



GRACIA RIVAS, Manuel: “En el IV Centenario del fallecimiento de Pedro Zubiaur, un marino vasco del siglo XVI”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 157-171.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

En el IV Centenario del fallecimiento de Pedro de Zubiaur, un marino vasco del siglo XVI

Manuel Gracia Rivas

Centro de Estudios Borjanos

Desde comienzos del siglo XVI, las naves del norte peninsular tuvieron un protagonismo singular en todas las empresas de la monarquía y, entre ellas, destacaron las del Señorío de Vizcaya, al frente de las cuales se encontraban hombres pertenecientes a los grandes linajes vascos, que siempre consideraron dignos los oficios de la mar, a diferencia de lo que ocurría en otros lugares, donde quienes lo desempeñaban fueron excluidos del estamento de caballeros.

Las grandes gestas marítimas de aquellos años están jalonadas con nombres de marinos vascos que ejercieron como maestros de naos, o que asumieron el mando de armadas y escuadras, sin olvidar la contribución de muchas gentes modestas que ofrendaron sus vidas a bordo de esos buques, y entre ellos podemos señalar a los 502 guipuzcoanos fallecidos en la Gran Armada, como Juan Sanz de Basurto, piloto de la nao *Santisteban* de la escuadra de Oquendo, desaparecido en el naufragio acaecido en aguas de Irlanda con sus tres hijos y el marido de una de sus hijas¹, los fallecidos en la campaña de 1590 por “no haber médico que entendiese la lengua” como denunció Antonio de Urquiola².

El recuerdo de algunos apellidos de aquellos grandes hombres de mar, como Oquendo o Recalde, se ha mantenido vivo hasta nuestros días, pero otros, no menos importantes, han ido difuminándose en el tiempo. Éste es el caso de Pedro de Zubiaur, un marino vasco cuya personalidad le confiere especial atractivo y al que querido dedicar un recuerdo especial cuando se cumple el cuarto centenario de su fallecimiento, acaecido en el puerto de Dover, en agosto de 1605.

Fue el conde de Polentinos quien mayor atención dedicó al estudio de este personaje y, ya en 1916, publicó en *Euskalerrriaren alde* un documentado trabajo que ha servido de base para reseñas biográficas posteriores, entre ellas las que aparecen en la *Enciclopedia Espasa*³ y en la *Enciclopedia General del Mar*⁴.

Pero es, sin duda, en la Introducción a su *Epistolario del General Zubiaur*, donde reúne el mayor número de datos sobre su origen y sobre su trayectoria naval⁵, junto con 93 documentos incluidos en el epígrafe “Correspondencia entre Felipe II y Don Pedro de Zubiaur (de 1591 a 1596 inclusive)”, y otros 11 documentos como Apéndices.

Significativamente, en 66 de ellos no se indica la procedencia⁶, siendo los restantes del Archivo General de Simancas. La mayoría de ellos son comunicaciones dirigidas por el monarca a Zubiaur (57), o a otros destinatarios (11), mientras que tan sólo figuran 19 cartas de Zubiaur, de las que 16 van dirigidas a Felipe II, todas ellas correspondientes a los años 1601 y 1602.

Entre la ingente cantidad de documentación conservada en la Sección de Guerra Antigua del Archivo General de Simancas he podido localizar 45 nuevas cartas⁷ enviadas por Zubiaur al rey, remitidas en el corto espacio de tiempo comprendido entre octubre de 1591 y agosto de 1593, junto con

1. El documento conservado en el Archivo General de Simancas (A.G.S.). Sección de Guerra Antigua. Leg. 302, nº 148, fue estudiado por mí en *La Sanidad en la Jornada de Inglaterra (1587-1588)*, Madrid, 1988, y, casi simultáneamente, hizo lo propio José Ignacio TELLECHEA IDÍGORAS en *Otra Cara de la Invencible. La participación vasca*, San Sebastián, 1988.

2. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 319, nº 131. Carta de Antonio de Urquiola a Felipe II. Pasajes, 17 de marzo de 1591.

3. “Zubiaurre (Pedro de)”, *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*, Espasa Calpe, Tomo 70, pp. 1468-1469.

4. MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: “ZUBIAUR o ZUBIAURRE, Pedro de”, *Enciclopedia General del Mar*, Ediciones Garriga S.A., Octavo volumen, pp. 1506-1507.

5. CONDE DE POLENTINOS: *Epistolario del General Zubiaur (1568-1605)*, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1946.

6. Siendo documentos cuyo destinatario era el propio Zubiaur, parecen proceder de su archivo personal, en poder de sus descendientes.

7. A.G.S. Guerra antigua. Legajos 326, 348, 351, 352, 353, 354, 356, 357, 358, 359, 372, 374, 376 y 379. Se trata tan sólo de una muestra limitada en el tiempo, dado que el volumen de la documentación relacionada con Zubiaur es mucho mayor.

otros documentos de interés⁸ que permiten complementar aspectos esenciales de la vida y de la personalidad de este ilustre hombre de mar.

1. LOS INICIOS DE SU CARRERA NAVAL

Durante mucho tiempo hubo dudas sobre el lugar de su nacimiento, hasta que el conde de Polentinos pudo demostrar que había venido al mundo en la casa solar de su familia de la Puebla de Santo Tomás de Bolívar, en la ante-iglesia de Santa María de Zenazurra. La pérdida de las primeras hojas de los *Quinque Libris* de la parroquia impedía conocer la fecha exacta de su bautismo, aunque de una manera indirecta estableció que había tenido lugar entre los años 1541 y 1542⁹ y, más tarde, lo situó “entre los años 1540 o 1541”¹⁰.

Sin embargo, el hallazgo de una carta dirigida al rey, desde Santander, el 16 de noviembre de 1592, en la que señalaba: “Tengo 52 años y ha muchos que sirvo, y a V.M. más de 24 años”¹¹, me permite fijar con precisión su nacimiento en el año 1540.

Otro interesante documento encontrado es una carta enviada desde San Sebastián, el 24 de marzo de 1593, con un resumen de sus servicios, que nos ayuda a conocer las vicisitudes de su carrera naval hasta esa fecha¹².

Pedro de Zubiaur o Zubiaurre¹³ fue el segundo hijo de D. Martín de Zenarruzabeitia, señor de la casa solar de Zubiaur, y de D^a Teresa de Ibarguren. Era miembro de una familia distinguida, muy vinculada a la mar, en la que muchos de sus integrantes desarrollaron actividades a bordo de naves propias, y ocuparon puestos relevantes en el Consulado del Mar.

No es de extrañar, por lo tanto, que el joven Pedro se iniciase en los negocios marítimos de la familia y que, cuando tuvo la formación necesaria, ofreciera sus servicios a la Corona por ser éste el camino habitualmente utilizado por muchos jóvenes con ansia de aventuras y deseos de alcanzar la fortuna y la gloria. Es probable que fuera esta última la que impulsara los afanes de Zubiaur pues, no cabe duda, que siempre dispuso de recursos económicos suficientes a los que, por otra parte, no se sintió excesivamente apegado, como lo puso de manifiesto en las numerosas ocasiones en las que dio pruebas de su liberalidad a favor de sus hombres y de la propia monarquía.

Si en 1592 afirmaba que, desde hace más de 24 años servía al Rey, hay que situar el inicio de sus actuaciones navales en torno a 1568 cuando, con 28 años, armó dos zabras y las ofreció a Felipe II.

Que la primera misión encomendada fuera el transporte de caudales a Flandes demuestra que tenía la experiencia necesaria y que había hecho con anterioridad aquella derrota, pues hubiera sido inconcebible entregar los fondos, que con tanta premura necesitaba el duque de Alba, a una persona con escasa preparación en las cosas de la mar, en momentos en los que existía la posibilidad de ser interceptado por naves de Francia, país con el que nos encontrábamos en guerra.

Los pronósticos más pesimistas se cumplieron, pues, pocos días después de salir de Bilbao, Zubiaur se encontró con una armada de 40 navíos de La Rochelle, a los que hizo frente con bravura y, ante el peligro de perder su valioso cargamento, logró zafarse y poner proa a Inglaterra, cumpliendo las instrucciones que había recibido.

Pudo alcanzar puerto y ponerse en contacto con el embajador de España ante la corte inglesa, D. Guernán de Espés, quien le disuadió de su propósito de reanudar la navegación de inmediato, como era su deseo, ante el temor de volver a ser alcanzado por los buques franceses.

