaría a su patria tan soltero como salió y, lo que fue peor, profundamente herido en su orgullo.

Las consecuencias del fracaso pronto tuvieron su reflejo en la flota que se aprestó en Londres en 1624 para reanudar el corso contra España y en el fracasado ataque a Cádiz del año siguiente, que pretendía como objetivo final capturar la plata de los galeones de la Carrera de Indias. Es por ello que a partir de ese momento una de las preocupaciones estratégicas fue proteger dicha flota, por lo que la escuadra de Fadrique de Toledo quedaría en 1626 a la espera de su llegada en las Azores.

Precisamente ese año se había nombrado a Antonio de Oquendo almirante general de la Armada del Mar Océano, y por lo tanto bajo las órdenes directas de don Fadrique, recibiendo la misiva desde Madrid de que:

«... con todo secreto (que acá se le guardará con toda puntualidad) vaya avisando V. sobre el estado en que lo hallase todo y lo que se fuese haciendo...»

Esto no era sino una muestra más de la obsesión que el conde-duque de Olivares tenía con don Fadrique, al que no le importaba dinamitar la lealtad y confianza que debe existir siempre en el supremo mando de una escuadra al ordenar a su subordinado que auditara su proceder en el alistamiento de aquella, todo con la esperanza de detectar cualquier error u omisión que justificara su procesamiento.

Al año siguiente, concretamente el 12 de agosto de 1627, nuestro protagonista contraería matrimonio con Elvira Ponce de León, hija de Luis Ponce de León (14).

La pérdida de varios galeones «de la plata» de la Flota de Nueva España al mando de Juan de Benavides Bazán a manos del corsario holandés Piet Heyn (pie de palo) en 1628 hizo que al año siguiente se le ordenara a don Fadrique que se dirigiera a Cádiz con el fin de alistar los 17 galeones de los que constaba su Armada del Mar Océano y acompañar en su periplo a la flota de la Carrera de Indias del general Martín de Vallecilla, compuesta por doce galeones y tres pataches.

De nuevo don Fadrique se negó a obedecer, aduciendo que un pleito importante en curso en Madrid se lo impedía. Tras reiteradas conminaciones del conde-duque de Olivares, en el mes de abril viajaría a la Tacita de Plata para cumplir con lo mandado. Esto no significó que los preparativos se hicieran de manera improvisada, pues prueba de su buena planificación son las *Instrucciones generales* que en cincuenta y tres artículos Fadrique de Toledo redactó y que resumían en lo esencial las directrices que su flota debía seguir en los aspectos náuticos, guerreros... ¡e incluso espirituales!, pues empezaban así:

«Lo primero que se encarga, el que antes que se embarque, todos se confiesen y comulguen, para que con este fundamento y principio favorezca Dios nuestros intentos y los encamine a su servicio, y que ninguno sea osado a embarcar mujer de mal vivir, ni otra ninguna sin licencia mía, ni se permita blasfemias ni otros juramentos escandalosos, so pena que sea castigado con mucho rigor...»

De esta manera, a mediados de julio abandonaban la barra de Sanlúcar los galeones mercantes y de guerra. Una vez en aguas americanas, y tras «limpiar» de filibusteros la isla Nieves, se dirigió con idéntico fin a la de San Cristóbal, donde el corsario galo d'Esnambuc y el británico Warner habían

(14) Cuando murió don Fadrique, Felipe IV la eligió para ser camarera mayor de su segunda esposa, Mariana de Austria.

establecido varios fuertes, entre ellos los denominados Basse-Terre y Charles, que eran los más importantes.

La exitosa campaña punitiva se saldó el día 2 de diciembre para las armas españolas con la captura de 129 cañones, 42 pedreros y 1.350 armas de fuego portátiles, amén de hacer un total de 2.300 prisioneros. Las bajas propias apenas alcanzaron el centenar de hombres.

