

BREVE HISTORIA de...



LA ARMADA INVENCIBLE

Víctor San Juan



Lectulandia

Con «Breve historia de la Armada Invencible» recorrerá el conflicto desde las hostilidades iniciales, los enfrentamientos en los que España se hallaba inmersa, la guerra de Flandes y las guerras contra los protestantes franceses, las provocaciones británicas previas a la invasión, la cruel ejecución de la reina María Estuardo de Escocia en 1587 y hasta el episodio de la Contraarmada, del que no hay rastro en las crónicas británicas.

Lectulandia

Víctor San Juan

Breve historia de la Armada Invencible

ePub r1.0

Titivillus 10.04.2018

Título original: *Breve historia de la Armada Invencible*

Víctor San Juan, 2017

Retoque de cubierta: Titivillus

Editor digital: Titivillus

ePub base r1.2

más libros en lectulandia.com

1

DEL MEDITERRÁNEO AL ATLÁNTICO

La isla donde cambió el mundo

Casi al sureste del extenso archipiélago de las Bahamas, en los 24° 6' de latitud norte y 74° 30' al oeste del meridiano de Greenwich, existe una isla solitaria, de relieve prácticamente inexistente y aspecto desolador. Según los indios caribes que Cristóbal Colón encontró en ella el 12 de octubre de 1492, en un principio se llamaba Guahananí, aunque el almirante la rebautizó San Salvador; pero la ofensiva pirática del siglo XVIII la llevó a quedar bajo el dominio de saqueadores y desarrapados piratas, tomando el nombre de uno de ellos, Watling. De cualquier forma, en la cartografía americana sigue recibiendo el nombre impuesto por el descubridor.

San Salvador es un arrecife coralino de apenas once millas de largo por cuatro de ancho; al este, protegida por un extenso banco sumergido, queda una larga y paradisiaca playa caribeña, a medio camino de la cual (de la colina Dixon a Victoria), entre el lago de Starrs y el océano Atlántico, se alza solitario en la noche el monumento a Colón, iluminado por los silenciosos pantallazos del faro Dixon, al que arrulla el sonido de las olas rompientes. El único núcleo habitado de la isla digno de tal nombre es Ciudad Cockburn (Cockburn Town), al otro lado de la isla, y al que no se puede ir directo desde el monumento pues se interpone en el camino el gran lago (Great Lake) que ocupa todo el centro de la misma. Cockburn, a redoso de la roca Riding, tiene una pequeña base para los escasos yates que se acercan a San Salvador; el otro único nombre hispano distinguible en su toponimia es la bahía Fernández, justo al sur de Cockburn, que tiene, para hacerla inaccesible desde la mar, su correspondiente barrera de arrecifes.

Como la gran playa del este también padece este problema, los investigadores han supuesto que Colón, tras avistar Rodrigo de Triana la isla al atardecer del jueves 11 de octubre, prefirió rodear San Salvador por el sur montando las rocas Hinchinbroke y después Punta Sandy, para alcanzar así seguro fondeadero en lo que luego sería Cockburn, donde pasó un par de días conociendo él primero a los famosos indios americanos. Pero nada es seguro; de hecho, Rodrigo de Triana tendría pleitos con un tal Juan Rodríguez Bermejo, de Sevilla, peleándose ambos por la recompensa del

primer avistamiento; la discusión la zanjó el almirante por su peculiar sistema habitual —a la genovesa— adjudicándose a sí mismo pues alegó que ninguno de los candidatos la había visto bien. Ni Triana ni Rodríguez debieron quedar satisfechos, pero siendo Colón juez y parte, además de estar al mando, no quedaba sino callar. En venganza, según cuenta la leyenda, nada más regresar a la península Rodrigo «se hizo moro», es decir, renegó de la fe cristiana, yéndose a vivir a Marruecos.

Tampoco queda muy clara la trayectoria seguida por Colón una vez verificado el descubrimiento. Basándose en el diario del almirante, el especialista Morison ha reconstruido su derrota: zarpó a mediados de octubre de San Salvador, navegando al suroeste, donde muy pronto vio tierra, poniendo su precaria nao y las carabelas al paio para no llegar de noche a tierra desconocida. Se trataba del actual Cayo Rum, bautizado Santa María de la Concepción por el genovés, desde donde descubrió, al oeste, otra isla larga como un día sin pan a la que llamó Fernandina, y que hoy se denomina, de forma más prosaica, simplemente Larga. Es un valladar de casi siete millas de largo que tapa para los llegados de levante el inmenso arrecife del Gran Banco de Bahamas, una pesadilla para cualquier marino del siglo XVI que, por fortuna, ni Colón ni sus pilotos vieron. Si hubieran sabido que, antes de encontrar una tierra firme digna de tal nombre, tenían que atravesar un piélago marino lleno de bajíos y trampas prácticamente a flor de agua que habrían desventrado en un santiamén cualquiera de sus buques, es muy posible que el desánimo se hubiera apoderado de ellos.

Afortunadamente, no lo sabían. Colón y sus tres naves, amparándose en unas condiciones atmosféricas extraordinariamente favorables y siendo muy prudentes en la navegación (sondando cuidadosamente por la proa de las naves), hallaron por fin, al sur de Larga, el paso Crooked, que permitía seguir ruta al oeste. Pero, al aparecer en levante la silueta de otra isla con arboledas —la actual Crooked, Samoet para los indios—, se dirigieron hacia allí a ver si encontraban oro. Vana quimera. El 24 de octubre, tras esta amarga decepción en Isabela, se internaron profundamente en el Gran banco, viendo de nuevo el paso cortado por las islas de la Arena. Por suerte para ellos, se hallaban en el extremo sur del mencionado Banco y, tras lidiar durante tres días con el luego llamado banco Colón y el cabo Santo Domingo, lograron al fin dejar atrás este laberinto, poniendo proa al sursuroeste, rumbo a la costa cubana.

Cuando, el 4 de febrero de 2001, doblamos el cabo Santo Domingo procedentes de Cádiz, navegando a vela a bordo del *ketch Virgen del Cobre*, resultó inevitable sentir una profunda admiración por aquellos navegantes de otros tiempos. A pesar de contar con los más modernos aparatos de posicionamiento y ayudas a la navegación, teníamos que ir punteando nuestra derrota hora a hora desde el paso Caicos, por el que nos internamos rumbo al Canal Viejo de Bahamas, para mantener un margen de seguridad. Los marinos del siglo XVI, inevitablemente, se vieron obligados a conducirse en aquel arrecife oculto bajo las aguas como un ciego tanteando con su

bastón. Aun así, y no sin suerte, supieron encontrar el camino a través del Gran Banco para dar rumbo a las costas cubanas, donde Colón esperaba encontrar Cipango, es decir, Japón. Hasta el momento, sin embargo, sólo había descubierto un sinnúmero de islas que llamó las Lucayas, mitológicas islas de los lequios o lecuyos del Asia oriental. Hoy se denominan Bahamas por el español «bajamar», islas de la Bajamar, que evidentemente y al quedar los arrecifes entre dos aguas con las mareas, es su rasgo más definitivo.



Las tres carabelas, (s. XIX) acuarela de Rafael Monleón en el Museo Naval de Madrid. Con sus cuatro viajes al Nuevo Continente, Colón cambió el centro de gravedad marítimo del mundo conocido a finales del siglo XV.

El domingo 28 de octubre la expedición colombina alcanzó las costas cubanas, penetrando profundamente en un río en la región del cabo Lucrecia y Holguín. Las carabelas exploraron la costa creyendo que, más que Japón, debían de estar en China, aunque no encontraran a nadie de ojos rasgados. El error geográfico, evidentemente, era monumental, pero en el apartado gastronómico hicieron un gran avance, pues descubrieron la patata. Tras un mes de inútil vagabundeo, Colón llegaba finalmente al cabo Maisí cubano, al que bautizó Alfa y Omega, principio y fin de todas las cosas. Desde allí, imponiendo a Cuba el nombre de Juana (que la posteridad ignoraría, como otras muchas denominaciones del descubridor) puso rumbo sur a la isla de Santo Domingo, donde llegó el 6 de diciembre, bautizándola como La Española, nombre que perduró algún tiempo sobre el precedente indio de Bohío. Exhaustos los expedicionarios y con sólo un grumete al timón, la nao *Santa María* se perdió contra los bajos por el error mariner más viejo y repetido de todos los tiempos: la guardia, mandada por Juan de la Cosa, se quedó dormida. Allí mismo se fundó un fuerte con los restos y Colón comenzó a pensar en el regreso a España a bordo de la carabela *Niña*, única que tenía disponible, puesto que la *Pinta* de Martín Alonso Pinzón ya

había desertado. Partió de La Española el 4 de enero de 1493 y, habiendo encontrado a la *Pinta* en Monte Christi y vuelto a perderla en un temporal diez días después, a primeros de marzo —tras detenerse en las Azores— llegaba la *Niña* a Lisboa rematando el histórico periplo.

También hay quien duda de que Colón llegara a San Salvador, inclinándose más bien por Cat Island o la isla Grande, al noroeste de aquella. De hecho, forzando un poco las descripciones, por el sur pueden existir otras candidatas como Mayaguana o las islas de Turcos y Caicos. Nada parece seguro ni fiable en el primer viaje de Colón, hasta el punto de que, durante el siglo xx, se aseguró con pruebas que América, en realidad, la había descubierto el islandés Bjarni Herjolfsson en el año 986 d. C. En este mar de imprecisiones y contradicción ya habían nadado otros anteriormente; en especial, el segundo piloto de la expedición de Alonso de Ojeda en 1499, un florentino llamado Amerigo Vespucci, que, sin descubrir absolutamente nada, como atestigua el historiador luso Oliveira Marques, amparado por una serie de confusiones, tendenciosidades y erróneas interpretaciones de los cosmógrafos acabó levantándole por la mano la gloria del Nuevo Mundo a su propio descubridor, pues se llamaría América y no Colombia como habría debido. Esta es una vieja polémica y no nos detendremos en ella. En el aspecto positivo, hay que apreciar únicamente que el nombre se eligió bien, porque el nombre de «Vespucia» para el continente americano habría resultado insoportable.

Lo cierto es que Colón, supiera o no lo que estaba descubriendo, además de ser el primero en aprovechar el alisio para llegar a América, retornar con éxito y llevar a cabo otros tres viajes (asegurando a la Corona española el derecho de primacía sobre un nuevo mundo inmenso y lleno de promesas) había cambiado el «centro de gravedad» del orbe que, girando durante largos siglos en torno a las aguas del golfo Pérsico con los Imperios persa y asirio, tuvo que correrse definitivamente al Mediterráneo oriental con la primacía primero de los egipcios y después de los griegos, para, con las fulgurantes hazañas de Alejandro Magno, sufrir una catarsis total. Oriente, de forma irreversible, cedió la hegemonía al Occidente mediterráneo, en cuyo horizonte se columbraba ya la que sería inmensa sombra de Roma, que, a orillas del *Mare Nostrum*, fundó un imperio definitivo para la historia de la humanidad. Bizancio, con su sede en Constantinopla, parecía responder a una nueva solicitud desde el este; de hecho, una nueva raza, los turcos, acabaron por afianzar su poder sobre tierras de Anatolia, Asia y Europa Oriental y, tras un largo forcejeo (apenas medio siglo antes de que Colón zarpara por la gola del río Saltes, en Palos de Moguer, rumbo a su irrepetible aventura) se apoderaban en 1453 de una Constantinopla en pleno deterioro y casi fosilizada, para regenerarla con su ímpetu rebautizándola Estambul y proclamándose el sultán «emperador del mundo».

Poco hubo de durar su alegría; los tres viajes de Colón, seguidos de los otros que España llevó a cabo a continuación de este, a cargo de Alonso de Ojeda, Rodrigo de Bastidas, Vicente Yáñez Pinzón y un largo etcétera (además de los viajes secretos de

los portugueses llevados a cabo en el mismo período) fueron pequeños golpes de palanca, al principio casi despreciables pero que, aplicados en el lugar oportuno del afán de dominio de las monarquías recién surgidas en Europa y alentando la codicia y el afán de lucro y mejora de muchos seres humanos, empezaron a hacer temblar el tremendo estafermo de la cultura posmedieval renacentista, obligándola a abrir los ojos al increíble tesoro que se le ofrecía: todo un enorme continente, extendido casi de polo a polo, por descubrir y conquistar. De forma inevitable, desde aquella pequeña isla donde Colón dejó un ancla imaginaria, el interés mundial, el dominio marítimo y la estrategia global, secundados por el irresistible tirón del comercio, fueron volcando poco a poco y sin posibilidad de retorno hacia las oscuras aguas del océano Atlántico, donde se librarían las decisivas contiendas del futuro, dejando al pobre sultán y sus sufridos súbditos allá lejos, en la peculiaridad histórica de Estambul, a las puertas del estéril mar Negro y con un palmo de narices.

Los competidores

El primero que debió tirarse de los pelos, subiéndose por las paredes con el descubrimiento colombino al otro lado del océano, fue el rey Juan II de Portugal, conocido por el apelativo de «rey perfecto» por sus súbditos. ¿Cómo era posible que los portugueses, que habían sido capaces de cruzar el Atlántico de norte a sur y doblar el cabo de las Tormentas (Buena Esperanza) en 1487, a cargo de Bartolomeu Dias, mientras sembraban cuidadosamente de factorías y puertos de descanso toda la costa oriental del continente africano con el objeto de llegar a la India (y el propósito último de alcanzar las Molucas, donde lloverían riquezas con las especias), hubieran dejado pasar semejante oportunidad?

De hecho, Colón, antes de dirigirse a los reyes de Castilla para que financiaran su viaje, había presentado el proyecto ante la corte lusa en la década de 1480, un siglo antes de la Empresa de Inglaterra, según el historiador Madariaga. Por supuesto que no mostró todas sus bazas, ofreciendo descubrir nuevas tierras hacia poniente camino de la India, Japón y los reinos del Gran Khan. Solicitaba para ello tres carabelas dotadas y pertrechadas para un año, y, logrado el objetivo, se le nombraría caballero de espuelas doradas, almirante mayor del mar Océano con todas sus prerrogativas y privilegios y la décima parte (el 10 %) de todo lo que el rey obtuviera en lo descubierto.



Impulsor del lanzamiento de Portugal hacia su imperio ultramarino, Juan II supo ver, no obstante, la oportunidad dorada que había perdido negándose a patrocinar el viaje colombino. Ya era tarde cuando quiso enmendar el yerro. Retrato de Juan II de Portugal (h. s. XV). Museo de Marinha, Lisboa (Portugal).