Lo que no podía imaginar nuestro embajador es que, poco después, la reina Isabel iba a decretar el embargo de todas las naves españolas y portuguesas surtas en sus puertos, con el propósito

8. Entre ellos se incluyen relaciones de sus buques, inventarios de sus presas y las primeras “órdenes de operaciones” que dictó en 1591.

9. Así aparece en la Enciclopedia Espasa, a partir de los datos contenidos en el artículo citado.

10. Así se indica en la introducción al *Epistolario*, a partir de los datos contenidos en las pruebas aportadas, para ingresar en la Orden de Alcántara, por su nieto D. Juan de Olazábal.

11. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 358, nº 139.

12. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 372, nº 124.

13. De ambas formas aparece en la documentación de la época. Como “Zubiaurre” figura con más frecuencia en la primera época y como “Zubiaur” después. No obstante, en todas las cartas encontradas firma como “Pedro de Zubiaur”.

de resarcirse de las pérdidas ocasionadas por la captura de mercaderes ingleses que, poco antes, había hecho en Flandes el duque de Alba.

La medida afectó a 188 buques y los más de 500 hombres que constituían sus dotaciones fueron detenidos. Zubiaur permaneció en prisión durante un año, hasta que logró comprar su libertad y la de otros 350 españoles, a los que había socorrido durante su cautiverio. Con sus naves recuperadas viajó hasta Flandes donde, tras relatar lo acaecido, permaneció al servicio del duque de Alba, hasta que fue enviado a España con pliegos de correspondencia para Felipe II.

Así terminó su primera actuación al servicio del Rey, a la que curiosamente no hacía referencia en su memorial, en el que sí aparece la noticia de otra estancia de cinco años en las cárceles inglesas, en circunstancias mucho más penosas.

En torno a 1573, Pedro de Zubiaur fue enviado a Londres por los responsables de la Casa de Contratación de Sevilla para intentar recuperar el oro capturado por Drake en el río Chagres cuando, en unión de unos 200 negros sublevados, asaltó una recua de mulas en las que era conducido, desde Panamá a Nombre de Dios, el tesoro del Perú. Esta acción tuvo una gran repercusión, tanto por la importancia del botín como por las escasas fuerzas empeñadas por Drake, pues sólo disponía de 23 hombres.

En España, al haberse producido este hecho sin que existiera un enfrentamiento declarado entre ambos países, se consideró necesaria una reparación del expolio y con este objetivo fue enviado Zubiaur a Inglaterra, donde contó con el apoyo del nuevo embajador D. Bernardino de Mendoza, aunque nada pudo conseguir.

Cuando en 1580, el marqués de Santa Cruz recibió la orden de prepararse para apoyar la conquista de Portugal, reunió una armada cuyo núcleo principal estaba integrado por 87 galeras a las que se sumaron 30 naos de particulares, una de las cuales era propiedad de Pedro de Zubiaur.

Esta misma embarcación fue embargada de nuevo para participar en la Jornada que tenía como objetivo el poblamiento y fortificación del estrecho de Magallanes, al mando de Diego Flores de Valdés, en la que iba como Gobernador y Capitán General del Estrecho Pedro Sarmiento de Gamboa.

He encontrado la relación¹⁴ de los navíos dispuestos con este fin el 6 de agosto de 1581. Entre ellos figura uno que llevaba por nombre *Pedro de Çubiaurre*, a cargo del maestre Ortuño de Bilbao. Era el de mayor porte, después de la capitana, pues entre los hombre embarcados figuraban 47 marineros, 2 pajes, 7 carpinteros y 3 obreros. Llama la atención el nombre de este navío, ya que todos los demás respondían a las denominaciones tradicionales, siendo el único que se distingue por el de su propietario¹⁵.

La armada se hizo a la mar el 26 de septiembre de ese año, pero los fuertes temporales encontrados le obligaron a regresar con graves daños y la pérdida de cuatro naves. Una de las que entraron en la bahía de Cádiz fue "la nao maestre Ortuño de Bilbao, la vieja" que es como se identificaba a la de Zubiaur en otro documento¹⁶. Los daños sufridos y esa consideración de "vieja" debieron influir para que se prescindiera de ella cuando la armada volvió a zarpar el 9 de septiembre. Zubiaur resumió así esta contribución: "Serví a Vuestra Majestad con un galeón de ochocientos y sesenta toneles en la guerra cuando se ganó Portugal, y luego en la Jornada del Estrecho de Magallanes"¹⁷, y ya próximo a su muerte se quejó de la pérdida de este buque que achacaba al abandono al que estuvo sometido.

Por aquellos años sufrió un grave contratiempo económico cuando una nao suya, que volvía de Santo Domingo con ricas mercaderías, comenzó a embarcar agua a la altura de las Azores, y el piloto, para salvar la carga decidió entrar en puerto, siendo apresada por el gobernador de la isla Terceira. Zubiaur se refería a este episodio afirmando: "Tomáronme en la isla de la Tercera un navío, viniendo de Santo Domingo, estando en paz. De mi parte tenía el navío artillería y mercancías, demás de veinte y cinco mil ducados. Vuestra Majestad les perdonó y a mí se me debe mi hacienda"¹⁸. Al

14. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 118, s.n.

15. Son los de *San Cristóbal*, que era la capitana; *San Juan Bautista*, almiranta; *Buena Esperanza*; *Guadalupe*; *Santa Isabel*; *La Magdalena*; *Santa Catalina*; *Ntra. Sra. de Gracia*; *Santa María del Pasaje*; *San Miguel*; *Santisteban*; *María de San Vicente*; *La María*; *La Catalina*; *Santisteban de Arriola*; *Ntra. Sra. de Gracia de Guillén*; *Sancti Spiritus*; *La Trinidad*; *Santa María de Begoña*; *San Nicolás*; *Santa María*; y *Jesús y María*.

16. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 118, nº 350.

17. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 372, nº 124.

18. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 372, nº 124.

parecer, en esta empresa había invertido todos los beneficios obtenidos, hasta ese momento, en el servicio a la Corona, lo que constituye un claro ejemplo de la vocación mercantil de la familia.

En 1581 fue enviado, de nuevo, a Inglaterra para reanudar las negociaciones iniciadas años atrás en torno a las reparaciones por los daños ocasionados por Drake. En esta ocasión, logró el ofrecimiento de una compensación de 400.000 ducados que fue desestimada por entender que lo robado superaba los dos millones de ducados.

El desempeño de estas embajadas le había costado ya una considerable suma de dinero, cuando fue ordenada su prisión al ser descubiertos los planes que había estado tramando durante su permanencia en Inglaterra.

Zubiaur era un hombre de acción y con gran inteligencia concibió la idea de llevar a cabo un espectacular golpe de mano contra los rebeldes holandeses, apoderándose del puerto de Flessinga, plaza situada en la boca norte del Westerhelde, el gran estuario en el que desemboca el Escalda, y que por lo tanto era una posición estratégica de gran importancia para colapsar el tráfico hacia Amberes.

Con este propósito decidió adquirir, a sus expensas, dos navíos y, a través del embajador Bernardino de Mendoza, se puso en contacto con el duque de Parma con el fin de que le facilitara 300 soldados para esta acción.

A pesar de que el plan contaba con la aprobación de Felipe II, Farnesio, como en otras ocasiones, actuó con inexplicable tibieza y nada hizo por atender la petición, dando tiempo a que por una delación llegara a conocimiento de la reina lo que pretendía Zubiaur, por lo que ordenó que fuera inmediatamente encarcelado. Esta vez las condiciones de su prisión fueron muy duras, tanto durante los años que permaneció en Inglaterra, como durante su cautiverio en Holanda adonde fue trasladado y mantenido en condiciones aún más rigurosas, incluyendo crueles tormentos.

En la citada comunicación al rey afirmaba: "Pretendí ganar a Flexinga. Compré dos navíos, anduve tres años, gasté diez mil ducados, cinco años de prisión y mi cuerpo hecho pedazos. Si quisiera el duque de Parma, ocasiones hubo para ganar y se acabarían las guerras de Flandes e Inglaterra. Dios les perdone a los que tuvieron culpa. No he tenido recompensa"¹⁹.

Zubiaur conocía bien al duque de Parma, ya que había estado a sus órdenes durante la Jornada de Inglaterra, por lo que sus duras apreciaciones adquieren especial relevancia.

