

El naufragio es un hito en la historia de la Armada

Este mes se cumplen 450 años del suceso de La Herradura



VEINTIOCHO galeras a las órdenes de don Juan de Mendoza, reforzadas con 3.500 infantes, cargadas con municiones y un nutrido pasaje civil —familias de soldados e incluso dos hijos pequeños del conde de Alcaudete, Alonso de Córdoba— abandonaron con premura el puerto de Málaga ante el viento de Levante que comenzaba a soplar en la jornada del 18 de octubre de 1562, explica el reputado historiador naval del siglo XIX y capitán de navío Cesáreo Fernández Duro en su *Historia de la Armada española*, en el capítulo tres de su segundo tomo y que dedica al naufragio en la bahía de la Herradura, en Almuñécar, Granada.

Su primera parada debía ser la plaza norteafricana de Orán (Argelia), donde esperaban su apoyo para hacer frente a la amenaza otomana. Velar por la seguridad del enclave magrebí y de la costa levantina era una de las misiones principales de estos buques, que suponían casi la mitad de la flota mediterránea de Felipe II.

Sin embargo, conocedor de que la playa malagueña era «desabrigada y

peligrosa» con el incipiente Levante y las condiciones de la costa, Mendoza, «criado en las galeras al lado de su padre don Bernardino, determinó salir de allí sin dilación y fondear en la Herradura, que es un ancón situado 40 millas más á Oriente, con excelente resguardo de tal rumbo, experimentado por don Juan en dos ocasiones en que salvó á

La victoria de Lepanto tuvo lugar sólo nueve años después

la escuadra refugiándola en aquel abrigo», prosigue Fernández Duro.

Los hombres de Mendoza lucharon contra el fuerte viento desde las dos de la madrugada hasta las diez de la mañana del día siguiente, lunes 19. Entonces, don Juan ordenó asegurar con dobles amarras las galeras por precaución ante la creciente fuerza del Levante.

Poco más de media hora después, por sorpresa, narra el afamado historiador, el viento «rondó hacia el Sur con tal violencia que no dio tiempo á levar otra vez, encontrándose las galeras sin el reparo que buscaban, batidas abiertamente».

SE DESENCADENÓ EL DESASTRE

La furia del viento, su cambio de dirección, el doble amarre de la flota —orden sobre la que se abrió una investigación— ... desencadenaron un trágico balance, agravado por la incapacidad de dar una respuesta rápida a las nuevas circunstancias, ya que no hubo tiempo para más maniobras.

Los muertos se contaron por miles. «Las crónicas de la época hablan de 5.000 fallecidos, aunque es difícil de calcular porque también hubo reos condenados a galeras que lograron huir», comenta la profesora Carmen Calero.

Las víctimas fueron engullidas por el embravecido mar, lanzadas a la playa entre las desvencijadas galeras —sólo se salvaron 3 de las 28 que conformaban dicha flota— o devueltas sin vida desde la profundidad de la bahía. Entre

Hubo miles de víctimas y se perdió casi la mitad de la flota mediterránea de Felipe II, reconstruida rápidamente

ellas estuvieron el propio Juan de Mendoza, los hijos del conde de Alcaudete y otros nombres principales del pasaje, como Francisco de Mendoza, vástago del Marqués de Mondéjar.

Hubo, asimismo, innumerables heridos y algunos supervivientes, a quienes los vecinos de la actual pedanía de La Herradura, del municipio de Almuñécar, corrieron a socorrer, aunque, ante la magnitud de la tragedia, pidieron ayuda a Málaga en los días siguientes, recuerda Carmen Calero.

SILENCIO NECESARIO

Los sexitanos fueron quienes enterraron los restos sin vida de las víctimas del naufragio, que el mar devolvió el día de la catástrofe y en jornadas posteriores. Y, hoy, son también ellos quienes guardan y quieren recuperar la memoria de tan desgraciado suceso, que el tiempo y la «necesidad de discreción» de la época silenció, explica Tomás Hernández, autor de *Un viento inesperado*.

«De haberse difundido en exceso la importancia de la pérdida, hubiera sido fácil que el imperio otomano, en constante enfrentamiento con la España de Felipe II, proyectara un ataque», comenta Hernández, quien recuerda que hubo una convocatoria de Cortes por la vía de urgencia para reponer la flota lo más rápidamente posible.

«Una cita que observó idéntico procedimiento de silencio con el fin de evitar a los no pocos espías de la corte filipina», agrega y aclara que, «en cualquier caso, se abrieron investigaciones para evaluar la actuación del reputado y malogrado Mendoza».