Juan II no despreció a Colón de inmediato, pues su fama como navegante y explorador era conocida. Sin embargo, en aquellos días, el proyecto secreto que había de abrir a su reino el camino de la especiería absorbía los recursos de las arcas reales por completo. Para ganar tiempo —y como no daba excesivo crédito al genovés— decidió someter el proyecto a la consideración de una comisión de expertos. Esto demostró ser la perdición definitiva, pues, si como rey podía ser perfecto, no hay veredicto sensato que pueda sobrevivir a una comisión semejante. Los expertos eran el obispo Ortiz, también cosmógrafo, dos astrólogos reales y los maestros judíos Rodrigo y José, que, comportándose como auténticos burócratas, descartaron los extremos presentados por Colón, acusándole de vanidad e imaginaciones. Hay que reconocer que los desproporcionados honores que el genovés exigía no ayudaban a ponerse de su parte.

Pero Juan II demostró, a pesar del veredicto negativo, ser perspicaz: ordenó a una carabela que explorara la ruta propuesta por Colón, a ver qué encontraba. Careciendo

de convencimiento en la causa, a diferencia de Colón, este buque se aventuró hacia el oeste desde las islas Cabo Verde, encontrando muy poco viento y luego un chubasco. Sin fe en lo que hacían, cuando aquellos infelices agotaron los víveres pusieron rumbo norte y regresaron por las Azores a Lisboa, justificándose de sus muchas penalidades. El rey de Portugal les creyó, descartando por el momento la ruta hacia poniente. Constaba además, en su memoria, una expedición del flamenco Ferdinand Van Olmen con el madeirense Juan Alfonso de Estreito que había terminado en Irlanda en 1487. Aquella ruta, desde luego, no parecía ofrecer garantía alguna. Decepcionado finalmente Colón por la doblez del monarca portugués, que usaba sus proyectos sin darle parte en ellos, decidió abandonarle de improviso para pasarse a Castilla, donde la reina Isabel la Católica, oportunamente aconsejada, fue toda oídos. El *rey perfecto* había perdido su gran oportunidad por pasarse de listo.

Cuando Colón regresó a Europa con la *Niña* vía Lisboa, fue requerido por Juan II para presentarse ante él; a pesar de saberse perdedor, el rey de Portugal quiso aprovechar al máximo las posibilidades que ofrecía ser el primero en recibir al descubridor. Tras halagarlo y felicitarlo por su éxito, Juan II avisó a Colón de que las nuevas tierras, según el Tratado de Alcáçovas, serían suyas si quedaban por debajo de Canarias; pero como el genovés había navegado de las Afortunadas hacia el oeste, estaba tranquilo al respecto. En cualquier caso, fue prudente, diciendo que no conocía el tratado y había navegado según las instrucciones de los reyes de Castilla. Dándose cuenta de que por ahí no había brecha, y aparentando ser buen perdedor, Juan trató caballerosamente a Colón y le dejó ir con la *Niña* a Palos de Moguer, su puerto de partida, sin prestar oídos a un plan urdido en la corte para asesinarlo. Era absurdo: Portugal mantenía excelentes relaciones con Castilla, y el asesinato de toda una tripulación habría escandalizado a cualquier alma cristiana. Y, a diferencia de Isabel de Inglaterra, Juan II de Portugal era buen cristiano, aunque no por eso dejó de reprocharse, según Las Casas, con estas palabras: «Oh, hombre de mal conocimiento, ¿por qué dejaste de tu mano empresa de tan grande importancia?».

Aun así, Portugal, competidor número uno a la sazón de Castilla por el dominio del Atlántico, no daba, ni mucho menos, la partida por perdida: nada más perderse la carabela de Colón en el horizonte, Juan II ordenó alistar de inmediato una expedición para poniente. Enterado de ello el servicio de contraespionaje español, Fernando e Isabel, los Reyes Católicos, enviaron sin tardanza una embajada a Lisboa para que el rey de Portugal desistiera de sus propósitos, rogándole que a cambio mandara embajadores a España para discutir la cuestión. Juan II accedió y, por gestión expresa de Fernando el Católico, el papa Alejandro VI (español de origen) fue nombrado árbitro del asunto. Se estaba decidiendo, en definitiva, el dominio de las rutas del océano Atlántico y el reparto del Nuevo Mundo, cuestión de la máxima importancia.

La pacífica resolución del contencioso duró dos años (1493-1494) y tuvo muchas alternativas, lejos de la simplicidad que pretenden algunos autores. En él se vieron implicados, aparte del papa (claramente proespañol), las embajadas de ambos países,

los respectivos monarcas, nada menos que seis bulas papales y dos complejos tratados, el de Alcáçovas ya mencionado y el de Tordesillas de 1494. Los portugueses tenían ventajosa posición de salida, pues sucesivos papas (Nicolás V, Calixto III y Sixto IV) les habían garantizado el absoluto dominio del Atlántico camino de la India, sin especificar que este último fuera por oriente u occidente. Siendo la Tierra redonda, realmente daba igual este último punto; fueran por el cabo de Buena Esperanza o a través de las nuevas tierras descubiertas por Colón, Portugal tenía garantizada ante la Santa Sede la propiedad del mundo sin explorar.

Evidentemente, esto no podía ser. Para empezar a abrir la complicada lata, Fernando, que era un zorro, hizo de las suyas, preparando el segundo viaje de Colón mientras entretenía a la embajada portuguesa, devolviéndola luego a casa con la respuesta de que a la vuelta del genovés ya se vería. Ni que decir tiene que en cuanto Juan II constató que se le había mareado la perdiz, ordenó a Francisco de Almeida partir de inmediato en la misma dirección. Ambos monarcas, evidentemente, pretendían proceder a hechos consumados sobre la mesa de negociación. Finalmente intervino el papa Alejandro con ambas bulas *Inter Caetera*, prefijando una línea de demarcación que dividiera el mundo en dos partes, una para cada monarca, de forma aparentemente salomónica.

Como hace notar Isaac Asimov, Alejandro «parecía suponer que los europeos podían dividir el mundo a su gusto, sin ninguna consideración por los no europeos que viviesen en otras regiones, y que el papa era el señor de la tierra y podía efectuar tal división». Continúa el americano quejándose de que, al dividir sólo una mitad de la tierra, quedaba indeterminado qué pasaría con el hemisferio contrario, donde volvería a plantearse el problema. Lo cierto es que el divulgador no parece conceder importancia al completo desconocimiento de las tierras y lugares por explorar que existía en 1493. El papa sólo trataba de evitar conflictos con diplomacia, barriendo para España cuanto pudo pero compensando a Portugal; de hecho, en la primera *Inter Caetera* se decía que los Reyes Católicos sólo podrían tomar las tierras hacia Occidente que no pertenecieran a otros príncipes cristianos, es decir, a los portugueses. Esta cláusula, al conceder la propiedad al que llegara primero, evitaba los problemas que pudiera plantear la famosa línea de demarcación.

Ya que hablamos de esta, bueno será decir que tampoco estaba muy clara. En resumidas cuentas, se trataba de una línea parecida, no igual, a un meridiano, que es como suelen dibujarla los historiadores. Nos hacemos cargo de los problemas: pretendía ser una línea imaginaria que pasara cien leguas al oeste de las islas Azores y Cabo Verde; pero como estas no están exactamente en la misma longitud y sus archipiélagos se extienden largas millas en el océano, la línea era en realidad una franja que los medios topográficos de entonces no permitían fijar con precisión. Todo lo que estuviera al este, sería de Portugal, y al oeste, de España. Como era de prever, la imposición de esta franja divisoria sentó como un tiro a Juan II; de tener derechos sobre prácticamente la totalidad de las derrotas marítimas del orbe, le habían dejado

de un plumazo con sólo la mitad: las que circundaban la costa africana rumbo al cabo de Buena Esperanza. Al ser la palabra del papa verbo divino, no había apelación posible: Fernando se la había vuelto a jugar.



Atlas Cantino de 1502 que muestra la línea de demarcación del Tratado de Tordesillas. La división del mundo entre España y Portugal no sólo resultó un discutible pacto geográfico, sino uno legítimamente impugnado por el resto de naciones del globo. Pero garantizaba un expansionismo ordenado de las dos naciones marítimas más pujantes de la época.

Juan decidió apostar fuerte. Su heredero, el duque de Beja (futuro Manuel el Afortunado) era su primo, y estaba casado con la hija de los Reyes Católicos, Isabel, de la que tenía un hijo, Miguel, nieto de Fernando e Isabel la Católica, futuro sueño de unidad peninsular de ambos monarcas. El rey de Portugal amenazó con desheredarle y proclamar heredero del trono a un bastardo si se instauraba la línea de demarcación definitivamente. Tentados los Reyes Católicos donde más les dolía —la familia y la sucesión— Fernando tuvo que ceder. Por el Tratado de Tordesillas, la franja de demarcación se desplazó hacia el oeste otras doscientas setenta leguas, es decir, de adentrarse trescientas millas en aguas del Atlántico, pasó a estar a mil ciento diez millas de Azores y Cabo Verde. Aunque ni Juan ni Fernando lo sabían, esto dejaba una amplia franja de Sudamérica, (aproximadamente desde la desembocadura del Amazonas hasta Río de Janeiro) del lado de Portugal, con la extremidad del cabo San Roque completando el triángulo: futuro territorio de Brasil, única tierra del continente sudamericano donde se asentaron los portugueses.



El soberano más rico y afortunado en su momento, Manuel I de Portugal, no conseguiría blindar su reino para que, en un futuro y ante la falta de sucesores, no fuera absorbido por el mucho más extenso Imperio español donde no se ponía el sol. FERREIRA, Henrique. *Manuel I de Portugal* (1718). Mosteiro dos Jeronimos. Portugal.

El primer reparto del mundo había terminado. Juan II falleció en 1495, y el sucesor, Manuel, se dispuso a hacer honor a su apodo encabezando la época más gloriosa y rica de Portugal en cualquier tiempo. Sólo dos años después, Vasco de Gama llegó a Calicut, y la ruta de la India y las especias de las Molucas quedó abierta muy pronto. Manuel se transformó en un potentado que sacaba a pasear a su leopardo por las mañanas, regalaba al papa animales africanos y recibía embajadas del Preste Juan. Jamás permitió que la Inquisición se implantara en su reino, mientras que un auténtico río de oro llegaba desde la India, alrededor de África, hasta el puerto de Lisboa, donde, literalmente, se nadaría en riquezas durante el próximo siglo. Pero Portugal, bien posicionada en Brasil y con todos sus medios empeñados en la ruta hacia Oriente, se despreocupó del resto del continente americano, dejando a España un espacio que esta supo pronto aprovechar. Mientras la estrella de Portugal brillaba muy alta, abajo, en la Tierra, las bases para fundar un gran imperio ultramarino, el español, quedaban hincadas profundamente en aguas del Atlántico. Un día no muy lejano, el gigante nacido tras el descubrimiento y el Tratado de Tordesillas llegaría a tragarse Portugal como si fuese una trucha.

Hubo, desde luego, otros competidores, pero de menor entidad. Al menos, por el momento. Inglaterra había pasado el siglo xv inmersa en una guerra civil, la guerra

de las Dos Rosas, inacabable disputa entre dos familias, los York y los Lancaster, descendientes estos de Juan de Gante, hermano del famoso *Príncipe Negro*, Eduardo. En 1485, tras la batalla de Bosworth, fue coronado Enrique VII Tudor, Lancaster por parte de madre, que tomó por esposa a Isabel de York. Ambas familias llegaban así al trono, concluyendo la estéril contienda y fundándose una nueva dinastía, los Tudor, monarcas señalados por sus extraños caracteres, pero capaces siempre de hacerse perdonar por su extraordinaria sensibilidad (para la época) detectando los anhelos del pueblo.

Enrique VII, como luego el VIII, su hija María Tudor, e incluso la posterior Isabel Tudor, no fueron nunca personalidades excepcionales. El primero, de hecho, era antipático e introvertido, pero se interesaba por el mundo de la navegación transatlántica, que portugueses y castellanos dominaban por completo. En 1497 contrató a un navegante de la escuela de Colón, Giovanni Caboto Montecalunya, natural de Gaeta, que conocía el mundo musulmán y los relatos de Marco Polo. Sus lecturas y experiencias le habían llevado al convencimiento de que las costas presumiblemente asiáticas al otro lado del océano se aproximaban a Europa por el norte. Por lo tanto, el viaje hacia poniente debía hacerse desde Inglaterra y no saliendo de las islas Canarias, como había hecho Colón. Estaba en lo cierto.

Establecido en el puerto de Bristol, Caboto consiguió que, espoleado por el descubrimiento colombino, Enrique financiara la travesía de un pequeño barco con dieciocho personas a bordo, el *Matthew*. Saliendo al Atlántico por el canal de Bristol, dejó por estribor la isla de Irlanda y cruzó el océano en cincuenta y dos días hasta cabo Bretón, llegando a parajes yermos y fríos que llamó *New Found Land*, es decir, «tierra recién encontrada», o Terranova. Como sospechaba, hizo un viaje mucho más corto que Colón, abriendo para los anglosajones la ruta del Atlántico Norte. Pero el hallazgo, por el momento, no iba a hacer historia; al regreso, Enrique, que tampoco pasaba por muy generoso, le dio diez libras de recompensa. El italiano hizo otro viaje a Florida con los mismos pobres resultados y el rey se desinteresó definitivamente por el asunto. Su hijo Sebastián tampoco lograría grandes resultados, emigrando a España. Inglaterra se desmarcaba así del mundo al otro lado del océano, cuyo atractivo tardó larguísimo años en deslumbrarle.

Sin embargo, ello no impediría que otro monarca Tudor, Enrique VIII, fundara una potente escuadra, la Royal Navy, con buques tan soberbios como el *Great Harry*, armado con casi un centenar de cañones. Ni que una generación de auténticos navegantes, asentados en los enclaves costeros de Plymouth, Portsmouth y el estuario del Támesis (Londres y Chatham), se interesaran en la construcción de naves mercantes, desarrollando una espléndida generación de buques. La construcción naval inglesa, de hecho, iba a florecer a mediados del siglo XVI, permitiendo al comercio inglés introducirse en las derrotas marítimas del orbe. Así fue cómo un país que, inicialmente, volvió la espalda por completo al mundo atlántico, aprendió por vía práctica a manejarse en él tan bien, al menos, como los propios navegantes

portugueses y españoles, pero sin tantas responsabilidades. Ello le situaba en una inmejorable posición no sólo para fortalecer su propio comercio, sino para atacar el opulento tráfico transatlántico de España y Portugal. Había nacido un pequeño David que, con la honda de sus pequeños buques y una gran pericia náutica, acabaría por desafiar al imponente Goliat del Imperio español. Además, Inglaterra, al apartarse de la Iglesia católica con Enrique VIII y su hija Isabel Tudor, quedó al margen de los tratos y tratados para repartirse el mundo. Para un navegante inglés, la palabra del papa valía tanto como la de su propio rey, y no existían líneas de demarcación capaces de detenerle.