En 1588 había sido enviado a Flandes con objeto de colaborar con Farnesio en el paso de las fuerzas que debían atravesar el estrecho, bajo la protección de la Gran Armada. El desenlace de la Jornada es bien conocido y, anteriormente, he publicado el papel desempeñado por Zubiaur en el rescate de los prisioneros españoles²⁰.

Fue en febrero de 1590 cuando con tres filibotes y una urca fue enviado a Inglaterra para negociar la liberación de un importante grupo de cautivos españoles entre los que se encontraban los que iban a bordo de la nao *Ntra. Sra. del Rosario*, la capitana de D. Pedro de Valdés, cuando fue capturada en el canal, y los naufragos de la urca *San Pedro* el mayor en la que viajaba el hospital que naufragó en el viaje de regreso.

Con este objetivo llegó al puerto de Dartmouth en el que reunió a los 330 soldados y 70 marineros procedentes de esas naves, junto con 50 marineros y 30 soldados supervivientes del convoy que, con salvoconducto de la reina, había sido interceptado anteriormente por los holandeses frente a Dunquerque, que ocasionaron la muerte a 270 de esos hombres que creían haber alcanzado la liberación.

Zubiaur logró también esconder en sus naves a otros 110 marineros de navíos de Indias²¹ capturados, que nada tenían que ver con esta negociación y, con todos ellos y algunos pasajeros, se dispuso a salir. Sin embargo, en el último momento surgieron graves problemas al ordenarle las autoridades inglesas que desembarcara algunas piezas de artillería, por entender que procedían de una de las galeazas perdidas en Calais y que, por lo tanto, les pertenecían. Las discusiones, no exentas de tensión, continuaron durante varios días, hasta que Zubiaur, con la intrepidez que le caracterizaba, reembarcó la artillería y con todos los rescatados se hizo a la mar secretamente. Cinco galeones ingleses trataron de cortarle el paso, pero hizo por ellos y, tras un intercambio de disparos, logró zafarse, llegando al puerto de La Coruña el 10 de febrero de 1590, siendo muy celebrada su hazaña.

19. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 372, nº 124.

20. GRACIA RIVAS, Manuel (1988): *Op. cit.*, pp. 379-381.

21. La relación de los rescatados en A.G.S. Guerra antigua. Leg. 281, nº 3 y 5.

Esta actuación fue determinante para que Felipe II le otorgara el título de “Cabo de una escuadra de filibotes” que se constituyó al efecto y que, a partir de ese momento, quedó bajo su mando y a las órdenes de D. Álvaro de Bazán, la máxima autoridad de la Armada en esos momentos.

2. EN BRETAÑA CON SUS FILIBOTES

La escuadra de la que se hizo cargo Pedro de Zubiaur estuvo integrada por un número variable de filibotes o “felipotes”, como eran designados en la documentación de la época.

Estos buques que comenzaron a ser utilizados durante el reinado de Felipe II, y que han sido asimilados por algunos tratadistas con el “pingüe” del Mediterráneo, eran de origen holandés y sobre sus características no se ponen de acuerdo los diversos autores²².

Con un porte en torno a los 100 toneles y con aparejo de dos palos, el mayor con velas cuadras, destacaban por sus cualidades maríneas y su capacidad para hacer frente a tiempos duros e, incluso, para aventurarse en navegaciones oceánicas.

La dotación de los filibotes de Zubiaur oscilaba entre los 40-45 hombres que llevaban los mayores y los 25-30 de los pequeños. Entre ellos se incluían los oficiales, artilleros, marineros, grumetes y pajes. Pero cuando se hacían a la mar embarcaban, además, entre 35 y 40 soldados en cada uno de ellos²³.

El resultado de la utilización táctica de estas unidades fue excelente en funciones de transporte y corso, aunque tuvieron dificultades a la hora de enfrentarse a unidades enemigas de mayor tonelaje, por lo que Zubiaur reclamó insistentemente la construcción de unos galeones de 250 a 300 toneles que, finalmente, le fueron entregados.

Nada más tomar el mando, fue enviado con 3 filibotes a dar escolta a varios navíos, siendo sorprendido, frente a Bayona, por 14 buques holandeses con los que trabó combate, logrando capturar a siete de ellos que condujo a Ferrol.

Volvió a salir ese mismo año de 1590 para transportar armas y municiones a Flandes y, cuando regresaba a España, se encontró, a unas 40 millas de Muxía, con nueve galeones y un patache ingleses a los que se enfrentó con audacia en un combate que se prolongó a lo largo de nueve horas. Quienes han destacado su comportamiento en esta acción, en la que “llegó a pelear él sólo con su felibote, única embarcación que quedaba por haberse perdido o ido a fondo las demás”²⁴, ignoraban que su soledad fue debida a otras causas, como él mismo se encargó de señalar entre sus méritos: “Cuando me encontré junto a Mugía con los navíos de la reina y todos huyeron y defendí el estandarte de Vuestra Majestad y cuatro barriles de pólvora, artillería y otras cosas que traía”²⁵.

A su regreso, con el buque destrozado y con numerosas bajas, D. Alonso de Bazán resaltó su comportamiento ante el rey que quiso demostrar su satisfacción con una recompensa de la que no ha quedado constancia.

Fue ese mismo año cuando se llevó a cabo el envío del tercio de D. Juan del Águila a Bretaña, donde estuvo operando en apoyo de la Liga Católica hasta que en 1598, durante los últimos días del reinado de Felipe II se firmaron las paces con Francia y nuestras tropas retornaron a la península.

Durante los ocho años que duró la presencia española en la zona, el destino de Zubiaur estuvo ligado a esta empresa que, a veces, pasa desapercibida pero en la que hubo importantes hechos de armas y también algunas de esas “miserias” que acompañaron la actuación de nuestros tercios, con frecuencia abandonados a su suerte. Esas circunstancias terminaron por provocar, en 1597, el amotinamiento de los soldados que detuvieron al maestro de campo D. Juan del Águila, un singular personaje condenado por malversación de caudales públicos durante la campaña, aunque fue rehabilitado más tarde para que se hiciera cargo de las tropas que fueron enviadas, en 1601, al puerto irlandés de Kinsale.

22. RIAÑO LOZANO, Fernando: *Los medios navales de Alejandro Farnesio (1587-1588)*, Editorial Naval, Madrid, 1989, pp. 25-27.

23. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 355, nº 142 b. Con la muestra de la gente que embarca en los 10 filibotes que, a primero de agosto de 1592, tiene a su cargo.

A.G.S. Guerra antigua. Leg. 358, nº 94. En esta muestra aparecen los soldados que se encuentran a bordo de los filibotes que el 25 de enero de 1592 estaban en Santander.

24. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, p. 16.

25. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 372, nº 124.

En Kinsale estuvieron presentes también dos mandos navales como D. Diego Brochero y Pedro de Zubiaur que habían coincidido en Bretaña y cuyas discrepancias fueron notorias a la hora de abordar los planteamientos tácticos de la guerra en la mar.

Brochero era un marino salmantino formado en las galeras de Malta, de las que había llegado a ser Teniente General. Decidido partidario de este tipo de unidades, por su maniobrabilidad y capacidad de transporte de infantería, cuando se hizo cargo del mando de las operaciones navales en Bretaña, planteó un tipo de actuación basado en acciones de represalia contra las posiciones enemigas en las que las galeras eran utilizadas como meras plataformas para el desembarco de la infantería, bajo la protección de los filibotes.

La mentalidad naval de Pedro de Zubiaur era muy diferente, por tratarse de un marino en el pleno sentido de la palabra que consideraba que la mejor utilización de los buques era para colapsar el tráfico marítimo del enemigo, mediante operaciones de corso, sin rehuir los enfrentamientos con sus unidades de combate.

Para él, la estrategia de Brochero era completamente equivocada y le hacía asumir riesgos innecesarios al obligarle a “correr toda esta costa de Francia” en seguimiento de las galeras, “que es milagro que no se hayan perdido algunos”, debido a los peligros de la navegación en esas aguas, por lo que se quejaba amargamente al rey en una carta fechada el 3 de septiembre de 1592. De hecho, su capitana había varado en unas peñas y lo mismo le había sucedido a los filibotes *El Cordero*, *La Fortuna* y *El Cazador*²⁶.

Sus críticas a D. Diego fueron frecuentes y si en esa misma carta señalaba que “tengo razón de no querer estar, hasta perderme, debajo de las órdenes de D. Diego Brochero”, más adelante llegó a pedir al monarca que “si tengo que servir en estos navíos, no haya de estar a las órdenes de D. Diego”²⁷.