Meses más tarde, reunidas las flotas en La Habana con el tesoro, zarparían hacia la Península con la escolta de la Armada de don Fadrique. Cuando llegaron a las Canarias, se percataron de la presencia en una de sus islas de seis galeones holandeses, a los que hundieron, destruyendo de paso a otros que se estaban carenando.

Finalmente, en 1633, accediendo el rey a las reiteradas instancias de don Fadrique, en las que le pedía su relevo en la flota, le fue concedida la licencia para resolver sus asuntos particulares en Madrid.

Caída en desgracia



La recuperación de Bahía de Todos los Santos, por Juan Bautista Maíno. (Museo del Prado)

Poco disfrutaría de su permiso, pues al año siguiente el conde-duque de Olivares le ordenaría que se pusiese al frente de una nueva escuadra con el objetivo de recuperar la plaza de Pernambuco, que había sido tomada por los holandeses.

Una vez más don Fadrique se negó por escrito a ello, aduciendo la improvisada y escasa fuerza naval que se ponía a su disposición, señalando además que necesitaba más tiempo para poner en orden sus asuntos particulares y familiares, abandonados durante años a causa de su

ininterrumpido servicio, pues durante su dilatada carrera militar apenas había gozado de dos meses de permiso.

Tras un tenso intercambio epistolar, en el que el valido le recordó que gracias precisamente a sus dilatados años de servicio había ganado caudal y honores, don Fadrique le hizo la precisión de que:

«... había servido a S. M. gastando su hacienda y su sangre, y no hecho un poltrón.»

Al darse por aludido, Olivares ordenó su detención e incoó un procedimiento por el empleo de tan grave calificativo. Mientras que las diligencias judiciales se instruían en la denominada Junta de Obediencia, a causa de las condiciones insalubres de su celda en el castillo de Santa Olalla, don Fadrique cayó gravemente enfermo y, entendiendo dicha Junta que su vida corría serio peligro, acordó permitirle el arresto domiciliario en Madrid, lo que no impidió que falleciera en la casa de su secretario el día 11 de diciembre de 1634, por lo que —afortunadamente para él— no pudo conocer su sentencia condenatoria de 10.000 ducados de multa, pagos de costas y privación de todos los títulos, mercedes y encomiendas e inhabilitación para cargo público.

Debió de molestar mucho al conde-duque de Olivares que don Fadrique se fuera de este mundo sin sufrir la humillación y el castigo que con tanto ahínco planeó durante años, por lo que prohibió su entierro público y el acompañamiento del cadáver a la iglesia (15). Lo que no pudo impedir es que dicho día una espontánea manifestación popular de duelo honrara al marino.

Por fortuna, destituido Olivares, se rehabilitó su memoria y se reintegraron a la familia los honores y dignidades que a lo largo de su vida alcanzó.

BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El galeón del tesoro. El naufragio del galeón Nuestra Señora de Atocha en 1622*. Robinson. Librería Náutica. Madrid, 2020.
- ESTRADA, Rafael: *El almirante Antonio de Oquendo*. Espasa Calpe. S. A. Madrid, 1943.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval.
- Disquisiciones náuticas*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1996.
- GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la Armada española del siglo XVII*. Ediciones Península. Barcelona, 2001.
- MENA, José María de: *Así fue el Imperio Español. Anécdotas, personajes, hazañas*. Plaza & Janés Editores. Barcelona, 1992.
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*. Banco de España. Madrid, 1989.
- Enciclopedia General de Mar*. Ediciones Garriga. Barcelona, 1968.

(15) Además ordenó, cuando ya se encontraba en el interior de su féretro, que fuera despoído de su bastón de mando, y quitar el túmulo que los jesuitas habían erigido en el templo.

El *Mar Caribe* durante un apoyo logístico al Peñón de Alhucemas en condiciones meteorológicas demandantes, diciembre de 2021.
(Foto: Javier María Aparicio Fraga)