Por último estaba Francia. Carlos y Francisco, reyes de España y Francia durante la primera mitad del siglo XVI, se pasaron guerreando casi todo el tiempo. No tiene nada de extraño que, en cuanto pudo, el soberano francés mandara una expedición al Nuevo Mundo para obstaculizar los designios de su adversario, pues tampoco entendió que el papa repartiera el mundo sin contar con él. La capitaneó otro italiano, el florentino Giovanni Verrazano, que, en fecha tan tardía como 1523, cruzó el Atlántico hasta la actual Nueva York, terrenos a la sazón sólo ocupados por los indios *manhattans*. A su regreso, el navegante cesó en su servicio a Francisco. Se sospecha que se dedicó a la piratería y acabó su existencia en alguna horca antillana, aunque un enorme puente neoyorquino lleva hoy su nombre.

El pionero francés más famoso fue Jacques Cartier, conocido en Francia como *El Colón del Canadá*, que, entre 1532 y 1534, entró por el río San Lorenzo, donde se fundaba, siete años después, la ciudad de Quebec. En 1555 los hugonotes (protestantes franceses) trataron de instalarse en Río de Janeiro, siendo expulsados por los portugueses, y, en la década siguiente, trataron de hacer lo mismo en la Florida, siendo devueltos a la mar por la armadilla del adelantado de la Florida, don Pedro Menéndez de Avilés. Los franceses, de hecho, sólo lograron abrirse camino en el Canadá, de donde acabarían también siendo expulsados por los británicos durante la guerra de los Siete Años a mediados del siglo XVIII. En la época de los descubrimientos, Francia, con vocación de gigante hegemónico como España, no lo conseguiría jamás, siempre derrotada de una u otra forma por el coloso hispano. De hecho, tendría que esperar hasta la llegada del Rey Sol, Luis XIV, durante el siglo XVII, para superar y, de hecho, remplazar, el poderío de España en la mar.

Una potencia imponente

El año de 1500, España emprendía un nuevo siglo con vocación de gran potencia hegemónica; su principal adversario, Portugal, estaba demasiado ligado a ella por motivos familiares y satisfecha en sus recursos como para plantearle hostilidades, acabando por caer bajo su dominio medio siglo después. Francia, por su parte, desgarrada internamente por la guerra civil y las contiendas religiosas, no sería otra cosa que un competidor siempre en derrota y al margen durante los próximos cien años, completamente expulsado del océano tras la batalla de las Azores en 1582.

El Imperio español, pletórico de recursos, se adivinaba imponente. Por el Mediterráneo, extendía su dominio a las islas Baleares, Cerdeña y Sicilia. En África, mantenía los enclaves de Tánger, Ceuta, Melilla y Orán. Toda la parte baja de la bota italiana, el reino de Nápoles, era también español. En el interior de Europa, una cadena de territorios y propiedades permitía al rey de España partir en dos Europa; iniciando el Camino Español en el reino de Milán, de allí se pasaba al Franco Condado (en el corazón de Francia) y de este a Luxemburgo, para concluir la ruta en los Países Bajos. A lo que había que añadir la península ibérica y la inmensa extensión de los territorios americanos, desde las islas del Caribe como Cuba, La Española o Puerto Rico, hasta Centroamérica desde California a Honduras y América del Sur desde las actuales Colombia y Venezuela a las remotas y feraces tierras de Chile. Más allá, en el remoto océano Pacífico, España poseía islas como el archipiélago filipino, las Marianas, las Marquesas y un largo etcétera.

Un imperio, cierto, donde no se ponía el sol; pero, también, inevitablemente, demasiado disperso y muy afectado por las larguísimas líneas de abastecimiento, la escasa defensa y la penuria de las comunicaciones. De todo ello sabría aprovecharse, en su día, el adversario más difícil: la Inglaterra de los Tudor, pequeña potencia emergente que nunca lo hubiera parecido, a la que España quiso imponerse sin conseguirlo.

2

ESPAÑA: CARLOS V Y FELIPE II

Un imperio muy complicado

En nuestros días, con un frío materialismo pragmático, se suele asegurar que somos lo que hacemos, de tal forma que la vida no sería otra cosa que la transferencia a la materia de lo más íntimo de nuestro ser. Así era, en efecto, cuando los egipcios construían una pirámide, un rey medieval ordenaba levantar un castillo o un prócer de la Iglesia alzaba una catedral a los cielos, pensando todos en dejar huella de sí mismos para toda la eternidad. No resulta difícil, pues, conocer al rey Felipe II, puesto que este monarca «es» el monasterio de El Escorial, su propia creación. Recto, gélido e impenetrable por fuera, bien caldeado en su recóndito interior, El Escorial se planeó como palacio e iglesia, humilde y austeramente utilizable como residencia real y también para cumplir funciones de oficina, escuela, biblioteca y monasterio. Aunque, realmente, haya venido a quedar de gigantesco mausoleo, una pirámide que un día soñó como tumba su creador; el hombre que, hasta la fecha, constó como propietario de más territorios que ningún otro a lo largo y ancho del orbe, desde Flandes hasta Chile y desde Italia hasta las remotas islas Filipinas, el imperio donde jamás se ponía el sol.

El carácter y espíritu de Felipe II se halla, pues, indeleblemente grabado en cada piedra del imponente monumento de El Escorial, terminado en 1580, hace ahora cuatrocientos treinta y cinco años. Allí, en las lúgubres y sórdidas galerías del monasterio —no todas las cuales llevan a la cámara sepulcral, el Panteón Real— el rey Felipe, aislado de la corte y el mundo exterior en su palacio particular, convertido en monje de su inmenso cenobio, forjó y tomó la decisión de invadir Inglaterra. No se puede comprender el espíritu profundamente introvertido, misional y comprometido con la fe católica del burócrata empedernido que fue el rey de España sin tener en cuenta su imagen, reflejada como en un espejo en El Escorial, lo mismo que nada podemos saber de Keops —de hecho es casi lo único que sabemos de él— sin detener nuestra atención en su abrumadora y enigmática pirámide.

Hay otra forma, sin embargo, de dejar huella en el paso por el mundo, y esta es por los hechos cotidianos: así pareció desenvolverse el carácter del padre y predecesor de Felipe, el rey o emperador Carlos V, hijo de un soberano inédito

(Felipe I el Hermoso) y una reina presuntamente loca de atar (Juana de Castilla), a la vez que nieto de los legendarios Reyes Católicos, Fernando e Isabel. Carlos estaba destinado a pasarse la vida luchando contra el cisma protestante en Centroeuropa, contra la Francia de Francisco I a la que quiso aislar y contra el exótico y letal Imperio otomano, en muy peligrosa expansión con los reinados de Selim (hasta 1520) y Solimán II el Magnífico, que conmovió hasta sus cimientos Europa. La rivalidad con el rey de Francia trajo varias guerras, las primeras de 1521 a 1526 y de 1526 a 1529, que constituyeron un forcejeo por Italia. Carlos V conquistaba Milán en 1521, nombrando papa al que fuera su preceptor, Adriano de Utrecht. Francisco I de Francia se opuso, pero encontró formada una coalición con el papado, Inglaterra, Venecia y Florencia contra él; aquí es donde aparece, por primera vez en esta historia, el taimado y contradictorio rey inglés, Enrique VIII, bien conocido por sus seis esposas e incontables series de televisión.



Residencia real, monasterio, panteón y mausoleo, El Escorial fue construido a imagen y semejanza del monarca más poderoso de la tierra en su momento, Felipe II de España. Hoy es la gran pirámide en la que yace enterrado con antepasados y sucesores.

Enrique VIII se había coronado rey en 1509, a la muerte de su hermano Arturo, del que heredó, aparte del trono, esposa: Catalina de Aragón, hija de los Reyes Católicos y tía de Carlos. La unión duró hasta 1529, cuando Enrique, deseando heredero al trono, repudió a Catalina, que sólo le había dado una hija, María Tudor. Pero en 1522, la positiva influencia de la reina española aún se dejaba sentir, repartiéndose Enrique VIII con el sobrino de su esposa el territorio de Francia por el Tratado de Windsor. Con gran mérito, Francisco I reconquistaba Milán en 1524 situando al nuevo papa, Clemente VII, de su parte, y también a Venecia. Pero en marzo de 1525 los generales Leyva, Pescara y Lannoy destrozaron el ejército francés en Pavía, capturando a Francisco. Carlos se negó a liberarlo hasta que firmó el Tratado de Madrid, por el que renunciaba a Italia, Flandes y Borgoña. Entonces, el francés recuperó la libertad, aprovechando para denunciar un tratado rubricado bajo

cautiverio y aliándose con Venecia y Florencia además de hacer dudar a Enrique VIII de su vínculo con los españoles; aunque, realmente, de lo que recelaba el monarca inglés era del excesivo poderío de Carlos tras la aplastante victoria de Pavía. Se reveló entonces, por primera vez, la fácil y peligrosa (por poco de fiar) volubilidad del monarca inglés. Pero el encolerizado Carlos V, en vez de poner en naftalina a Enrique —por lo que pudiera venir— prefirió revolverse contra el papa: en 1527 se produjo un hecho tremendo, el *Saco* o saqueo de Roma a cargo de soldados españoles y lansquenets alemanes.

Por último, el fracaso de Francisco I en Nápoles y Milán indujo al papa a firmar el Tratado de Barcelona, que obligaba a Francisco a rubricar (por medio de su madre) la Paz de Cambrai de agosto de 1529; una modificación del Tratado de Madrid por la que Carlos renunciaba a Borgoña, tierra de origen de sus antepasados. Durante la década siguiente, se desatará entre España y Francia un nuevo conflicto, de 1536 a 1538, inoportuno para Carlos y Enrique, pues mientras el primero afrontaba el peligro otomano lanzándose a la conquista de Túnez durante el verano de 1535, el segundo resolvió su difícil situación matrimonial de la peor forma posible para las buenas relaciones entre España e Inglaterra. Cuando el monarca inglés solicitó al papa Clemente el divorcio, Carlos, protegiendo a su tía Catalina, se lo prohibió. Enrique decidió entonces «echarse al monte»: obteniendo el apoyo del arzobispo de Canterbury y el Parlamento, en 1533 logró el divorcio de la reina española para casarse con una intrigante cortesana, Ana Bolena. Fulminantemente excomulgado, al año siguiente, lejos de la enmienda —y para satisfacción de los protestantes— rompió de forma definitiva con Roma mediante el Acta de Supremacía, por la que se proclamó líder de la Iglesia inglesa o anglicana. En el pecado, sin embargo, llevaba la penitencia; puesto que la Bolena, lejos de proporcionarle el heredero que deseaba, sólo pudo darle otra hija, la luego reina Isabel, nuestra otra gran protagonista. En 1536 Enrique, ofuscado por las continuas intrigas de su corte, se cansó de Ana Bolena declarándola ilegítima, por lo que Isabel quedaba convertida en simple bastarda frente a María Tudor, la hija de Catalina, que siempre había estado ahí. Enrique desposó entonces a Juana Seymour, que le daría al fin, en 1537, lo que tanto deseaba: un hijo y heredero, el futuro Eduardo VI.

Sin embargo, lo más grave estaba hecho: el Imperio español e Inglaterra, de la mano del cisma religioso, rompían sus habituales buenas relaciones para quedar, el primero, del lado de Roma y el catolicismo, mientras Inglaterra —con excepción del breve reinado de la reina María Tudor de 1553 a 1558— caía en el bando protestante, lo que pronto tendría importantes y graves consecuencias. Conseguido el propósito de un príncipe heredero, Enrique VIII ya no tenía vuelta atrás, permaneciendo tenazmente aferrado a lo que había hecho; contrarrestó la reacción católica eliminando cruelmente a personajes como Tomás Moro y John Fisher, mientras los malos consejos de su primer ministro Cromwell le iban inclinando hacia el luteranismo. Al final, todos estos intrigantes —Ana Bolena, Cromwell, etc.—

acabaron dando con sus huesos en el patíbulo, cuando la volubilidad de Enrique les alcanzó a ellos también. Pero el daño que hicieron a Inglaterra persiguiendo sus propósitos personales resultaría irreparable; de momento, y para el siguiente siglo y medio, Inglaterra quedaba dividida en dos bandos, católicos y protestantes que, llevando sus respectivas posturas al inevitable fanatismo, acabaron por hacer correr ríos de sangre en interminables pugnas y *vendettas*. Además de cavar una fosa de discrepancia religiosa con los católicos reinos vecinos, Escocia, donde reinaba el desventurado rey Jacobo V —casado con la francesa María de Guisa— e Irlanda, donde el anglicanismo no lograría imponerse.

Realmente, a Carlos V se le amontonaba el trabajo. Ocupado en su acometida al avance otomano en la cuenca mediterránea, a la exitosa Jornada de Túnez —que le señalaría como primer soldado de Europa— siguió el permanente enfrentamiento con la herejía protestante y la inminente guerra con Francia, mientras las relaciones con Inglaterra quedaban irreparablemente rotas y su tía Catalina, a merced del ofuscado Enrique VIII. Carlos poco podía hacer por su tía, puesto que no disponía de fuerza naval con la que poder auxiliarla, y todo su poder marítimo, de forma imprescindible y perentoria, se hallaba volcado en el Mediterráneo. Tuvo que conformarse con saber que Enrique estaba dispuesto a decapitar a sucesivas esposas (lo hizo con dos, Ana Bolena y Catalina Howard, con la peregrina excusa de haberle puesto los cuernos) pero jamás se atrevería a tocar ni a la hija de los Reyes Católicos, Catalina, ni a su propia hija, María Tudor. Ambas quedaron confinadas, como presas, en un perdido y sórdido palacio inglés, Kimbolton. Carlos se hallaba demasiado ocupado corriendo, literalmente, de apagafuegos de un lado para otro, aprendiendo, a durísimas penas, que una cosa es comprar el título de emperador gracias a un préstamo de los banqueros Fugger, y otra serlo realmente como su abuelo Maximiliano.