Puede parecer sorprendente que a un mando subalterno, como era en esos momentos Zubiaur, se le permitiera efectuar críticas tan duras contra sus superiores jerárquicos, pero lo cierto es que su relación con el rey fue muy fluida y el intercambio epistolar constante. A veces, en un mismo día le enviaba dos cartas con todo tipo de noticias y detalles, en muchas ocasiones intrascendentes, sobre pertrechos, abastecimientos o pequeños problemas de personal. Felipe II atendía personalmente, como era habitual en él, todos estos asuntos y, en los resúmenes que le preparaban, anotaba sus comentarios personales y las decisiones adoptadas, lo que constituye un testimonio evidente de ese control tan minucioso que el rey llevaba a cabo, y pone de manifiesto el desproporcionado esfuerzo al que le sometía este absurdo sistema burocrático que había implantado para el manejo de los asuntos de la monarquía.

Durante todos esos años, Zubiaur como “cabo de los filibotes de mi armada que me sirven en la costa de Bretaña” fue el encargado de mantener los suministros a las fuerzas allí destacadas, transportando caudales, refuerzos y pertrechos de todo tipo, como la cal necesaria para las fortificaciones que se levantaron en Blavet y Brest.

Que todo ello pudiera llevarse a cabo y que al mismo tiempo combatiera eficazmente en el canal, siempre que Brochero se lo permitió, demuestra que, a pesar del fracaso de la Gran Armada, se mantuvo durante muchos años una eficaz presencia de las unidades navales españolas en esas aguas, amenazando en ocasiones a las propias costas inglesas.

Las presas efectuadas por Zubiaur fueron numerosas, a costa de pérdidas muy limitadas. La que más le dolió fue la de su almiranta, acaecida en 1592 cuando se él se encontraba en Pasajes.

En Blavet había dejado a cinco de sus filibotes al mando de Juan Pérez de Mutio y fue *El Falcón Blanco* el capturado por “tres navíos de Pechelingas”, tras un durísimo combate. Cuando tuvo conocimiento de ello, Zubiaur se lamentó de que a este navío lo “llevaron los enemigos por haberle dejado solo”²⁸ y de que “a su gente la tiraron al mar viva”, por lo que pidió un castigo para los responsables de la pérdida, y que fuera autorizado a vengar la muerte de esos marineros y soldados, tan cruelmente tratados. D. Diego se defendió culpando al alférez que mandaba la infantería del filibote del que dijo que “por ser mozo” se había rendido precipitadamente.

26. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 356, nº 147.

27. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 358, nº 139.

28. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 353, nº 126.

El alférez se llamaba Emilio Luongo, y era un italiano joven pero experimentado y valiente. Por ello, su capitán Adrián Brachali solicitó la apertura de una investigación que fue llevada a cabo por Zubiaur, en diciembre de 1592, quedando demostrado, a través de las declaraciones de varios supervivientes, que “el citado alférez estuvo en el momento del combate en el combés, discurrendo de una parte a otra, y poniendo soldados allá donde era necesario. Cuando el filibote fue abordado por tres navíos y le mataron la mayor parte de los soldados, con la artillería y el fuego de mosquetería, él se encontraba con su venablo en la mano, peleando valerosamente, a pesar de haber sido atravesado de un arcabuzazo, y así murió como muy valiente soldado”²⁹.

La fama de Zubiaur se acrecentó durante su permanencia en Bretaña por la valentía demostrada en todas las ocasiones en las que hubo de enfrentarse a fuerzas muy superiores. Entre ellas destacó el combate mantenido, en noviembre de 1592, con cuarenta mercantes ingleses a los que quemó la capitana y capturó tres navíos, no siendo mayor el daño causado por la inesperada llegada de seis buques de guerra, de los que pudo zafarse a pesar de que “con balazos me echaron a perder el árbol mayor y llevado el estay mayor y el de gavia y todos los aparejos y velas”³⁰. En esa carta donde daba cuenta desde Santander de lo acaecido, fue la primera que señaló que “sería conveniente que se hiciesen algunos galeones de 250 a 300 toneles”, pues era consciente del peligro al que se enfrentaba a la hora de combatir con buques de tan poco porte como los filibotes.

Pero, sin duda, el combate más espectacular fue el que mantuvo en abril de 1593, en aguas de Blaye, cuando acudió a socorrer a los católicos que se habían hecho con el control de la plaza y estaban siendo sometidos a un fuerte asedio. Se conserva una relación enviada al rey con todos los pormenores de lo acaecido, que tiene especial interés por haber sido redactada conforme se iban sucediendo los hechos³¹. A través de ella, podemos conocer la prevención con la que asumió esta misión para la que había considerado más oportuno enviar cuatro pinazas y “no aventurar estas pobres barcas y esta pobre gente”, a pesar de lo cual manifestaba su voluntad de “hacer todo lo que pudiera por defender este estandarte de V.M.”.

Al llegar al puerto se encontró con seis navíos ingleses que intentaban bloquearlo y, sin vacilar, los embistió a pesar de tratarse de buques muy superiores, logrando abordar y echar a pique a la capitana y almiranta enemiga que se incendió con todos sus hombres. Zubiaur notificaba con orgullo que había capturado todas las banderas de la capitana y parte de las de la almiranta, señalando a Felipe II que “las de la capitana todas las ganó peleando hasta meter a fondo, mano a mano, sólo con mi navichuelo. La del tope es blanca del Vandôme y las demás de la reina”, por lo que solicitaba la merced de “que se me den por mis armas”.

Sin embargo, el peligro no había desaparecido ya que, tras haber desembarcado el socorro, aparecieron once navíos de La Rochelle y de Broage que comenzaron a cañonearle. De nuevo les hizo frente y, a pesar del fuego que se inició en su capitana, logró destruir la del enemigo y salvar todos sus buques pero, cuando anochece, intentaron cortar el paso 40 navíos y dos galeotas procedentes de Burdeos. El viento cayó y la corriente hizo encallar algunos de sus barcos, mientras que otros huyeron. El peligro fue muy grande para Pedro de Zubiaur aunque, como señalaba, “fue Dios servido que el enemigo, como era de noche, no nos viese”, pudiendo retirarse con la marea alta y emprender el viaje de regreso hasta Pasajes.

Aquí acudieron a dar gracias al Santo Cristo de Lezo al que se habían encomendado en el fragor de la batalla, celebrando una misa solemne y haciendo entrega de una lámpara de plata, entre muestras de regocijo y salvas de arcabuces y mosquetes. El éxito alcanzado fue calificado de milagro y se mandó pintar un lienzo que sirviera de recuerdo permanente de este feliz acontecimiento³².

Las repercusiones que tuvo y los elogios recibidos le animaron a solicitar al rey que se le hiciera merced del título “de general como a lo demás de escuadra para que antes que muera deje esto a los míos”, aunque no lo consiguió, por el momento.

A la hora de valorar su actuación durante estos años conviene destacar las penosas circunstancias a las que estuvieron sometidos todos los participantes en la empresa de Bretaña.

29. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 359, nº 135.

30. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 358, nº 139.

31. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 373, nº 151.

32. Lo refiere FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Tomo III, p. 86, quien recoge la noticia de *Historia de Guipúzcoa* de Martínez de Irizarri.

Zubiaur se quejó continuamente de la escasez de soldados y marineros, así como de las frecuentes deserciones motivadas por la falta de alimentos y la demora en la percepción de los sueldos. Hubo también fallecimientos ocasionados por hambre –“no comen mas que carne salada y bizcocho podrido y, en Blavet, los marineros estuvieron sesenta días a pan y agua”³³– y lo sorprendente es que todas estas quejas fueron frecuentes a lo largo de la campaña, así como las provocadas por el hecho de que, cuando regresaban a España, no mejoraban sus condiciones de vida, faltándoles el pan y la carne fresca que eran habituales durante las estancias en puerto.

Lógicamente, la situación fue mucho peor en Blavet, de donde llegaron a salir a navegar “medio desesperados, con bizcocho podrido que se hizo de la arena podrida que estaba en el fuerte”, seis onzas de tocino para cada día y un poco de vino³⁴.

Curiosamente, la carencia de vino tuvo otras repercusiones al tener que ser sustituido por sidra, una bebida a la que no estaban acostumbrados los flamencos e italianos que iban embarcados en el los filibotes y la rechazaban con disgusto, lo que constituía un motivo de preocupación añadida para Zubiaur, ya que muchos de ellos eran artilleros de gran valía, de los que siempre se mostró muy orgulloso.