El esfuerzo acometido para reconstruir la flota naufragada dio pronto resultados, puesto que en marzo del año siguiente, 1563, ya se abasteció la plaza de Orán y, en menos de una década, se ganó la batalla naval de Lepanto (1571) frente al imperio turco. «La más alta ocasión que vieron los siglos pasados, los presentes, ni esperan ver los venideros», que dejara escrito Miguel de Cervantes, soldado en el choque, en el que perdió su brazo y cayó prisionero.

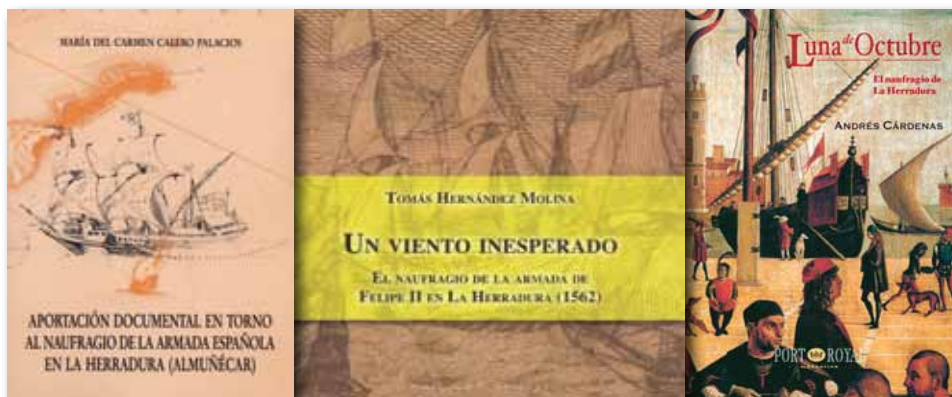
La historiadora Beatriz Alonso, en la *Historia Militar de España* (ver págs. 64-65), explica que, después del naufragio de La Herradura, Felipe II «se replantea la situación de su Marina». Se inició entonces un estricto plan de construcción naval que consiguió que en poco más de una década se triplicara el número de galeras en el Mediterráneo, que llegó a ser de 146 en 1574 y de las cuales un centenar era propiedad directa del monarca.

Alonso aclara, además, que Felipe II abandonó el sistema de armadas basado en asientos con armadores por los problemas que éste había causado a su padre, Carlos I, y buscó un mayor control sobre la Marina. Así, intentó que la mayoría de los buques fueran de propiedad real y administrados por el poder central.

E. P. Martínez

Foto: Foto Club Almuñécar

Ilustraciones: *Diccionario de la Construcción Naval* (R. Monleón) Museo Naval



Recuperan la memoria de lo acaecido

Los esfuerzos de la localidad granadina de Almuñécar y su pedanía de La Herradura por recuperar la memoria del trágico hundimiento que tuvo lugar en su bahía ha encontrado eco, aunque tímidamente, entre estudiosos y conocedores del naufragio, en especial, este 2012, año de su 450 aniversario. Una efeméride para la que se han organizado diferentes actividades, desde una exposición en el instituto de secundaria *Villanueva del Mar* hasta una regata de veleros desde el vecino puerto de Motril.

La versión más gráfica la ha puesto el comic *Naufragio en La Herradura* que ve la luz en estos días y firma el dibujante herradureño Juan Francisco Cabrera. El género de la novela histórica, con uno de los supervivientes —el grumete Martín de Figueroa— como protagonista, lo aporta el periodista y escritor Andrés Cárdenas con su *Luna de Octubre*, mientras que el filólogo afincado en Almuñécar Tomás Hernández presenta *Un viento inesperado*. Un texto que «revisa la documentación disponible, analiza el suceso y los personajes que intervinieron, además de aportar detalles sobre las galeras de la época y la vida que en ellas llevaban pasajeros y tripulación», cuenta el propio libro.

Antes que ellos, se interesó por el siniestro la profesora Calero, autora de la obra de referencia *Aportación documental en torno al naufragio de la Armada española en La Herradura (Almuñécar)*, publicada en 1990. Con anterioridad a ella y un siglo antes (1883), se había ocupado de la cuestión el historiador naval Fernández Duro. Y, aunque en su época se silenció —como ya se ha comentado— el mismo Cervantes dio noticia del suceso en su inmortal *Quijote*. No obstante, el primero en escribir de ello fue Fernando Moyano, otro de los supervivientes, quien dedicó una elegía «a la manera de Manrique» al hundimiento y a sus compañeros de tragedia, especialmente, a los perdidos.