A partir de la conquista de Túnez, el emperador Carlos V no tuvo tregua; para que le perdonara el sultán por el descuido de Túnez, el mejor almirante turco —antes pirata «reciclado»— Jeireddín Barbarroja, desembarcó en Mahón (Menorca) con dos mil hombres, no dejando piedra sobre piedra y llevándose copioso botín, que a toda prisa fue llevado a Estambul para ser puesto a los pies de Solimán. Más grave fue aún lo de Francisco: cuando lo había liberado tras lo de Pavía, Carlos emparentó con él, casándole con su hermana Leonor; pronto se enteró de que su cuñado se degradaba a sí mismo entrando en tratos con el sultán, lo que ponía en peligro a toda la cristiandad. Desplazado a Italia, fuera de sí, en presencia del papa y hablando español, Carlos retó a Francisco a un duelo medieval para que «no padecieran ordinariamente los que no tienen culpa». Los que no tienen culpa habrían de padecer y mucho, puesto que, ignorado el desafío, el emperador Carlos, con grandes generales como el marqués del Vasto, el duque de Alba, Gonzaga, Colonna y Salerno, en 1536 decidió invadir Francia personalmente por la Provenza, mientras su hermano Fernando entraba por Champaña y su hermana María (gobernadora de Flandes) lo hacía por el norte, habitual ruta de los invasores de Francia.

Todo terminó en agua de borrajas, pues Francisco, expuesto a la aniquilación, ordenó una política de tierra quemada que negara el sostenimiento sobre el terreno del ejército de Carlos, mientras sus mejores generales —de los que desertaron Saluzzo, el duque de Borbón y el almirante Andrea Doria— se encastillaron en plazas como Marsella o Arlés, donde Carlos fracasó con gran pérdida de fuerzas (20.000 soldados de su ejército de 70.000). En los otros frentes la situación no iba mejor, así que las mujeres de la familia —Leonor y María— entraron en razón proponiendo un apaciguamiento familiar que culminó con la Tregua de Niza de 1538, encontrándose Carlos de nuevo con Francisco en Aiguemortes donde emperador y cuñado se portaron con cordialidad, manteniendo una farsa que duraría poco. Carlos había de enfrentar, los años siguientes, nuevas fatalidades frente a los turcos como el combate de Préveza (1538), en el golfo de Ambracia, donde el promontorio de Actium recuerda la mítica batalla de las fuerzas de Octavio —luego Augusto— contra las de Marco Antonio y Cleopatra en 31 a. C. El nuevo almirante de Carlos, Andrea Doria, fue encerrado en el golfo por Jeiredín, y sólo con grandes dificultades y gracias al empuje de las potentes galeazas logró abrirse paso a mar abierto, dejando en la estacada a ocho galeras españolas de Figueroa y Munguía que fueron hundidas o capturadas.

Mucho peor para el emperador, sin duda alguna, resultó el fallecimiento de su amada esposa (y madre de Felipe II) Isabel de Portugal en mayo de 1539, tras lo que se enfrascó de nuevo en una expedición de castigo contra el turco; esta vez el objetivo era el estratégico enclave de Argel, en octubre de 1541. Desembarcado el ejército, un tremendo temporal de poniente sorprendió la flota cerca de tierra, echando a tierra quince grandes buques y decenas de los pequeños. Esta vez, la pericia marinera de Andrea Doria salvó el día, sacando a la mar el resto de los buques a redoso del cabo Matifou, lo que permitió salvar los suficientes para que Carlos pudiera ponerse a buen recaudo y regresar, derrotado, a Mallorca y Cartagena; muy a pesar de la opinión de algunos bravos, como Hernán Cortés, el conquistador de México y presente en la catástrofe, que propuso aguantar a pie firme y conquistar la plaza. El desastre de Argel marca tal vez el punto más bajo del reinado de Carlos; todos sus enemigos, de los protestantes a los otomanos, pasando por su «queridísimo» cuñado Francisco, creyeron llegado el momento de volverse contra el emperador y borrarlo del mapa.



Felipe II fue un soberano gestor y prudente que, sin menoscabo de sus éxitos contra *el turco*, en Flandes y contra Francia e Inglaterra, no pudo evitar el naufragio ante la inmensidad de la tarea encomendada.

ANGUISSOLA, Sofonisba. *Felipe II* (1573). Museo Nacional del Prado, Madrid.

Fue en esta difícil coyuntura cuando la prudente actitud de Carlos respecto al rey de Inglaterra, Enrique VIII, rindió sus frutos, pues fue el único monarca europeo dispuesto a aliarse con él para atacar a Francia desde Flandes y la Champaña con objetivo final París, mientras el rey francés y Solimán acometían en el norte de Italia y Centroeuropa. Victorias y derrotas sucesivas que concluyeron con la Paz de Crespy, que sólo benefició al turco pues, gracias al debilitamiento de los reinos cristianos con estas guerras, lograba apoderarse de casi todo el ámbito del Mediterráneo —donde sus galeras campaban a sus anchas— y avanzar hasta las mismas puertas de Viena. El emperador, entonces (¡ay!) sólo pudo reunir fuerzas para afrontar el ya insoslayable peligro de la rebelión protestante en los Países Bajos y Alemania.

Demostrando su veteranía política y militar, Carlos procedió en dos frentes, con gran inteligencia. Por un lado, para el sostenimiento del dogma católico —y la soñada pero imposible reunificación doctrinal— de acuerdo con el papa Paulo III se convocaba el Concilio de Trento en 1546, robusteciendo así a la Iglesia católica; puede que espantado por ello, este mismo año falleció Martín Lutero, origen del

cisma que dio origen a la religión protestante. Declarados en Ratisbona los líderes protestantes «enemigos del Imperio», Carlos emprendió su persecución con el duque de Alba, atrapándolos en un vado del río Elba, junto a la ciudad enemiga de Mühlberg, donde fueron completamente derrotados al grito de «¡Hispania!» de las tropas imperiales. Esta victoria, junto con la de Pavía, señaló la ejecutoria militar de Carlos, pues tras conquistar el corazón de la Reforma esta quedó, durante mucho tiempo, desactivada. Francisco I, rey de Francia, falleció este mismo año (1547), aliviando al emperador de lo que no fue otra cosa que un enemigo a muerte. El emperador, viudo desde hacía ocho años, durante esta campaña se fijó en una muchacha alemana, Bárbara Blomberg, que le dio un hijo por estas mismas fechas, el futuro Juan de Austria. Pero la alegría duró poco, pues Carlos, influido en Alemania por sus amigos protestantes, no tardó en pelearse con el papa Paulo III, que, después de compararlo nada menos que con Enrique VIII, falleció en 1549. El nuevo papa, Julio III, lejos de dejar anestesiado el Concilio —que era lo que pretendían los alemanes— lo robusteció aún más, abriendo entre protestantes y católicos una brecha insalvable.

El emperador quedó abandonado a su suerte en Alemania, llevando el catolicismo allí donde quisieron escucharle; enfermo y agotado, en 1552 tuvo que escapar en Innsbruck de las garras de los protestantes, que querían apoderarse de él, eludiéndolos por los pelos. Mientras tanto, su renovado aliado, Enrique VIII, había dejado este mundo —y su sexta esposa, Catalina Parr— también en 1547, año crucial para los monarcas contemporáneos de Carlos. Un nuevo rey de diez años, Eduardo VI, ocupó el trono de Inglaterra bajo la tutela de su tío, Eduardo Seymour (duque de Somerset), revelando pronto los propósitos de favorecer la Contrarreforma, es decir, el catolicismo renovado, lo que allanaba el camino para lo que habría de llegar, que no era otra cosa que el reinado (¡al fin!) de la muy sufrida princesa María Tudor, hija de Enrique VIII y Catalina. Eduardo apenas llegó a la adolescencia, pues murió muy joven, en 1553. La heredera directa de Enrique VIII era María Tudor, pero todavía tuvo esta princesa que soportar la intriga del sustituto de Somerset, el duque de Northumberland, tratando de hacerse con el poder con ayuda de Juana Grey. Fue John Dudley el que logró finalmente el trono para María que, tras treinta y ocho años de agravios e inmerecidos encierros, llegaba al fin a ser reina de Inglaterra.

La flamante soberana no había llevado una vida dichosa. A la desventura de su madre y el enclaustramiento de ambas a cargo de su padre, había que añadir su propia abjuración de la fe católica en 1536, para salvar la vida; pero, consolada por su madre y ambas protegidas por la remota pero eficaz protección del emperador Carlos, constituyeron un diminuto núcleo de resistencia dentro de la marea anglicana promovida por los excesos conyugales de Enrique VIII. Un núcleo indefenso y a merced de su progenitor, pero, al fin y a la postre, eficiente, puesto que en él yacía el germen para la reimplantación de la fe católica en las islas británicas y la deseada unión confesional con Escocia e Irlanda. Sin embargo, cuando llegó al trono María no

se mostró a la altura de tan difícil misión; su reinado no fue más que la materialización de un revanchismo excesivo contra todos los decretos de su padre y una despiadada persecución contra la religión protestante que, con ayuda de la leyenda negra (los protestantes también perseguían y asesinaban cuando tuvieron ocasión) la llevaría a ser conocida por la posteridad como la reina María la Sanguinaria (Bloody Mary), probablemente el peor apodo con el que puede ser conocido un monarca y que otros que de él se libraron merecieron al menos tanto como ella.

Felipe, Rey de Inglaterra

La nueva reina de Inglaterra necesitaba un rey, y es aquí donde aparece nuestro protagonista absoluto, Felipe II de España, promotor de la Gran Armada en la Jornada de Inglaterra y, en aquel momento, un joven de lo más prometedor. Es curioso que la leyenda negra, difundida por los cronistas protestantes y numerosas terminales actuales —como el cine anglosajón— persistan en denigrar la imagen y calidad humana de Felipe II falseando por completo la realidad hasta incurrir en el ridículo; también da que pensar que actores españoles colaboren en estos enjuagues falsarios. El marqués de Lozoya nos ofrece esta descripción del personaje a mediados del siglo XVI, cuando Felipe es designado por su padre para heredar su gigantesco imperio: «Tenía el nuevo rey de España una inteligencia clara y una extraordinaria capacidad de trabajo. Su afición a las ciencias era grande y exquisita su sensibilidad para las bellas artes. Era, sobre todo, un hombre recto y bienintencionado, sincero creyente y penetrado del espíritu misional». Y, por lo que se refiere al aspecto físico, calco de su bellísima madre —Isabel de Portugal— en palabras de su ayo era «el más gentilhombre de armas de la corte». Dotado de un espléndido criterio discriminatorio por su amplia mundología, es seguro que Carlos V pudo sentirse muy orgulloso del príncipe que iba a recibir su corona. Un heredero con las mejores cualidades por la espléndida educación recibida que había supervisado personalmente la propia reina Isabel, mujer de excepcionales dotes intelectuales, recta, honrada y de intachable sentido del deber.

Felipe encarnaba en su persona el heredero con el que cualquier monarca de Europa —Enrique VIII y Francisco I incluidos— hubiera soñado en su tiempo; además, era un príncipe de indiscutible legitimidad, al contrario de los bastardos de día y legítimos de noche que asolaban la Corona inglesa o los vástagos reales de

polémica procedencia que traían costumbres tan ligeras como las de, por ejemplo, la corte francesa. Pero todas estas bazas a favor no significan que Felipe fuera el príncipe perfecto para la complejísima tarea a la que estaba destinado; con rutinaria unanimidad, los historiadores coinciden en que resultó fatal para la compenetración con sus súbditos que un hombre que sólo era español con fuerte tinte portugués tuviera que ocupar el lugar de un ciudadano de Europa como su padre, tan cómodo en Flandes como en Austria o en Italia, teniendo que regir variopintos territorios donde había flamencos, holandeses, alemanes, ingleses, franceses, italianos, españoles, moriscos, aztecas, mayas, incas, toltecas y un largo etcétera. Lo cierto es que Carlos jamás pudo estar cómodo en España como su hijo y nunca llegó a codearse con los últimos súbditos del otro lado del océano, de lo que podemos inferir que lo que se le pide a Felipe, siendo tal vez viable parcialmente, habría sido imposible absoluto. No existe persona humana que pueda ser de todo el mundo ni siquiera en nuestro tiempo, por lo que parece francamente injusto exigírselo a alguien que nació hace casi cinco siglos.

Puede que el principal defecto de Felipe lo constituya su propia forma de ser; a sus notables cualidades personales hay que añadir una faceta destacada: su gran timidez, que le conducía a inevitable introversión e indecisión, haciéndole parecer a sus contemporáneos —al replegarse sobre sí mismo— frío, adusto y distante, cuando no francamente antipático. Este rasgo en principio tan poco relevante adquiriría en su lugar importancia desproporcionada, pues solía suceder que personas de confianza que le rodeaban se creían con más carácter, tendían a gobernar por él e incluso a mandar en su lugar, con los malentendidos correspondientes; ejemplo de esto es lo sucedido con el duque de Alba, al que Felipe necesitaba pero nunca pudo soportar. Y es que Felipe, a diferencia de Julio César, fue un desgraciadísimo gobernante que temía dominar una situación por miedo a equivocarse, debiendo dejar que sus adláteres se la encauzaran convenientemente, como observamos en momentos críticos de su existencia como la batalla de San Quintín (donde, incapaz de predominar sobre sus desmandadas tropas tras la victoria, tuvo que andar como ángel guardián para salvar tres mil mujeres en una iglesia) o los difícilísimos episodios de la rebelión de su hijo Carlos o la defección del secretario Antonio Pérez. La atormentada persona del rey parece diluirse impotente en estos casos. Esta falta de fondo y las bruscas caídas de su carácter ante problemas irresolubles —cuando, irremediabilmente, un gobernante ha de tomar resoluciones injustas y contundentes— han abierto senderos para los habituales conspiranoicos, que, con imaginación y maldad, cavaron los cimientos para la monstruosidad embustera de la leyenda negra, la cual ha llegado hasta nosotros más o menos deformada y digerible si no se está bien informado. A la postre, a nadie le importa mucho que un rey oscuro, lejano y apartado como Felipe marrara por completo el golpe de su Armada Invencible frente a la brillante y popular Isabel.