El problema radicaba en que los proveedores carecían de los fondos necesarios para el avituallamiento que tenía que depender, en gran medida, de las presas efectuadas en la mar. De ellas se aprovechaban los víveres que transportaban y se vendía el resto de los efectos, aunque Zubiaur se quejó constantemente de que sus hombres ni recibían el premio estipulado por las capturas, ni eran tratados equitativamente a la hora del reparto, pues primaban los intereses de las tropas destacadas en Bretaña que también sufrieron muchas penalidades.

Durante todos estos años el interés de Zubiaur por su gente fue permanente. El 1592 le decía al rey que llevaba embarcado tres años y medio, y “ninguna noche he dormido fuera de mi capitana y lo poco que he ganado, lo he gastado en remediar a la pobre gente, con la mala orden que de continuo ha habido”³⁵.

Sus marineros, de los que con frecuencia “la mitad son muchachos”³⁶ estaban presentes en muchas de sus cartas, en las que reiteradamente se interesaba por mejorar la situación en la que se encontraban, sin poder comer en cuatro o cinco días. Sin embargo, cuando las circunstancias fueron propicias hizo lo posible por adaptar la ración a los gustos de su gente y, en este sentido, es muy curioso un comentario en el que daba prisa para “hacer bizcocho costra y tortilla que es todo bueno. Tortilla para hacer los viajes a Bretaña que es más a contento de la gente y no queda mazamorra, como a la costra que se hace polvo y en cantidad”³⁷. Hasta ahora, no había encontrado referencias a la utilización de tortillas de trigo en nuestros buques y de ahí el interés de este dato.

A la hora de comentar la brillante actuación de Zubiaur en Bretaña no es posible dejar de señalar un aspecto de su personalidad que pudo condicionar su comportamiento posterior: su propensión a actuar con independencia, al margen de las instrucciones recibidas de sus superiores.

Es evidente que sus relaciones con D. Diego Brochero fueron pésimas y buena prueba de ello lo constituyen las críticas vertidas en sus cartas al monarca. Ello no justifica, sin embargo, que en determinadas ocasiones abandonara los cometidos que le habían sido encomendados para regresar a España.

Así ocurrió en octubre de 1591 cuando navegando con D. Diego saltó una tormenta que obligó a buscar resguardo a las galeras, dejando orden a Zubiaur para que hiciera lo que considerase oportuno, hasta reunirse en el punto que quedó establecido. Esta libertad para actuar momentáneamente le permitió dedicarse a capturar buques mercantes enemigos que era lo que realmente le gustaba y, tras lograr un importante botín, decidió poner proa a la península, alegando como excusa que D. Diego se demoraba y los peligros existentes en una costa cercana a La Rochelle.

Algo parecido sucedió en 1592, tras su combate con los ingleses, pues en la carta enviada a Felipe II, tras su inesperada arribada a Santander, justificó su conducta por la tormenta sufrida y el

33. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 326, nº 110.

34. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 358, nº 139.

35. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 358, nº 139.

36. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 326, nº 107.

37. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 372, nº 265.

mal estado de sus buques, señalando que “aunque quisiera hacer fuerza y entretenerme en la mar, el tiempo no daba lugar y quisiera excusar por los inconvenientes que había de haber la gente, y por otra parte si volvíamos allá... no había pan”³⁸.

Era evidente que no quería estar a las órdenes de Brochero y siempre que pudo demoró su partida hacia Bretaña, aunque es justo reconocer que cumplió con eficacia y valor las órdenes recibidas desde la Corte. Él fue quien mantuvo las comunicaciones en los momentos difíciles, quien trajo a Brochero de regreso a España en 1595, cuando fue nombrado Almirante de la Mar Océano, y quien se encargó de la evacuación de las tropas destacadas en Bretaña, tras la firma de la paz en 1598.

3. EL NOMBRAMIENTO DE GENERAL

Desde 1595 el rey se dirigía a él como “Pedro de Zubiaur, a cuyo cargo están los galeoncetes de mi armada”, y en 1596 recibió seis galeones y cuatro galizabras que se aprestaron en el puerto de Pasajes para llevarlas a Lisboa con armas y pertrechos.

El mando de unidades de mayor porte era la expresión del prestigio alcanzado, por lo que no debe sorprendernos que el 3 de junio de 1597 lograra su sueño de ser nombrado “Capitán General de una escuadra de navíos de la Armada”. Se trataba de un destino subordinado orgánicamente al conde de Santa Gadea, Capitán General de las galeras de España y de la Armada del Mar Océano, de la que había sido nombrado Almirante General D. Diego Brochero.

El cambio operado en su situación personal fue enorme, así como la entidad de las fuerzas bajo su mando con las que operó en aguas muy diferentes a las del norte peninsular en las que, hasta entonces, había discurrido buena parte de su vida. Ahora, fueron Ferrol, Lisboa y Cádiz los puertos desde los que partía a “correr la costa” para garantizar la seguridad del tráfico marítimo, ante cualquier amenaza de corsarios, o la frente de escuadras organizadas para el transporte de personal y suministros.

Es interesante destacar que los mandos navales de la época no tenían asignados, con carácter específico, unos determinados buques, sino que la configuración de las escuadras se adaptaba a las necesidades de cada momento, siendo frecuente la transferencia de unidades entre ellas. Así, por ejemplo, la armada aprestada por él, cuando el conde de Cumberland ocupó Puerto Rico en agosto de 1597, fue entregada a D. Francisco Coloma para otro cometido distinto, al llegar la noticia de que los ingleses habían abandonado la isla.

Ese año de 1597 fue especialmente crítico en la vida de Zubiaur ya que, en sus primeros meses, contrajo un “tabardillo” que le tuvo a las puertas de la muerte. Con este nombre eran designadas una serie de enfermedades infecto-contagiosas entre las que destacaba en el tifus exantemático, al que denominaban “tabardillo de pintas coloradas” por las petequias que aparecen en el transcurso de la enfermedad.

Logró superar la crisis pero navegando a las órdenes del Adelantado Mayor de Castilla, en aquella armada que partió de Ferrol el 19 de octubre de ese mismo año, con el propósito de atacar Inglaterra, tuvo que sufrir las penalidades derivadas de las grandes tormentas que encontraron por lo avanzado de la estación. El galeón de Pedro de Zubiaur quedó completamente destrozado en su intento de ayudar a la capitana y, como consecuencia de los rociones de agua que embarco y de “estar mojado todo el día, sin poder mudarse el vestido”³⁹, volvió a caer enfermo. Es probable que, en esta ocasión, padeciera una neumonía que afectó de manera muy grave a su estado de salud, llegando a ser desahuciado, aunque una vez más logró recuperarse y pudo volver al servicio activo.

A partir de ese momento, sus actuaciones tuvieron como escenario las aguas comprendidas entre el estrecho de Gibraltar y las islas Madeiras, siendo numerosos los buques enemigos que capturó, destacando el enfrentamiento que mantuvo con una escuadra holandesa de la que pudo hacerse con cinco navíos y un rico cargamento que llevó a Cádiz.

Un paréntesis en estas actuaciones fue su participación en la evacuación de Blavet, a la que ya he hecho referencia, efectuada en 1598, tras la paz de Vervins, con los galeones a su mando.

38. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 358, nº 139.

39. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, p. 20.

4. LA JORNADA DE KINSALE Y SUS CONSECUENCIAS

Inglaterra continuó siendo una obsesión para Felipe II hasta su muerte, y el fracaso de la Gran Armada de 1588 no le hizo desistir en sus intentos por lograr la conquista de ese reino. De hecho, en 1596 y 1597 organizó dos expediciones navales con ese propósito y, una vez más, los temporales encontrados desbarataron sus planes. La primera de ellas, al mando del Adelantado Mayor D. Martín de Padilla, tuvo que hacer frente a una gran tempestad otoñal que, en octubre de 1596, provocó el hundimiento de 20 buques y la pérdida de cerca de 2.000 hombres, obligándole a retornar a puerto⁴⁰.

No fue mejor el resultado de la expedición preparada al año siguiente y que zarpó de Ferrol el 19 de octubre, ya que a la altura del cabo Lizard encontró una terrible tempestad que ocasionó graves daños a la mayor parte de los buques que la integraban y forzó el precipitado regreso de los restantes, aunque siete embarcaciones llegaron a alcanzar la costa inglesa y pusieron en tierra a 400 hombres sin encontrar resistencia. Fue en esta ocasión cuando Zubiaur contrajo la grave enfermedad que puso en peligro su vida.

La paz con Francia y el fallecimiento de Felipe II no modificaron los planteamientos estratégicos de la Corona, aunque el nuevo monarca prefirió concentrar su esfuerzo en una intervención en Irlanda, atendiendo la solicitud de ayuda que le formularon los caudillos locales O'Neill y O'Donnell, al entender que la presencia española en la isla podía representar un paso decisivo para una posterior acción contra Inglaterra.

Con este propósito fue reunida en Lisboa una armada integrada por 33 navíos encargados de transportar un contingente cercano a los 4.500 hombres. El mando de las operaciones terrestres fue encomendado a D. Juan del Águila que, en aquel momento, se encontraba en prisión como consecuencia de la condena impuesta por malversación de fondos durante la campaña de Bretaña. Del mando de la flota encargada de transportarle se hizo cargo D. Diego Brochero, que acababa de reemplazar al Almirante de Castilla al frente de la Armada del Mar Océano, llevando como segundo a Pedro de Zubiaur. La elección no pudo ser más desafortunada, dados los constantes enfrentamientos que habían tenido en el pasado.

La flota se hizo a la mar el 3 de septiembre de 1601, mal pertrechada y con unas dotaciones muy escasas, siendo necesario recurrir a marineros extranjeros e, incluso, a prisioneros ingleses para poder completarlas.

Según manifestaciones del propio Zubiaur, cuando se encontraban frente a las costas irlandesas, en la noche del 27 de septiembre, saltó un temporal que lo separó de la capitana con otros nueve buques, por lo que, ante la resistencia de los pilotos "que nunca habían estado en Irlanda y no se resolvían a tentar más la fortuna"⁴¹ y la imposibilidad de contactar con D. Diego Brochero, decidió retornar a la península llegando a Ferrol el 22 de octubre.

Mientras tanto, el resto de los buques pudieron alcanzar el puerto irlandés de Kinsale donde se procedió al desembarco de la infantería. La situación era comprometida ya que en las naves de Pedro de Zubiaur iban embarcados más de 1.000 soldados, con el contador Pedro López de Soto y el maestro de campo Antonio Centeno, por lo que D. Juan del Águila se quedó con una fuerza reducida a unos 3.500 hombres, cifra muy alejada de los 6.000 que habían sido ofrecidos a los irlandeses y con gran escasez de algunos pertrechos imprescindibles, como el plomo.

Por otra parte, sus problemas se agravaron cuando D. Diego Brochero tomó la decisión de regresar, sin dejarle una fuerza naval capaz de impedir el bloqueo del puerto que llevaron a cabo los ingleses, tan pronto como fue abandonado por los buques españoles. De esa forma, Kinsale se convirtió en una trampa para nuestras tropas expedicionarias, ya que D. Juan del Águila fue incapaz de alcanzar un adecuado entendimiento con los caudillos irlandeses y organizar una actuación combinada que posibilitara el avance desde la cabeza de playa, limitándose a mantener una defensa estática de sus posiciones.

La noticia del precipitado retorno de Zubiaur supuso una gran contrariedad en la Corte, y si en su primera comunicación Felipe III dejó deslizar una sombra de sospecha al afirmar que "presupuesta la buena opinión que de vuestra persona y cuidado se tiene, queda entendido que

40. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las Armadas de Felipe II*, Editorial San Martín, Madrid, 1989, pp. 410 y ss.

41. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.* Carta de Pedro de Zubiaur al conde de Caracena. 22 de octubre de 1601, pp. 70-71.

habéis hecho todo lo posible por seguir a la capitana y que el haberos apartado de ella y no tomar tierra ni volveros a juntar con ella ha sido por cuenta de los temporales”⁴², en una nueva comunicación de 5 de noviembre fue mucho más explícito al señalar que “si de vuestro celo no se hubiera tanta satisfacción y experiencia, diera mucho que pensar no haber tomado tierra cuando los demás”⁴³.

Por este motivo, se le ordenó regresar inmediatamente transportando la “infantería que traía y los más que se le podrían agregar”, sin tener en cuenta los riesgos de una navegación hasta aquellas aguas en época tan avanzada y, poco antes de partir, se le dieron instrucciones para que, tras desembarcar las tropas que llevaba, “si D. Juan del Águila juzgare que ha de ser servicio mío que vuestra persona y todos o la mayor parte de los navíos que lleváis queden allí, lo hagáis así”⁴⁴.

Finalmente, el 6 de diciembre de 1601 Zubiaur se hizo a la mar transportando tan sólo 1.000 soldados al mando del capitán Alonso de Ocampo. Cinco días después entraba en el puerto de Castlehaven donde, según la información remitida por el propio Zubiaur, desembarcaron “ocho capitanes de infantería y 650 soldados, la artillería y todo lo demás que se embarcó”⁴⁵, pues el resto de la tropa viajaba a bordo de tres buques *La María de Olona*, *La Guillomata* y el filibote *Santiago* que se habían separado en una tormenta y no llegaron a alcanzar la costa⁴⁶.

La forma imperiosa como se comunicó la salida a Zubiaur no pareció afectarle, sino que por el contrario durante las semanas siguientes se le pudo ver desarrollando una frenética actividad y con un humor excelente, dando la impresión de que se sentía especialmente a gusto cuando actuaba con independencia, sin las cortapisas impuestas por un mando superior.

Es probable que por ello decidiera entrar en Castlehaven, sin intentar llegar a Kinsale donde se encontraba D. Juan del Águila, aunque la decisión se reveló acertada ya que ese puerto estaba bloqueado por unidades inglesas.

Inmediatamente después del desembarco, efectuado el 11 de diciembre, logró establecer contacto con los caudillos locales, con los que mantuvo unas cordiales relaciones que disiparon el desencanto inicial provocado por la escasa entidad de las fuerzas que transportaba.

Para explicar este rápido entendimiento, Zubiaur se vanagloriaba de sus conocimientos del inglés que debió adquirir durante sus años de cautiverio. En una de las primeras cartas que envió al rey, desde Irlanda, afirmaba que estaba actuando como “soldado, marinero y embajador, [y] como todos hablan la lengua inglesa y yo también, aunque vizcaíno, encamino las cosas como convienen al servicio de V.M.”⁴⁷ y en una de las relaciones en las que resumió su actuación durante la campaña volvió a destacar que buena parte del éxito fue debida a “que hablaba su lengua”⁴⁸.

El entendimiento fue evidente, así como la intensa labor llevada a cabo para hacerse con el control de varios puertos. Entre el 12 y el 14 de diciembre se dedicó a artillar la pequeña fortaleza existente en Castlehaven y a asegurar la bahía. Poco después ocupó el puerto de Baltimore con 80 soldados, al mando del capitán Andrés de Arbe, emplazando allí nueve piezas de artillería y, poco después, hizo lo mismo en el puerto de Berehaven con ocho piezas al cuidado de 60 soldados mandados por el capitán Saavedra. De esta forma, los puertos más importantes de esa zona del sur de Irlanda quedaron en poder de la fuerza de desembarco española.

Esa decisión y el modo en que llevó a cabo la fortificación de esos lugares fue determinante a la hora de defenderlos pues, tan pronto como los ingleses tuvieron conocimiento de lo que estaba ocurriendo, hicieron salir hacia la bahía de Castlehaven a varios de los buques que bloqueaban Kinsale. En la tarde del día 15 de diciembre fueron avistados por los españoles y, en la mañana del domingo día 16, penetraron con audacia en el puerto, entablado combate con nuestras posiciones, desde donde les hicieron frente con las piezas emplazadas en tierra, mientras los buques españoles se replegaban al fondo de la ensenada.

42. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, p. 74.

43. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, p. 75.

44. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, p. 76. Comunicación de 27 de noviembre de 1601.

45. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, p. 77. Carta de Pedro de Zubiaur al rey desde Castlehaven el 19 de diciembre de 1601.

46. La referencia es interesante para conocer la cuantía del socorro pues, por ejemplo, Cesáreo Fernández Duro cifraba en 2.000 el número de soldados transportados.

47. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, p. 78. Carta de Pedro de Zubiaur al rey desde Castlehaven el 19 de diciembre de 1601.

48. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, pp. 123 y ss. Relación de lo sucedido al general Pedro de Zubiaur en el viaje que ha hecho desde el puerto de La Coruña a Irlanda. Apéndice IV.