Sin embargo, esto no responde en absoluto a la realidad; es difícil creer que el

Felipe del momento de su ascenso al trono sea el mismo que se reconcome de angustia sepultado en el luto riguroso y la oscuridad de El Escorial tras fracasar por completo la Jornada o Empresa de Inglaterra. Felipe fue un hombre con virtudes y defectos, pero nunca la caricatura que gran parte de la historiografía anglosajona nos ha querido hacer tragar. Se trató, eso sí (como todo individuo bien educado) de persona con arraigados principios —en especial en lo referente a la religión católica— inflexible en determinados puntos cuando entendía que la negociación se transformaba en simple chalaneo. En su época, con una Europa completamente quebrantada, asolada y dividida por las guerras religiosas —católicos contra protestantes— convencimientos de este género le convirtieron en blanco inevitable de los más recalcitrantes gurús e intelectuales, siempre con buena lengua y ejercitada pluma, pero que pocas veces tuvieron que enfrentar el difícil precipicio de gobernar tantos pueblos. A pesar de todas estas dificultades, Felipe seguramente heredó de su padre el Imperio español más fuerte que jamás rigiera monarca alguno, al que no pudieron derrotar ni los protestantes, ni la Rebelión de Flandes (donde se salvaron los países católicos), ni Francia, ni Inglaterra (a pesar de la catástrofe de la Gran Armada, la guerra terminó en tablas en 1604) ni el mismo sultán del Imperio otomano, que, tras el desastre de Lepanto (1571), se vio obligado a replegarse al Mediterráneo oriental cuando seguramente creyó, después de Argel, poder convertir las aguas comprendidas entre el Bósforo y el estrecho de Gibraltar en un lago turco. Todo un récord.

En sus últimos tiempos, el emperador Carlos, antes de abdicar en 1555 y retirarse al monasterio de Yuste, acarició la idea de situar a su hijo en el trono inglés, y la ocasión llegaba ahora al subir al trono su prima María Tudor. Carlos había pensado en desposarla él mismo, pero, víctima de terribles ataques de gota, ya no estaba para trotes y propuso al entonces príncipe Felipe, viudo también como él de una temprana boda con una prima portuguesa, María Manuela de Portugal, madre del desventurado príncipe Carlos. Ni Inglaterra ni la reina María Tudor podían quejarse, pues, realmente, se les ofrecía lo mejor: el futuro soberano de medio mundo y árbitro de Europa, uno de los más galantes príncipes de la cristiandad, para ejercer como soberano de Inglaterra. María, a la sazón casi una cuarentona poco atractiva y de ajetreada vida, se entusiasmó con la propuesta, pensando seguramente que al fin el cielo se ponía de su parte; ignoraba que, a veces, este último puede mostrarse tan tacaño como el peor prestamista. A los ingleses, sin embargo, la oferta no les impresionó; los poderosos protestantes, que se habían apoderado de todas las riquezas de los católicos gracias al cisma de Enrique VIII, no vieron con agrado la llegada de un gobernante de esta confesión deshaciendo sus hurtos. Tragaron a duras penas, llamando a Felipe entonces (como ahora) «consorte». Sin embargo, en las capitulaciones firmadas por María consta que Felipe la desposaba no como consorte sino como rey de Inglaterra, que es lo que fue, guste a los ingleses o no.

El príncipe Felipe embarcó en La Coruña el 13 de julio de 1554, llegando a

Southampton en sólo seis días; curiosamente, por una idéntica derrota a la que seguiría la Felicísima Armada treinta y cuatro años después. Tal vez como presagio, llovía de forma inclemente, difícil circunstancia en la que Felipe, el duque de Alba y todo su séquito tuvieron que trasladarse hasta Winchester, donde recibieron mensaje de que la reina deseaba recibirlos en privado. El futuro rey de España habló con su futura mujer en castellano, que María entendió por saber latín, respondiendo en francés. Ella veía un joven apuesto mientras que él sólo encontró una mujer mayor, cansada y poco atractiva; no existe mejor testimonio de la elegancia del príncipe español que el hecho de que no comentara, ni dejara por escrito, nada al respecto. Por mucho que le decepcionara su tía y futura mujer, se trataba de familia y matrimonio, un insoslayable negocio de estado. No había, pues, nada que comentar, aunque los cronistas actuales de matiz rosa habrían sacado petróleo de dos simples palabras; por no hablar de los de la leyenda negra.

Felipe asumió su puesto en este nuevo reino con plena honradez; a instancias de su padre, Carlos V, instó a su mujer a ser indulgente con los protestantes, y pensó en la defensa de Inglaterra como si él fuera inglés, sin sospechar que, treinta años más tarde, tendría que actuar como invasor. Se dio cuenta de la pujanza marítima del país, y la capacidad defensiva de su armada. Los ingleses aceptaron todo lo que su ingenuidad les trajo, guardando sus fortunas para seguir conspirando contra el catolicismo en connivencia con la aún princesa Isabel. La situación alcanzó un expectante clímax histórico cuando la reina creyó estar embarazada, lo que habría traído al mundo al heredero de las Coronas de España, Inglaterra, Flandes y América, cambiando por completo el curso de la historia. Mas, al final, sólo se trató de hidropesía, y el rey de Inglaterra, urgido por su padre desde Flandes para abdicar en él todos sus reinos, tuvo que abandonar a María Tudor, que, en su ausencia, comenzó su persecución y quema de herejes protestantes. Tal vez alguno de ellos echara de menos a su magnánimo esposo, que habría intercedido por sus vidas.

La emocionante abdicación de Carlos, llevada a cabo en Bruselas en 1555 y 1556, dejó a su hermano Fernando como rey de Austria y a Felipe como soberano de Castilla, Aragón, Nápoles, Sicilia y América. Con veintinueve años, el joven rey de Inglaterra pasó a hacer frente a la tormenta que se avecinaba en Europa: el nuevo papa, Paulo IV, napolitano de clan Caraffa, detestaba a los Habsburgo españoles, y no dudó en aliarse con el rey de Francia, Enrique II, e incluso el sultán Solimán, para dar una lección al demonio Carlos V que había desaconsejado su elección y, entre sus más graves pecados contaba con la defensa del catolicismo en Europa, la contención del islam y haber impulsado la reforma del Concilio de Trento. Pero este papa disparatado, ciego y sordo a razones, se ganó a pulso el cielo llevando la guerra a los campos de Europa. Visto lo cual, las fuerzas españolas, con ocho mil soldados ingleses del conde de Pembroke, entraron en Francia desde Flandes y tras una tremenda batalla y asalto, Julián Romero y el maestre de campo Navarrete derrotaban por completo a los franceses en San Quintín, saqueada por completo en verano de

1557. A Felipe no le agradó lo que vio: «¿Es posible que de esto gustara mi padre?» decidiendo tal vez, en lo más íntimo, que él no sería un soberano guerrero, sino gestor.

Se dio el caso desgraciado de que los franceses eligieron, para contraatacar, la plaza inglesa de Calais, defendida por lord Wentworth con tan sólo quinientos hombres, que había rechazado orgullosamente el refuerzo español. En enero de 1558 la plaza, Guines y el castillo de Ham cayeron en poder francés, lo que fue aprovechado por los protestantes ingleses para cubrir a María Tudor y su esposo Felipe de descrédito. Pero en abril, mientras un centenar de galeras de Solimán atacaban Nápoles y Baleares, los españoles y los ingleses derrotaron de nuevo y por completo a los franceses en Gravelinas. Era tiempo de firmar la paz para Felipe, puesto que el otoño de este mismo año traería dos grandes conmociones capaces de cambiar su vida: primero, en septiembre, falleció en su retiro Carlos V, y en noviembre, de gripe, moría en Inglaterra su mujer, María Tudor, lo que le desligaba por completo de Inglaterra y de su título real. La aventura del rey de España al frente del indómito pueblo isleño había terminado, para dejar sitio a una muy deseada reina protestante, bastarda e ilegítima: Isabel.

Lo cierto es que Felipe, harto de la interminable agitación norteña, estaba deseando firmar la paz para reconstruir una vida tranquila dentro de los límites de la península ibérica, lo que sería el sino de su vida. La paz de Cateau-Cambrésis (1559), muy ventajosa para España, le devolvió todos los territorios conquistados por Francia, teniendo Felipe la elegancia, no siendo ya rey de Inglaterra, de lograr también la devolución alternativa de Calais, cuando perfectamente pudo haberse olvidado de ella. También le otorgó nueva esposa, la princesa Isabel de Valois, hija de Enrique II y Catalina de Médicis, con lo que Felipe abandonaba la alianza inglesa para emparentar con el propio rey de Francia. Comenzaba para él un período de paz que habría deseado para poner en orden sus asuntos, pero la leyenda negra conspiró para poner en evidencia su villanía desposando a la que habría debido ser mujer de su hijo el infante don Carlos, que ya daba muestras de su desequilibrio mental y amargaría la vida de Felipe hasta 1568, cuando tuvo que desheredarlo y confinarlo acusado de traición. La reina Isabel falleció este mismo año, y Felipe contrajo nuevas nupcias con su última esposa, Ana de Austria, que le daría numerosos hijos entre ellos al príncipe heredero, Felipe III, rey pacifista y apocado, del que su padre llegaría a decir: «El cielo, que tantos dominios me ha dado, me ha negado un hijo capaz de gobernarlos; temo que me lo gobernarán». Así fue, dando origen a la larga serie de validos asociados a la Corona española.

La guerra de Flandes

Entretanto, continuando con el rápido repaso del gobierno de este ilustre rey que acabaría llevándolo a la Jornada de Inglaterra, en 1566 se produjo al fin lo que casi se habría podido pronosticar, la rebelión en los Países Bajos. Cuando regresó a España tras la muerte de su padre, Felipe había dejado allí como gobernadora a su tía Margarita de Parma, auxiliada por Guillermo de Orange y Lamoral, conde de Egmont. Los Países Bajos —divididos en varias regiones, Holanda aislada por sus canales, los Países Bajos flamencos en el área de influencia de Francia y los Estados alemanes— no se parecían en nada a la España que Felipe conocía. Situados en la encrucijada comercial entre Francia, Alemania y el Báltico, y con mucha población, tenían una notable industria manufacturera y su sociedad, culta y refinada, se impregnaba de las nuevas corrientes ideológicas gracias a la imprenta, desarrollada por Gutenberg en 1440; entre ellas, la más importante era la religión protestante y calvinista, promovida por un francés, Jean Chauvin —conocido por Calvino— que, en 1536, había convertido sus teorías en un cuerpo doctrinal que promovía los negocios y la perseverancia laboral como parte del plan divino, apoyando el poder económico y convirtiendo así el protestantismo en anticipo del liberal-capitalismo. La crisis de mediados de siglo asoló los Países Bajos y todo este complejo problema repercutió, directamente, sobre el nuevo rey: un español, al que los flamencos casi no conocían, nacido lejos, que profesaba otra religión y otras costumbres y sólo por accidente propietario de Flandes. Se creyeron, pues, en la obligación de exigirle máximo autogobierno, independencia económica y la implantación de la Reforma luterana y calvinista. España, para ellos, no era más que un estorbo, un país carpetovetónico aferrado a la corrompida religión y con una economía arcaica cuyo máximo pilar económico era la oportuna llegada de las Flotas de Indias al puerto de Cádiz.

Felipe II, siempre prudente y conciliador, por sí mismo tal vez hubiera podido llegar a alguna forma de acuerdo; pero estaba atado por el testamento de su padre, que, en el lecho de muerte, le había confiado mantener, al precio que fuera, su terruño natal de Flandes. Con ello, Carlos condenaba a Felipe a sostener un conflicto sangriento, irresoluble e interminable, a riesgo de fallar a su memoria, cosa que la conciencia de su hijo nunca podría soportar. El Imperio tendría, pues, que cargar con aquella losa insufrible, repercutiendo sobre el joven y prometedor Imperio americano. En su integridad católica, Felipe II pensaba que protestantes, luteranos, calvinistas, hugonotes y reformistas eran simples herejes, es decir, reos de muerte si se atrevían a la sublevación, tal como señalaron, desde Roma e indignados, los nuevos papas de la Iglesia católica. La política imperial en los Países Bajos quedó clara desde el principio cuando manifestó que «No quiero ser señor de herejes». En 1561 decidió aumentar las sedes episcopales de tres a catorce. Los Países Bajos, que habían solicitado una reducción de impuestos a su llegada, quedaron desolados; en 1562 se

envió a España un delegado, el barón de Montigny, al que Felipe, absorto en el enfrentamiento contra el sultán —que amenazaba a toda Europa, incluidos los Países Bajos, desde el Mediterráneo— no prestó atención, regresando Montigny con impresión muy negativa.

En 1566, convocados por un recalcitrante calvinista —Felipe de Marnix, señor de Santa Aldegunda— se reunieron una decena de caballeros en el llamado Compromiso de Breda dispuestos a rebelarse contra el rey de España y el catolicismo. Se aclamó jefe a Enrique Brederode, estando presentes Egmont y Horn, aunque realmente el cabecilla fuera Guillermo de Orange, en nombre de dos mil representantes de la nobleza flamenca. El 5 de abril, doscientos de ellos, encabezados por Orange, Egmont y Horn, marcharon sobre Bruselas para entregar un manifiesto a Margarita en el que se pedía la libertad religiosa y la reducción de impuestos; tras intimidar a la gobernadora, estalló la rebelión calificándose de «iconoclasta» lo que no fue sino una bárbara profanación de más de cuatrocientos templos católicos en los Países Bajos, seguida del saqueo y humillación de los católicos a manos de calvinistas presuntamente incontrolados.

Alarmado por los mensajes de auxilio de Margarita, e indignado por el asalto a los templos católicos, Felipe II envió al ejército del duque de Alba para restablecer el orden. Era pequeño —no llegaría a los diez mil hombres en total— pero experto y, al mando, tenía un destacado general, don Fernando Álvarez de Toledo, duque de Alba. Sus efectivos consistían en cuatro de los famosos tercios o regimientos de unos tres mil soldados cada uno, repartidos en compañías de trescientos hombres, arcabuceros, mosqueteros y piqueros. Saliendo de Cartagena y Milán en 1567, cruzaron los Alpes y la Borgoña por el Camino Español, entrando en Bruselas a mediados de agosto.