En esos momentos, Zubiatur disponía de 6 navíos, la capitana, la almiranta, dos escoceses y dos franceses, siendo extranjeras la mayor parte de sus dotaciones. En el enfrentamiento se perdió *La María* francesa, sufriendo graves daños los restantes, pero los ingleses se vieron obligados a retirarse. Intentaron salir en silencio al amanecer del día 18 pero fueron descubiertos y cañoneados de nuevo, con tal intensidad y acierto que su capitana se hundió poco después frente a Kinsale.

Conjurado el peligro, Zubiatur puso todo su empeño en acudir en socorro de D. Juan del Águila que permanecía sitiado por 7.000 hombres al mando de Lord Mountjoy. Para ello animó a los jefes locales a ponerse en marcha rápidamente, y tan pronto como desaparecieron los buques ingleses, partieron 700 soldados irlandeses con 120 españoles, al mando de Francisco Ruiz de Velasco y, tres días después, envió a otros 100 soldados y varios capitanes.

D. Juan del Águila pretendía romper el cerco mediante una acción combinada de los irlandeses y de sus propias fuerzas que efectuarían una salida tan pronto se produjese el contacto.

Mientras duró la marcha de aproximación, Zubiatur que permaneció en Castlehaven vivió unos días de gran euforia. Sus comunicaciones⁴⁹ al rey rebosaban optimismo sobre el desarrollo de la campaña, considerando que antes del verano "seremos señores de toda Irlanda, excepto de algunas villas que tienen guarnición".

Aunque era consciente del riesgo que entrañaba la proximidad de la armada inglesa, pensaba que sería posible neutralizarla, por lo que urgía el envío de "una buena escuadra de navíos" a ser posible al mando de su propio almirante Juan Álvarez. Una vez asegurada Irlanda "nos meteremos en Escocia, por asegurar las espaldas", y luego "pasar lo de Flandes en navíos de Escocia y de golpe entrar en Inglaterra con multitud de gente" que, en su opinión no faltaría, porque "unos irán por la Religión, otros por vengar, otros por hurtar".

Llegó a mandar estimaciones sobre las características que debía reunir la armada que se enviara a Irlanda, "seis galeones bien artillados para hacer gastar a la reina y tener a la brida mientras nos apoderamos del reino" e, incluso, llegó a señalar expresamente los buques que consideraba más adecuados, sugiriendo al mismo tiempo la fabricación de una "docena de navíos galeoncetes de 250 a 300 y 400 toneladas, largos y bajos" y de "pinazas de Castro" para que haya cantidad por "si se hubiere de pasar gente a Inglaterra". Que no se trataba de un sueño fugaz lo demuestra su insistencia en comunicaciones posteriores y que todo ello fuera adobado con peticiones personales como su antigua aspiración a que se le hiciera merced de darle como blasón las banderas capturadas al enemigo en aguas del canal⁵⁰.

Pero su aspiración más sorprendente era la de convertirse en "almirante de este reino, para contrastar con el de Inglaterra", asegurando que podría conseguir la aquiescencia de los condes irlandeses "pues ya soy viejo y podré gozar poco". En apoyo de su petición señalaba que en Irlanda no hay almirante y que, por ello, el almirante de Inglaterra suele nombrar un teniente suyo. Como remate a su propuesta advertía que no tenía otro interés que el servicio de Dios y del rey, ya que él, más que ese título tan importante, consideraba que era "vida más descansada un pedazo de pan regalado en mi casa".

Desgraciadamente, los sueños de Zubiatur se vinieron abajo como un castillo de naipes cuando el 3 de enero de 1602, las tropas irlandesas fueron rechazadas en la batalla de Kinsale, sin apenas resistencia. Los hombres que no fueron hechos prisioneros huyeron precipitadamente y uno de sus caudillos, Hugo O'Donnell, se refugió en Castlehaven y pidió ayuda a Zubiatur para ser conducido a España y entrevistarse con Felipe III. Atendiendo a esta petición, el 6 de enero, Zubiatur se hizo a la mar y siete días después entró en Luarca con O'Donnell.

En Kinsale quedó D. Juan del Águila completamente aislado y, sin esperar recibir instrucciones, decidió parlamentar con sus sitiadores logrando, a cambio de la inmediata evacuación en la isla, los buques necesarios para que le condujesen de vuelta a España. De esta sorprendente manera se puso fin a una Jornada que, en determinados momentos, había hecho abrigar las mayores esperanzas.

No es de extrañar que en la Corte se constituyera una comisión encargada de depurar las responsabilidades por lo acaecido, aunque resulte sorprendente el resultado de las investigaciones y las sanciones impuestas, pues D. Juan del Águila que, como había ocurrido en Bretaña, no supo ganarse el favor de los naturales ni planificar adecuadamente una actuación combinada, fue exonerado de toda culpa.

49. Entre ellas destaca la remitida el 20 de diciembre de 1601, publicada por el Conde de Polentinos en *Op. cit.*, pp. 82 y ss.

50. La vuelve a plantear en una carta enviada desde Irlanda el 19 de diciembre de 1601.

D. Diego Brochero fue recompensado con un puesto de honor en el Consejo de Guerra y ha pasado a la historia no sólo como uno de los grandes marinos de la época, sino como el inspirador de las reformas que fueron acometidas para la mejora de la Armada, algo inexplicable para un hombre aferrado a las viejas tácticas que seguía aconsejando a Felipe III un ataque a Inglaterra con galeras.

Por el contrario, fue detenido el capitán Alonso de Ocampo que era quien mandaba las tropas que llevó Zubiaur en su segundo viaje y condenado a suspensión de empleo y sueldo por ciertas discrepancias con D. Juan del Águila. También fue condenado el contador Pedro López de Soto a suspensión de empleo y sueldo, durante cuatro años, y a dos años de destierro de la Corte.

Zubiaur fue llevado preso y mantenido en arresto domiciliario, mientras se sustanciaba el procedimiento instruido contra él, por entender "algunas culpas muy dignas de demostración" cuando abandonó a D. Diego Brochero⁵¹, pero en mayo de 1605 fue absuelto de tres de los cuatro cargos que se le imputaban y condenado a una simple reprobación, atendiendo a "la larga prisión que ha tenido en esta Corte" y "en consideración a sus muchos y buenos servicios y los que puede hacer"⁵².

5. EL OCASO DE UN GRAN MARINO

Es indudable que la apertura del procedimiento disciplinario debió afectarle profundamente, entre otras razones porque no se consideraba culpable y, sobre todo, por ser ya una persona de edad avanzada que había consumido la mayor parte de su vida al servicio de la Corona, constantemente embarcado. Pero las condiciones de su detención no debieron ser muy rigurosas, a pesar de lo que indicaban los miembros del Consejo, pues la orden de confinamiento se dictó en noviembre de 1602 y, a mediados del año siguiente, Zubiaur se encontraba en Valladolid, donde residía la Corte, empeñado en un singular proyecto: la construcción de un ingenio para elevar las aguas del Pisuerga.

Éste es uno de los aspectos de la personalidad de Pedro de Zubiaur más sorprendente que nos sitúa ante facetas, no suficientemente explicadas, a pesar de la atención dispensada por algunos autores⁵³.

Los "ingenios el agua" fueron complejas instalaciones mecánicas en cuya construcción intervinieron destacados ingenieros, y a su finalidad utilitaria de facilitar el suministro del agua, unían la magnificencia de su concepción y, en ocasiones, la riqueza de los materiales empleados.

El famoso "artificio" que Juanelo Turriano había realizado en Toledo para elevar las aguas del Tajo causó admiración durante varias generaciones y, todavía ahora, se sueña con volver a reproducir aquel formidable proyecto. No fue menor la repercusión alcanzada por la obra de Zubiaur en Valladolid. Edificada junto al puente, disponía de una torre decorada con pinturas y mesas de jaspe, con una gran fuente y figuras de mármol.

Al parecer, durante su cautiverio en Londres tuvo ocasión de conocer un ingenio construido en el Támesis por el alemán Peter Morice y, memorizando sus distintos componentes, elaboró unas maquetas que fueron sometidas a la consideración de Felipe II. Tuvo éxito pero fue traicionado por el criado que trajo las maquetas a España y tuvo que litigar para defender sus derechos. Probablemente todo ello influyó para que, a pesar del interés despertado, tuvieran que pasar muchos años para que pudiera materializar su proyecto.

En Valladolid le prestó apoyo el concejo de la ciudad, sufragándole la mitad del alquiler de la casa que ocupaba cerca del puente, corriendo el resto por cuenta del rey⁵⁴.