La represión de los desórdenes protestantes quedó encomendada al Tribunal de los Tumultos (Tribunal de la Sangre para los flamencos) formado por magistrados locales en su inmensa mayoría; aunque el baldón de la leyenda negra caería inevitablemente sobre España, Felipe y el duque de Alba. Este tribunal sentenciaría a más de mil ciudadanos flamencos, condenando al exilio o la huida a otros diez mil. Los condes de Egmont y Horn, confesos de sedición y herejía, fueron ejecutados, convirtiéndose en héroes y mártires de la rebelión. La causa protestante se articuló en tres amenazas inmediatas, el ejército de Luis de Nassau por el norte, el de Guillermo de Orange vía estados alemanes y los hugonotes del jefe protestante francés, Gaspard de Coligny, por los estados del sur. El Tercio de Cerdeña salió en mayo de 1568 al paso de Luis de Nassau en Heiligerlee, siendo derrotado con medio millar de muertos. Pero Alba partió en junio de Bruselas para hostigar los protestantes, atrapándolos en Groningen, donde el Tercio *Viejo* de Ulloa cruzó un puente en llamas y, después, un caudaloso río agarrados a las colas de sus caballos.

Luis de Nassau se vio obligado a replegarse por la ribera norte del río Ems para hacerse fuerte entre este río y el Dollard, detrás del pueblecito de Jemmingen. Creyó que estaba a salvo, pero Alba, dándose cuenta de que su enemigo se había metido en

la ratonera, mandó a Sancho Dávila para apoderarse de los puentes y, después, a Lope de Figueroa con arcabuceros deducidos de los Tercios de Milán y Sicilia. Luis de Nassau envió al contraataque un contingente de piqueros superior en número; pero los tercios demostraron su inigualable destreza para «escaramucear desmandados»; el tiroteo duró unas tres horas, permaneciendo indecisa la batalla hasta que, a primera hora de la tarde, cargaron los españoles sobre Jemmingen poniendo en fuga a los protestantes hasta el río, donde muchos perecieron ahogados. Perecieron al final siete mil rebeldes, por menos de un centenar de bajas españolas; Luis tuvo que escapar cruzando también el río a nado.

El duque de Alba acometió tras la aplastante victoria, ahuyentando a Guillermo de Orange hasta Brabante. La debacle protestante fue total y el papa, Pío V, nombró al duque paladín de la causa católica, entregándole estoque y sombrero. Pero los rebeldes reaccionaron en la mar: en 1568 reunieron sus barcos que, transformados en naves corsarias bajo el nombre de *gueux de la mer*, ‘mendigos del mar’, se apoderaron de los puertecillos de Brielle, controlando la desembocadura del Mosa, y Flesinga (Vlissinguen, en la isla de Walcheren) que domina la boca del Escalda, convirtiendo ambos en bases para hostilizar el comercio marítimo y las comunicaciones españolas. Su líder era Willem de Lumay, conde de la Marck, que pronto pudo contar con el apoyo hugonote por el sur y el amparo en los puertos ingleses al otro lado del mar del Norte. Había nacido la flota holandesa, contra España y el catolicismo en los Países Bajos.

Los protestantes pudieron así planificar una nueva ofensiva desde la costa hacia el interior, como si fuera un desembarco, utilizando como cabeza de puente los puertos mencionados. El gobierno español en Flandes creó la armada de guarda a cargo de un flamenco, el conde Bossu, que, durante 1568, logró dispersarlos; pero Guillermo de Orange fletó inmediatamente más barcos en Inglaterra para reponer las pérdidas. La campaña naval en los Países Bajos había comenzado; en 1571, un convoy español de la lana, acosado por los mendigos, no pudo llegar a Amberes, perdiendo varias unidades varadas, apresadas o incendiadas. Los mendigos capturaron acto seguido un convoy portugués de veintisiete urcas que entró en Flesinga sin saber que estaba en manos rebeldes, por valor de dos millones de ducados; asaltaron el arsenal de Worne y se lanzaron a la conquista de Middelburg. Los españoles abastecieron la asediada guarnición: una flota de barcazas descendió por el río con pertrechos mientras el tercio de Sancho Dávila atacaba por tierra, aliviando el asedio.

El 5 de noviembre, veintidós barcos españoles al mando de Lope de Lezarra forzaron el bloqueo de los mendigos llegando desde la esclusa hasta Middelburg, al precio de perder casi la mitad de sus unidades, entre ellas cinco naos de la lana enviadas desde España. Un tercer convoy trató de bajar el río desde Amberes, pero topó con fuerte resistencia entre Lillo y Flesinga, estuario arriba, debiendo regresar al punto de partida. Recalde hizo un cuarto intento con una fuerza de doce barcos de guerra y veintidós transportes, logrando llegar a Middelburg tras perder siete naves en

diversas escaramuzas. Por fin, frente a Enckhuysen —para aliviar el asedio de Ámsterdam— el conde de Bossu con doce naos gruesas, se enfrentó el 11 de octubre de 1573 a los diecinueve galeones y seis galeras holandesas de Cornelio Thierry. Haciendo valer su superioridad y el menor calado de sus barcos, los bátavos forzaron a combatir a Bossu hasta que su capitana *Inquisición* acabó varando en los esteros, rindiéndose a cuatro enemigos tras un combate de varias horas. La almiranta española de Basseuseur y otras cuatro naos también se perdieron, logrando las seis restantes escapar causando a los mendigos una nave hundida y tres mil bajas entre muertos y heridos.

El peligro otomano

Así marchaba la guerra en Flandes mientras, en el Mediterráneo, la campaña naval contra los turcos adquiría una importancia desproporcionada, demandando toda la atención y energías del rey Felipe II. Desde los desastres de Préveza (1538) y Argel (1541) las cosas iban de mal en peor: España apenas retenía en África las plazas de Melilla, Orán y la Goleta, precariamente frente a Túnez. A pesar de la muerte de Barbarroja en 1546 y la paz firmada entre Carlos y Solimán al año siguiente, Trípoli y Bujía se habían perdido inexorablemente. Barbarroja encontró excelentes herederos en marinos otomanos como Sinán Pachá o Piali Pachá, además de renegados como Dragut, que tanto daño hizo al Imperio con sus incontables razias o correrías piráticas y saqueadoras, o Euldj Alí (Uluch Alí) de origen calabrés. Solimán, en el último tramo de su reinado, dejó ver clara la intención de proseguir la ofensiva naval, potenciada desde que el visir Ibrahim cayó en desgracia y fue asesinado, ocupando su lugar de influencia una nueva favorita, la rusa Alexandra Lisovska (para los turcos Hürrem Sultan y conocida por los cristianos como Roxana o Roxelana) cuyo hijo Selim quería ver como heredero por encima del auténtico sucesor, Sehzade Mustafá, al que el propio Solimán terminaría matando también.

Mientras el drama familiar se apoderaba de la corte de Estambul, las aguas del Mediterráneo central y el canal de Sicilia sufrían las acometidas turcas. En la primavera de 1558, al inicio de su reinado, Felipe II —pronto liberado al fin de la guerra en Europa gracias a la paz de Cateau-Cambrésis— se vio sorprendido por los ataques de la escuadra otomana de Pialí Pachá, que, tras devastar las costas italianas, alcanzó Ciudadela, en Menorca, devastándola a conciencia para llevarse varios miles de prisioneros que vender como esclavos en los mercados de Estambul. Asesorado

por Jean de La Valette —gran maestre de la orden de los caballeros hospitalarios juanistas de Malta— y auspiciado por el papa, el rey de España decidió organizar una gran expedición de castigo contra Trípoli; la componían medio centenar de galeras y catorce mil hombres bajo el mando del virrey de Sicilia, duque de Medinaceli, con la colaboración de Juan Andrea Doria, el príncipe de Mónaco y el duque de Florencia.

Fue un desastre. Se tardó tanto en reunir escuadra y pertrechos, que zarparon por fin en pleno invierno, llegando a Trípoli en febrero de 1560; muy afectada por los temporales y la disentería, la expedición no pudo alcanzar su objetivo y se dirigió al fondeadero de la isla de Djerba, El Quantara, para restañar los daños. Allí se erigió, como base, el fuerte o *borj* Kastil, con una guarnición de dos mil hombres. En Estambul, sin embargo, Solimán estaba perfectamente informado de las andanzas cristianas, y le faltó tiempo para mandar aparejar a las sesenta y cuatro galeras de la flota de Pialí Pachá que, en sólo veinte días, llegaron hasta los Gelves, sorprendiendo por completo a las cuarenta y ocho galeras que quedaban a los cristianos. En la batalla subsiguiente, dirigida por Uluch Alí, los cristianos perdieron treinta de sus barcos, regresando apenas una veintena de supervivientes a aguas sicilianas.

El desastre de los Gelves se había consumado; unas cinco mil personas, entre náufragos y soldados, encontraron refugio tras los muros del Kastil, entre ellos el propio hijo del duque de Medinaceli, Juan de Cardona, Sancho de Leyva y Berenguer de Requesens. También el anciano héroe Álvaro de Sande (71 años), que acabaría siendo lo mejor de la partida. De momento, abandonados a su suerte, estos desventurados tuvieron que rendirse tras dos meses y medio de asedio en los que se empleó —como era costumbre de los turcos desde la caída de Constantinopla— artillería para batir los muros. A los personajes se les respetó la vida, pero al común de la tropa les decapitaron ignominiosamente en la muralla, levantando la macabra Torre de las Calaveras que caracterizó Djerba hasta el siglo XIX, cuando el gobernador francés decidió abatir aquel bárbaro monumento.

Pialí Pachá entró en Estambul a bordo de su galera capitana, con las cristianas capturadas a remolque y los ilustres prisioneros por los que se pedirían sustanciosos rescates, siendo aclamado por la multitud y agasajado por el propio sultán. Álvaro de Sande, tras haber sido tentado de profesar el islam —a lo que se negó—, fue salvado del verdugo por el propio Solimán, que lo encerró cinco años hasta que se pagaron por su vida sesenta mil ducados; nunca lo hubiera hecho. Repetía así el sultán el error en que incurrieron Jean de La Valette y Andrea Doria cuando, tras capturar al pirata Dragut o Turgut Reis en la rada de Girolatta, lo dejaron libre por tres mil escudos en virtud de la amistad y los tratados franco-turcos. El gran maestre tendría tiempo de arrepentirse de su chalaneo político dejando en libertad al enemigo que a punto estaría de vencerle, lo mismo que el sultán hubo de lamentar la salvación del anciano que apuntillaría su próxima empresa.

No todos los prisioneros fueron liberados; por suerte, entre ellos quedó Luis Monroy y Villalobos que, ante la espada y la pared, renegó de la fe cristiana y se dejó

circuncidar por los turcos. Al servicio de sus nuevos señores en Estambul, se enteró de los inmediatos planes turcos: harto de las correrías piráticas de las galeras juanistas por el Mediterráneo (que hostilizaban con métodos reprobables el tráfico comercial otomano) Solimán estaba preparando la conquista de Malta a los caballeros como ya antes les había arrebatado Rodas. Disponía para ello de una gigantesca escuadra de casi doscientos barcos, ciento treinta y un de ellos galeras y seis galeazas al mando de Piali Pachá y Dragut, llevando a bordo el ejército de cuarenta y cinco mil soldados de Mustafá Pachá, preparándose para zarpar, durante el año 1565, a la conquista de la isla; tras la cual había de venir el desembarco en Sicilia como paso previo a la definitiva invasión de la península italiana. El peligro era tan evidente, que Monroy no dudó en escapar como pudo para dar aviso en Sicilia, donde en principio no se le creyó por ser renegado, torturándosele a conciencia. Finalmente, al sensato fraile que le daba la extremaunción le pareció razonable lo que decía, pidiendo que lo escuchase un capitán que, creyéndole, llevó el soplo al virrey.

Los turcos se disponían al ataque más audaz perpetrado hasta entonces en aguas del Mediterráneo; avisado Felipe II, le faltó tiempo para dar la alarma al gran maestre La Valette, cuyos poco escrupulosos acólitos de la Orden de San Juan defendían la isla desde 1530 por consigna del emperador Carlos V. Pero el maestre sólo disponía de unos quinientos caballeros, ochocientos soldados italianos y unos cuatrocientos españoles de primera línea, seis mil defensores de toda condición en total: a todas luces insuficiente para soportar la embestida que se le venía encima, octuplicando sus fuerzas. El marqués de Villafranca, García de Toledo, comenzó a preparar el socorro en Messina, sesenta galeras con un ejército de nueve mil hombres a bordo al mando de Álvaro de Sande, que no dudó en apuntarse para la arriesgada empresa. Pero hasta el verano no podrían zarpar, y la flota turca atacaba ya.

Malta estaba defendida por tres castillos, cada uno en su península o lengua de tierra: San Elmo sobre La Valetta, San Angelo sobre Birgu y San Miguel en Senglea. Su artillería defendía el puerto principal, así que Piali y Dragut, con su perspicacia habitual, no trataron de irrumpir con su inmensa flota en el actual *Grand Harbour*, sino que fueron a la contigua ensenada de Marsamxett, desde donde comenzó la toma de la Valetta y el fuerte de San Elmo batiéndolo con enormes piezas de artillería; mientras tanto, de forma similar a lo que Mehmet II hizo en la toma de Constantinopla en 1453, se preparó un tren de barcos pequeños para pasarlos por tierra, sobre la península de La Valetta, botándolos en el *Grand Harbour* entrando así al ataque de revés. San Elmo, con sus seiscientos defensores, se rendía tras un mes de asedio, con un coste para los turcos de casi seis mil hombres, además del pirata Dragut, que murió alcanzado desde San Angelo por un arcabuzazo. Birgu y Senglea soportaron entonces una presión tremenda, recibiendo sólo la pequeña ayuda del veterano Juan de Cardona, que llegó con cuatro galeras y seiscientos hombres. Herido también Piali Pachá, Mustafá decidió el 15 de julio un decisivo asalto de Birgu y Senglea que fracasó completamente.

Fue el punto de inflexión de la batalla, en la que los turcos podían contar ya casi catorce mil bajas de su inmenso ejército; la escuadra otomana se estaba dejando ante los muros de Malta lo mejor de sus fuerzas. La artillería turca cercó entonces los castillos de San Angelo y San Miguel con sesenta y cuatro cañones, reduciéndolos a escombros, mientras los zapadores luchaban en el subsuelo. También los jenízaros trataron, a primeros de agosto, de escalar la muralla, pero la caballería cristiana les cercó y rechazó. Los defensores propusieron entonces abandonar Birgu, que ya era sólo una escombrera, pero el maestre lo impidió porque se daba cuenta de que el ataque turco iba perdiendo fuerza y el socorro estaba cercano.

Así era, en efecto. Cuatro meses tardó la flota de auxilio en llegar al norte de la isla, donde el ejército español desembarcó sin obstáculo para comenzar el avance hacia el interior; allí, varias escaramuzas y una batalla frente a Medina dieron la victoria a Álvaro de Sande, que encabezó las tropas descubierto para que los turcos vieran que volvía a cobrar venganza por los Gelves. Para entonces, en el puerto ya se estaba embarcando la artillería otomana, y las tropas derrotadas en la batalla, unos ocho mil turcos, se replegaban sobre el puerto y se hacía aguada para emprender la retirada. La derrota turca era total; tras perder unos treinta mil hombres —las tres cuartas partes del ejército del sultán— el 12 de septiembre no quedaba ningún barco turco en el puerto de Malta. Los cristianos, a un coste de casi tres mil soldados y ocho mil civiles malteses, habían rechazado la más potente oleada islámica de Solimán, haciendo fracasar a la flota de Pialí Pachá. Esta vez fue García de Toledo quien regresó en olor de multitud, cubriéndose de honores a Jean de La Valette, que quedó para la posteridad, y a Álvaro de Sande, hoy casi completamente olvidado, al que el papa Pío V regaló una espina de la corona de Jesucristo, prestigiosa reliquia cristiana. Felipe II le concedió, con justicia, el título de marqués de La Piovera. Tenía setenta y seis años y aún vivió ocho más a cargo de la ciudad de Milán.

Malta resultó la gran derrota del final del reinado de Solimán el Magnífico, que falleció al año siguiente, 1566, el mismo en que nacía Jacobo I Estuardo (futuro rey de Inglaterra) y se declaraba el Compromiso de Breda, es decir, la sublevación en los Países Bajos. De forma sintomática, cuando a Felipe II se le cerraba un frente, otro se abría irremediablemente en su gigantesco imperio. Pero aún estaba por llegar la gran victoria contra los turcos, por mar, en 1571. El nuevo sultán, Selim II, hijo de Roxelana, aún contaba con recursos para continuar la ofensiva marítima, pues Uluch Alí había sobrevivido al desastre y los recursos en retaguardia del Imperio otomano estaban intactos. En 1569, Uluch conquistó la ciudad de Túnez y, al año siguiente, capturó tres galeras de la Orden de Malta, degollando cruelmente a todos los caballeros. El objetivo del renovado avance otomano era esta vez la isla de Chipre: Famagusta cayó para alarma de sus propietarios, los venecianos, que solicitaron al papa la formación de otra Santa Liga contra los turcos; en otras palabras, que Pío V tratara de hacerse con las fuerzas navales de Felipe II, puesto que a ellos, tradicionalmente arteros y ruines, el monarca español haría muy poco caso.

El rey Felipe, consciente de que sus fuerzas estaban perdiendo por completo el persistente pulso guerrero contra los turcos, había decidido tras los Gelves dotarse de una poderosa escuadra de trescientas galeras, que se construyó en las flamantes atarazanas de Barcelona con las riquezas procedentes del Perú. Tras no pocos avatares, el papa logró la formación de la Santa Liga de la cristiandad contra el islam, cuyas fuerzas incluyeron doscientas siete galeras y seis galeazas de España, Venecia, Malta, Saboya, Génova y el papado, al mando supremo de don Juan de Austria, hermano bastardo de Felipe II y representante real, aunque las respectivas escuadras fueran mandadas por Agostino Barbarigo y Sebastián Veniero la veneciana, Marco Antonio Colonna en representación del papa, Juan Andrea Doria por los genoveses y Álvaro de Bazán mandando los barcos españoles. Frente a ellos, doscientas veintiuna galeras turcas que dirigía el comandante general Alí Pachá, con Mohamed Scirocco en el ala derecha y Uluch Alí en la izquierda, avanzando desde el fondo del golfo de Patras o de Corinto, en la costa occidental de Grecia, hacia los cristianos. Fue la batalla de Lepanto, de la que se han ocupado excelentes trabajos y que ahorraremos aquí al lector. Oriente contra Occidente: al final del día, la escuadra turca era completamente derrotada, habiendo perdido casi treinta mil hombres y casi dos centenares de embarcaciones, frente a veintiocho mil bajas cristianas y diez galeras perdidas. La «Más grande ocasión que vieron los siglos», en palabras del inmortal Miguel de Cervantes —que luchó a bordo de la galera *Marquesa*— dejó desmantelada por completo la escuadra turca lo que, unido a las sesenta mil bajas entre Malta y Lepanto, significaba el fin práctico de la ofensiva naval otomana. Las fuerzas berberiscas de vanguardia, antes tan activas, tuvieron que replegarse sobre Estambul para reconstruir la maltrecha flota otomana, y, de resultas de todo ello, el imperio de Felipe II y sus costas pudieron respirar tranquilos durante una buena temporada.

Un gobernador formidable

Conjurado el peligro turco, al año siguiente de Lepanto (1572) se proclamó en los Países Bajos la insurrección general. Guillermo de Orange cruzó el Rin al frente de un ejército luterano alemán, entrando en Güeldres para reiterar barbaridades iconoclastas como en 1566. Bruselas, Ámsterdam y Róterdam, sin embargo, le cerraron las puertas, mientras el duque de Alba arrebató Mons a Luis de Nassau en septiembre; envió también a su hijo, Fadrique de Toledo, a la conquista de Malinas y

el Zuiderzee, donde las tropas del coronel Mondragón llevaron a cabo una de las mayores gestas de la guerra de Flandes, la conquista de la isla de Zuithverland cruzando los soldados de los tercios por un vado con el agua a la cabeza y la pólvora en lo alto de las picas. En verano de 1573, Fadrique tomaba Haarlem apoyado por los buques de Bossu; pero la rebelión seguía en curso, y los triunfos y métodos del duque de Alba no habían podido sofocarla. El saqueo de las ciudades protestantes sólo sirvió para empeorar las cosas. En 1573, Felipe II decidió el relevo del duque, «Vencido y siempre vencedor», sustituyéndolo el comendador mayor de Castilla, Luis de Requesens.

La consigna era abrir la mano, una buena muestra de la perplejidad e incapacidad para asumir la situación en Flandes del rey de España a estas alturas, iniciando una inestable política conciliatoria estéril con odios ya tan enconados. Cristóbal de Mondragón seguía aguantando en Middelburg, pero precisaba abastecimientos, planificándose una operación doble desde Amberes: el vicealmirante flamenco Glymes descendería por el Escalda Oriental con un convoy de tropas (5.000 arcabuceros) mientras Sancho Dávila lo intentaría por el tramo occidental rumbo a Flesinga como distracción. Los rebeldes estaban enterados gracias a los espías de Amberes, y todo falló: ochenta barcos al mando de Luis de Boisot cayeron sobre Glymes, cuyos traidores pilotos llevaron los barcos a la embarrancada. Tras una sangrienta lucha, Glymes pereció con setecientos de sus hombres, perdiendo una decena de barcos, mientras Boisot logra una pírrica victoria con casi tres mil bajas en esta batalla de Bergen. El intento de aprovisionamiento fracasó, y, al final, Requesens mandaba a Mondragón abandonar Middelburg, ciudad evacuada con todos los honores, con la población católica, imágenes y objetos de culto. La isla entera de Walcheren, centinela del estuario del Escalda, quedaba en manos protestantes, cerrando la puerta a los españoles por mar.

Guillermo de Orange atisbó tras el éxito la victoria definitiva, espejismo que no lograría jamás. Con sus tres hermanos —Luis, Enrique y Cristóbal— emprendió la conquista de Brabante al frente de un ejército mercenario completamente sorprendido el 14 de abril de 1574 por los veteranos Mondragón, Dávila y Bracamonte en Mookerheyde con tácticas muy similares a las del duque de Alba en Jemmingen. Fue deshecha la caballería rebelde y perecieron los tres hermanos de Guillermo; los éxitos navales rebeldes se veían así frenados en seco por su completo fracaso en tierra. Ahora fue Requesens quien quiso dar el empujón definitivo —romper el bloqueo costero de los rebeldes— llevando a cabo desde Amberes la que probablemente sea mayor hazaña de los tercios en los Países Bajos y, con ella, del ejército español: eran sólo tres mil hombres, de los cuales mil setecientos, al mando de Mondragón, pasaron desde Bergen-op-Zoon hasta la isla de Tolen y, de esta, en plena noche y con marea baja, cruzaron el canal de cuatro millas hasta Philipsand, atravesando esta entera para cruzar también (en fila india) el canal a Duiveland, con el agua a la altura de los hombros y las armas y la pólvora en alto para no mojarlas (septiembre de 1575).

Realmente, las tropas de Felipe II pocos barcos necesitaban mientras en las marismas de Flandes mientras flotara tan alto su espíritu y moral combativa. Pero la gesta no había concluido: les esperaban diez compañías de mercenarios ingleses y franceses que pusieron pies en polvorosa ante su acometida, viéndose obligados los mendigos a despejar el fondeadero contiguo y quedando abierta la boca norte del Escalda para los españoles, que pronto conquistaron la isla de Schouwen con su fortaleza. Inevitablemente y como consecuencia de la falta de gestión e incapacidad para asumir el estado de las cosas en Flandes, en el mejor momento de la gestión de Requesens la endémica falta de pagos a las tropas españolas produjo un tremendo motín: abandonaron la incómoda posición de Schouwen para conquistar Alost, cerca de Bruselas. Los rebeldes aprovecharon el inesperado respiro para lanzarse al asedio de Amberes, que defendían Dávila, Romero y Vargas. Acudieron sus compañeros desde Alost, atrapando al enemigo en una tenaza en la que los protestantes fueron derrotados. Pero nadie manda ni puede detener ya a las tropas españolas que, siempre victoriosas aunque arruinadas, perpetran el tremendo Saco de Amberes de septiembre de 1576. El estupor que provoca esta barbarie en toda Europa (soldados desmandados haciendo su voluntad contra la población civil) fue un durísimo golpe para la monarquía de Felipe II, que perdió en Flandes cualquier atisbo de razón al quedar diáfananamente claro que el ejército de Flandes tenía grandes mandos, pero carecía de rey.

Fue tal vez, junto con la derrota de Djerba y el desastre de la Armada Invencible, uno de los momentos más bajos del reinado de Felipe II. Las diecisiete provincias de los Países Bajos, unidas en la Pacificación de Gante, decidieron que los españoles se fueran de Flandes. Requesens no llegó a ver con vida el desastre, pues falleció de improviso, llegando a ocupar su vacante el hermanastro del rey, don Juan de Austria, vencedor de Lepanto. Pocas veces alguien ha llegado a un cargo en tan difícil situación; después del Saco y la Pacificación, Felipe II había tenido que retirar todo su ejército en abril de 1577. Nada podía molestar más a los veteranos, tras resarcir la bolsa, que abandonar ciudades conquistadas con tanta sangre y esfuerzo; pero lo hicieron, vaticinando Dávila que «Puede que ahora su alteza nos despida, pero muy pronto tendrá que volver a llamarnos». Don Juan, sin fuerza y sin autoridad, con las dieciséis provincias perdidas, no tardó ni tres meses en pedir su regreso a Felipe, que, completamente desorientado y reincidiendo en su lamentable política de vaivenes equívocos, se lo concedió. Otra cosa hubiera sido dejar su propio hermano a merced del enemigo o abandonar Flandes, lo que tanto sufrimiento habría ahorrado. El rey de España, en una lacerante paradoja, se veía obligado a mantener aquello sobre lo que no era capaz de reinar. Sólo contando con personajes excepcionales y un ejército increíble y sobrehumano pudo conseguir una remota sombra de dominio.

Tras el Saco de Amberes, los mismos católicos flamencos ignoraron a don Juan y nombraron su propio gobernador, Matías de Austria —sobrino de Felipe II— sin contar con la aquiescencia de este. Para afianzarse, Juan de Austria tendría ahora que

imponerse a los católicos, su propio bando, que también renegaban de los protestantes de Orange; esta nueva hazaña se logró en Gembloux (1578), a pocos kilómetros de Namur, donde los tercios, ya de vuelta y al mando de Farnesio y Gonzaga, lograron atrapar al ejército belga mandado (¡oh, sarcasmo!) por el conde Bossu, Guillermo de la Marck y el hijo de Egmont, destrozándolo tras una potente carga de caballería. La pica española, tan precaria en Flandes, volvía a estar firmemente anclada al terreno. Don Juan apenas pudo ampliar su precario perímetro con Hainaut y Limburgo antes de que le sorprendiera la muerte, por unas fiebres que lo postraron en cama. En realidad, lo mataron los médicos, empeñados en sangrarle por una hemorroide que no pudieron controlar; o puede que, a base de disgustos, su propio hermano Felipe, que le había hecho pagar el pato. El que fuera paladín de la cristiandad frente al poder otomano vino a morir en supremo sacrificio de esta ordalía familiar, defendiendo la tierra consignada en la herencia por su padre, el emperador Carlos V.

De forma natural, le sustituyó Alejandro Farnesio, que había venido al mando de las tropas. Farnesio era hijo de Margarita de Parma, antigua gobernadora, y sobrino, por tanto, del rey Felipe II, con el que se había criado. Como hijo de flamenca, resultaba más digerible para el bando católico, y, habiendo vivido con su madre en los Países Bajos, los conocía bien. Aunque con menos encanto que don Juan, tuvo mejor suerte y, contando con más talento militar que el duque de Alba, estaba desprovisto de su orgullo medieval. Estudioso, discreto y objetivo, Farnesio se reveló un competente general y brillante *poliorceta*, es decir, entendido en el arte de atacar y defender plazas fuertes. Su estrategia en Flandes consistió en iniciar una activa negociación para recuperar a los católicos flamencos, uniéndolos mientras conseguía para la causa el apoyo de banqueros españoles e italianos, de forma que no volvieran a fallar los pagos al ejército. El método sería el del palo y la zanahoria, afrontando la aventura guerrera sólo si no había otro remedio. Este proceder inteligente, de fino cirujano político combinado con unas grandes dotes militares, significó para España encontrar la persona capacitada para alumbrar un fin a este conflicto, logrando el retorno a la Corona española de las provincias católicas flamencas y renunciando a Holanda y Zelanda, profundamente calvinistas. Aparte de ejercer la autoridad de la que Felipe II fue incapaz, puso con ello los cimientos para la fundación de dos naciones, Bélgica y Holanda, que han llegado hasta nuestros días.