Las obras se terminaron en ocho meses y en marzo de 1604 las aguas eran elevadas para regar la huerta del duque de Lerma que, en definitiva, fue el principal beneficiario de esta iniciativa. En su

51. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, pp. 103-104. Parecer del Consejo de Guerra de 3 de agosto de 1602.

52. CONDE DE POLENTINOS: *Op. cit.*, pp. 109-110. Resolución del Consejo de Guerra de 12 de mayo de 1605.

53. Véase GARCÍA TAPIA, Nicolás: *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI y XVII*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 2003. Recientemente Carlos Carnicer y Javier Marcos hacen referencia a este ingenio en su obra *Espías de Felipe II*, presentándolo como un ejemplo de espionaje industrial a cargo de Zubiaur del que, junto a su condición de marino, destacan su participación en labores de inteligencia al servicio de Felipe II y Felipe III.

54. Es sorprendente la participación de Zubiaur en este proyecto pero más extrañas aún son estas muestras de deferencia hacia un hombre cuya conducta estaba siendo cuestionada, por lo que, a la espera de nuevos datos, tan sólo cabe suponer que su "prisión" debió limitarse a un confinamiento en la Corte.

testamento Zubiaur señaló que “el ingenio que hice a mi costa, en la puente de Valladolid, para las huertas del Excmo. Sr. Duque de Lerma me costó más de seis mil ducados, y todo a mi costa que no se me ha dado nada hasta ahora”⁵⁵. Tras su muerte, el rey resarcó a su viuda con dos mil ducados por este concepto, por lo que, si la estimación de gastos efectuada por Zubiaur fue correcta, se trató de un negocio ruinoso que, en cualquier caso, pone de manifiesto unos conocimientos y una sensibilidad sorprendentes para un hombre que había pasado la mayor parte de su vida en la mar, en la que poco después encontraría honrosa muerte, porque en 1605 se le confirió el mando de una escuadra, integrada por ocho naves, para que condujese hasta Dunquerque a los 2.400 soldados del tercio del Maestre de Campo D. Pedro Sarmiento.

España se encontraba en paz con Inglaterra, tras la muerte de Isabel I, y la ocasión parecía propicia para intentar resolver el largo conflicto de Flandes, donde los rebeldes holandeses habían ido consolidando su poder y disponían de una poderosa armada cuyas actividades intentaba contener una escuadra destacada en Dunquerque que, en aquellos momentos, era un puerto perteneciente a los Países Bajos españoles.

Hacia él se dirigían los buques que, al mando de Zubiaur, partieron de Lisboa el 24 de mayo de 1605, cuando en aguas del canal fueron interceptados por una poderosa escuadra holandesa a las órdenes del almirante Hatwain, formada por cerca de 80 unidades.

Pedro de Zubiaur no vaciló en hacerles frente en una desigual batalla en la que fueron hundidos dos buques españoles, a pesar de que acudieron en su ayuda las unidades navales estacionadas en Dunquerque, pero ante la gravedad de la situación, ordenó la retirada hacia las costas inglesas, protegiéndola con su capitana y con otra de sus naves, frente a 18 buques enemigos, siendo sorprendente que pudiera lograr su propósito y entrar en el puerto de Dover, donde la artillería inglesa a la que, en tantas ocasiones, había hecho frente, le proporcionó ahora protección⁵⁶.

Zubiaur pudo resultar herido en el combate⁵⁷ aunque se conocen pocos detalles del mismo, y hay dudas incluso sobre la fecha en que tuvo lugar. Si los barcos salieron de Lisboa a finales de mayo, pudo ocurrir a mediados de junio, pero no existen datos precisos sobre esta circunstancia ni sobre lo que sucedió con Zubiaur.

Sabemos que vivía el 2 de agosto, fecha en la que otorgó el testamento, por lo que debemos excluir entre las causas de su fallecimiento cualquier tipo de herida de extrema gravedad, entendiendo por tales las que ocasionan la muerte inmediata por hemorragia o afectación de órganos vitales.

El que viviera durante varias semanas nos hace pensar en una complicación séptica o en cualquier otro proceso morbosos, pues no podemos olvidar que, en esos momentos, tenía ya 65 años de edad y que, varios años antes, había estado al borde de la muerte.

En el testamento señalaba, al referirse a su situación, que se encontraba “enfermo del cuerpo, sano de la voluntad y entendimiento, y en todo mi libre albedrío”, fórmula habitual que no nos aporta ningún dato sobre las causas reales del óbito que se produjo poco después⁵⁸.

Sus últimos pensamientos iban dirigidos a su mujer D^a María Ruiz de Zurco, perteneciente a una ilustre familia de Rentería, que debió ser mucho más joven, pues le sobrevivió 45 años, y con la que tuvo tres hijas: Ana, Marianina y María⁵⁹. Ellas fueron las legítimas herederas de su fortuna⁶⁰, aunque no se olvidó de los hijos nacidos como consecuencia de relaciones anteriores a su matrimonio: Catalina que fue criada por su hermano Juan de Zubiaur, y Pedro que estuvo a cargo de su esposa y convivió con las hijas legítimas.

55. Publicado por el Conde de Polentinos como Anexo I de su obra.

56. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Op.cit.*, Tomo III, p. 230. En nota a pie de página señala que “son escasas las referencias del combate del canal y muerte del valiente general guipuzcoano”

57. Fernández Duro daba a entender la muerte de Zubiaur en combate, y así lo han relatado otros autores como Carlos Martínez Valverde. El conde de Polentinos que tuvo acceso a su testamento se percató de que era imposible y, por lo tanto, situó su fallecimiento en “el hospital de heridos de la villa de Dobla”, sugiriendo, de esta forma, una relación de causa efecto entre su muerte y las hipotéticas heridas recibidas en la acción. Sin embargo, ni era habitual que los mandos de la Armada y del Ejército fueran hospitalizados, pues la atención médica se les dispensaba en las casas de su alojamiento, ni existen datos que nos permitan asegurar que resultó herido en la batalla.

58. Polentinos lo fijó en el “día de San Esteban”. La iglesia celebra el día 2 de agosto la fiesta de “San Esteban I, Papa y mártir”, y al día siguiente la “Invencción de San Esteban, protomártir”.

59. En el testamento transcrito por el conde de Polentinos no se cita a María, aunque en la introducción de la obra se señala que estuvo casada con su primo el Maestre de Campo D. León de Zurco.

60. Estimada en torno a los 20.000 ducados, aunque declaraba que se le adeudaban unos 5.000 ducados del sueldo y otros 140.000 como indemnización por los navíos de su propiedad perdidos al servicio del Rey, junto con lo gastado en el ingenio de Valladolid.



Estableció, asimismo, que su cuerpo fuera embalsamado y depositado en un ataúd de plomo para ser enviado a Dunquerque, con el fin de que el gobernador de la plaza lo hiciera llegar a Bilbao. Allí se haría cargo de los restos su hermano Juan, a quien dejaba en libertad de enterrarlo con sus padres en Bolívar, o llevarlo a Rentería que era el lugar de residencia de su mujer y sus hijas.

En cumplimiento de su voluntad, el cadáver fue traído a España y sepultado el mismo año de su fallecimiento en la tumba de sus suegros que estaba situada en el centro de la nave de la iglesia parroquial de Rentería.

Sin embargo, más tarde, sus restos fueron llevados a Irún, cuando su viuda se trasladó a esa localidad en la que residía su hija mayor Ana, para ser depositados en un hermoso sepulcro de piedra en el que figuraban las armas de los Zurco y las suyas, con las famosas banderas que tantas veces reclamó.

Desmontado hace tiempo⁶¹ y perdidas sus cenizas, el tiempo parece haber olvidado la memoria de uno de los más grandes marinos vascos, forjado en las duras aguas del Cantábrico que, por encima de sus errores, fue un hombre que consagró su vida a la mar, logrando alcanzar un lugar preeminente al servicio de la Corona. Su audacia y su valor, el cariño a su tierra y su constante preocupación por los hombres que tuvo a su cargo, así como otros aspectos significativos de su personalidad le hacen acreedor a nuestro reconocimiento cuando se cumplen los cuatrocientos años de su fallecimiento en acto de servicio.

61. En la obra reiteradamente citada del conde de Polentinos se incluyó una fotografía de los restos del mausoleo, tal como se encontraban en 1946, aunque desconozco su estado actual.