En abril de 1579 las provincias valonas de Flandes, Hainaut, Douay, Orchies y Artois formaron la Unión de Arrás a instancias de Farnesio, a lo que respondió Guillermo de Orange con la Unión de Utrecht, que agrupaba Holanda, Zelanda, Utrecht, Güeldres, Overijssel, Frisia y Groninga, las Siete Provincias (*De Zeven Provinciën*) holandesas. El líder protestante, cada vez más radical en su intransigencia y deriva calvinista, se negaba ya a hacer las paces pues codiciaba proclamarse estatúder de los Países Bajos; ahora era un valor a la baja, al contrario que Farnesio. Como suele suceder en estos casos, para revitalizar su causa concibió

un proyecto desesperado: en 1581, tras desposeer a Felipe II de sus derechos, ofreció el título de conde de Flandes al católico Francisco de Valois, duque de Anjou. Aquello significaba entregar a Francia las provincias católicas las cuales, comprendiendo que había perdido la razón, le volvieron definitivamente la espalda, adhiriéndose a la causa española. Pero eso no fue lo peor: en enero de 1583, las tropas del duque de Anjou entraron, en efecto, en Flandes, sometiendo a Amberes al segundo *saco*, esta vez a manos francesas. Pero los católicos serían capaces de expulsar al saqueador intruso.



Sobrino de Felipe II y gobernador general de Flandes, Alejandro Farnesio, duque de Parma, fue el máximo genio militar de su época y una destacadísima figura intelectual; antes que nadie se dio cuenta de la imposibilidad de la Empresa de Inglaterra, permaneciendo a pesar de todo fiel a los designios de su soberano. VAN VEEN, Otto. *Alejandro Farnesio* (1585).

Por último, un exaltado borgoñón asesinaba a Guillermo en su palacio de Delft al año siguiente, sucediéndole su hijo Mauricio. Farnesio, por su parte, superaba su primer asedio, el de Maastricht, en 1579, sufriendo ambos contendientes muchas bajas. Quien más padeció, una vez más, fue la población civil, entregada a los excesos de la soldadesca, pereciendo en la masacre casi diez mil personas. Las tropas

españolas, castigadas por su brutalidad, tuvieron que regresar a Italia; pero volvieron por segunda vez (los vaivenes de Felipe) en 1582, pues, según el propio Farnesio: «Lo que necesito son soldados españoles». Pensando en ayudar a su sobrino, Felipe II le envió a su madre, Margarita de Parma, dueña de una gran experiencia pues había ocupado su puesto. Para su sorpresa, madre e hijo se enfrentaron irreconciliablemente, regresando Margarita a Italia en 1581 echando pestes de su propio vástago.

Pero, mientras esta pendencia familiar surgía en Bruselas, otra acuciaba a Felipe II en la propia península ibérica, nada menos que a cuenta de sus antepasados, los reyes de Portugal. De forma paralela al emperador Carlos V, Juan III —que, a decir de todos, era un calco de Felipe, pero en grueso— había gobernado Portugal con solvencia y rectitud. Estaba casado con Catalina de Austria, virtuosa señora hermana de Carlos y tía de Felipe de España; de ella tuvo al príncipe Juan, que casó con Juana, hija del emperador, en un alarde de consanguinidad a los que tan aficionada fue (para su desgracia) la Casa de Austria. Este príncipe falleció tres años antes que su padre, en 1554, dejando un hijo póstumo, el heredero Sebastián, el cual —del mismo modo que don Carlos, hijo de Felipe II— pronto empezó a dar muestras de discapacidad.

Cuando llegó al trono, al joven monarca, aficionado a los libros de caballería, navegar con mal tiempo y cumplir con todos los preceptos de la Iglesia, le dio por otros extravagantes *hobbies* como organizar tertulias imaginarias con los cadáveres de sus antepasados extraídos de sus tumbas en los monasterios de Alcáçova y Aljubarrota, participar en torneos medievales y soñar con la conquista de Marruecos. Concibió este último proyecto sin que nadie —ni siquiera su tío, Felipe II, ni el propio duque de Alba— fueran capaces de disuadirle y siendo respaldado por la aristocracia portuguesa y casi veinticuatro mil soldados que le siguieron sin inmutarse para defender al sultán de Marruecos, Muley Ahmed, frente al intruso Abd-el-Malik el Maluco. La expedición siguió su previsible fin, internándose hasta la llanura de Alcazalquivir (1578) donde esta cruzada terminó con la aniquilación de todos los portugueses, tres mil mercenarios alemanes, dos mil españoles y seiscientos italianos del ejército de Sebastián, que sucumbió en lo más duro de la batalla contra las huestes de Abd-el-Malik.

Portugal se había quedado sin rey; ocupó el trono el anciano cardenal Enrique, para tratar de solucionar por métodos incruentos el problema sucesorio: como candidatos con más derechos estaban los tres nietos de reyes portugueses, el rey Felipe II de España a la cabeza (al que apoyaba la nobleza), la duquesa de Braganza (favorita del cardenal) y un bastardo, Antonio, prior de Crato, apoyado por el pueblo por la sencilla razón de que era el antídoto contra el enemigo histórico, los castellanos. Contaron con menos posibilidades el duque de Saboya, Ranucio Farnesio e incluso la regente de Francia, Catalina de Médicis, que se implicaría a fondo en esta conflictiva cuestión. Realmente, la cosa no admitía muchas discusiones, puesto que el único candidato que disponía de fuerza y argumentos para heredar la Corona

portuguesa era Felipe; pero, precisamente por ello, Catalina e Isabel de Inglaterra estaban más que dispuestas a evitar un excesivo poderío español con la unión de ambos reinos (España y Portugal), por lo que apoyaron decididamente al prior de Crato cuando el cardenal Enrique murió, en 1580, proclamándose Antonio en Lisboa nuevo rey de los portugueses. El reinado duró tan sólo cuarenta y cinco días, los que tardaron las tropas del duque de Alba en invadir Portugal y llegar a Lisboa, tras derrotar en Alcántara a los partidarios de Antonio. Las apoyaba por mar una fracción de la flota de galeras veteranas de Lepanto, al mando del que, en aquel momento, seguramente era el mejor almirante del mundo, don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz.

Bajo ningún concepto podía Felipe II permitirse un Portugal dominado por Francia o Inglaterra en las rutas estratégicas del Atlántico. Esta invasión, lejos de un acto hegemónico, era una operación bélica de primera necesidad. Antonio no pudo sino escapar a las islas Azores, donde se haría fuerte y tendría lugar la gran batalla naval que decidió el conflicto. La reina de Francia, Catalina de Médicis, plenamente involucrada en su respaldo al prior, armó en los astilleros de Dieppe y El Havre una flota de sesenta y cuatro barcos con seis mil hombres de guerra a bordo, los cuales, una vez listos y a son de mar, se congregaron en Belle-Isle a la espera de los seis bajeles prometidos por la reina Isabel de Inglaterra.

Esta formidable escuadra estaba al mando de Felipe Strozzi, señor de Eparny-Bressuic y vástago de Pedro Strozzi, mariscal de Francia. Su peripecia, así como la neutralización a cargo de la flota del Atlántico de don Álvaro de Bazán, la describiremos en detalle en el capítulo correspondiente, donde servirá para mostrar un claro precedente bélico de las operaciones que, ocho años después, se llevarían a cabo en las costas inglesas. Apenas veinte unidades francesas lograron escapar de la completa derrota sufrida por esta escuadra francesa entre San Miguel de Azores y Santa María, el 26 de julio de 1582. Otras tantas debieron regresar a Francia, se dispersaron o se hundieron por el camino. La consternada reina Catalina sólo pudo aprestar quince naos del gobernador de Dieppe, Aymar de Chaste, más nueve compañías de soldados, para reforzar la guarnición de Terceira ante la inminente invasión española. Las fuerzas navales de Felipe II, al mando de Bazán, acababan de lograr la segunda gran victoria naval del reinado. Al año siguiente, una fuerza anfibia regresó para terminar el trabajo, conquistando la isla Terceira, donde se refugiaban los últimos incondicionales del prior de Crato, que acabó por escapar a Inglaterra. Las Azores cayeron así por completo en manos españolas, añadiéndose a los dominios de Felipe II.

Puente hacia el triunfo

Habíamos dejado a Alejandro Farnesio libre, al fin, en Flandes, para emprender su arrolladora campaña militar, que le llevó a apoderarse de Tournai en 1581, Oudenarde al siguiente y, mientras el coronel Verdugo tomaba Zutphen, en 1583, conquistó la costa flamenca, Dunkerque, Nieuwpoort, Diksmuide, Westerloo, Axel y Rupelmonde, quedando sólo Ostende en manos rebeldes. Se volvió entonces al interior tomando Brujas, Vilvoorde, Aalst e Ypres. Todas las miradas quedaron fijadas en Amberes, la gran capital sobre el río Escalda entre Flandes y Brabante cuya rendición podía significar el fin del conflicto. Recientemente había soportado dos *sacos*, el español de 1576 y el francés de 1583; ciudad fortificada por los españoles en tiempos del duque de Alba, contaba con un cordón de murallas unido por diez bastiones, en cuyo extremo se alzaba la ciudadela poligonal defendida por seis mil mercenarios profesionales ingleses y franceses, además de los doce mil nativos al mando de Felipe de Marnix, señor de Santa Aldegunda, recalcitrante ideólogo de la causa protestante que, veinte años atrás, había estampado su firma en el Compromiso de Breda contra Margarita, madre de Farnesio.

¿Cómo sitiar una ciudad semilacustre como Amberes, ubicada en un laberíntico estuario inundable? En las islas, barrizales y pantanales no cabía guerra de empalizadas, ni trincheras o zapadores, al modo de otras ciudades de Flandes (Breda); tampoco de asalto directo a las murallas como en Constantinopla, pues antes había que salvar los esteros. El problema planteado a un experto como Farnesio era de primera magnitud, y sólo sus extraordinarias dotes militares le permitirían abordarlo con garantías de éxito. Los defensores, en efecto, lo tenían muy fácil si venían mal dadas: rompiendo los diques del cauce del Escalda, podían encerrarse luego tras las murallas de la ciudad, quitando así a los sitiadores terreno en que operar. Privados, materialmente, de firme bajo los pies, las tropas españolas quedarían también aisladas por mar, puesto que los mendigos dominaban por completo Walcheren y la Esclusa, pudiendo aventurarse en el meandro por el cauce del río con sus embarcaciones y abastecer Amberes de víveres y pertrechos siempre que lo necesitaran los sitiados.

El gobernador español de los Países Bajos tomó el camino de Amberes con su ejército en el verano de 1584. La campaña se inició con escaramuzas en las islas de Waes, Doel y Blanwgarn, cuyo objetivo no era otro que ir apoderándose de los sucesivos fuertes o castilletes en ambas márgenes del río que otorgaban el dominio de los diques. En un audaz ataque nocturno a Waes, en la margen sur del Escalda, se conquistó Kalloo, donde Farnesio emplazó su cuartel general. La lucha por el meandro aguas abajo de Amberes se estabilizó con los españoles dominando la orilla sur y el dique de Kouwensteyn en la orilla norte; los protestantes no podían inundar el terreno al haber perdido el dique, pero, fuertes tras las murallas de Amberes y Lillo, controlaban sin dificultad el tráfico fluvial, que los abastecía regularmente cada

noche sin que los españoles pudieran evitarlo.

Farnesio decidió construir un puente mixto —mitad apoyado en estribos, mitad flotante— que atravesara el cauce del río Escalda entre los pueblos de Kalloo y Oordam para cortar el tráfico fluvial enemigo. Negaba así el general español las dos vías de supervivencia de los protestantes: la inundación, puesto que ya controlaba los diques, y la circulación río arriba interrumpiendo el curso del Escalda. Esperaba con ello provocar la rendición de la ciudad sin que fuera necesario el asalto. El gobernador de los Países Bajos supo ver que interceptar el cauce era clave para decidir la campaña; un golpe de suerte, además, vino en su ayuda: Gante cayó en septiembre, proveyéndolo de una subvención de doscientos mil florines para construir el puente. Pronto quedó establecido un canal de comunicación de treinta millas directo a esta ciudad, por el que el ejército español recibía su aprovisionamiento.

El puente, de casi seiscientos setenta metros de largo, estaba apoyado en las respectivas orillas —sur y norte— por el fuerte de Santa María, que lo conectaba con Kalloo, y el de San Felipe, en la orilla de Oordam. Se componía de dos estribos fijos de tierra, estacas y escollera (uno de 80 metros de largo y el otro de 200) sobre el cauce del Escalda, que podía llegar hasta los diecisiete metros de profundidad. Entre ambos, el hueco lo salvaba un tramo flotante de unos cuatrocientos metros de largo, donde se ubicaron treinta y dos barcazas, costado contra costado, de doce metros de ancho cada una, ancladas al fondo y cubiertas con tablones de las que emergían, como espinas de puercoespín, unas varas horizontales de punta metálica para que ningún ingenio enemigo pudiera alcanzar el puente. Cada barcaza estaba dotada con treinta soldados y dos o tres cañones, quedando la batería completa del puente con ciento cincuenta cañones para proteger no sólo barcazas, sino también los estribos y fuertes de cada extremo.

Resultó una magnífica obra militar; teniendo en cuenta que los más poderosos galeones apenas podían llevar la tercera parte de artillería, era el ingenio flotante más potente de su época. Se nombró su comandante a Juan del Águila, capitán del tercio que había tomado la isla de Doel, cuyos hombres dotaron el puente. La obra se terminó en febrero de 1585; para protegerla, Farnesio ordenó construir una flotilla de veinte galeotas de doce remos con un cañón, precedentes de las famosas cañoneras de Barceló. La aparición del puente, aguas abajo de Amberes, constituyó un duro golpe para los sitiados, que llevaban seis meses de asedio; la conexión con los mendigos quedaba cortada y, sin aprovisionamiento posible que pudiera llegar por el Escalda, Amberes era fruta madura.

Farnesio ofreció la rendición, pero Felipe de Marnix, controlando con mano férrea a los disidentes, envió misivas de auxilio a Dinamarca, Francia e Inglaterra. Sólo acudió en su ayuda la flota holandesa, bajo el mando de Justino de Nassau. A comienzos de abril, se presentó en Walcheren con más de un centenar de embarcaciones, remontando la Esclusa hasta el meandro para apoderarse luego del cauce en dirección a la ciudad. Desde el fuerte de Lillo se inició entonces un ataque

combinado a la orilla sur, conquistando los rebeldes el fuerte de Liefkensoheck; pero el siguiente fortín, San Antonio, resistió el empuje y Farnesio pudo contraatacar con éxito, castigando implacablemente al comandante del fuerte, que fue ejecutado. Nassau renunció a atacar el puente por el momento, retirándose al fondeadero de Lillo, donde quedó a la espera.

Para un caso de absoluta emergencia como el presente, Felipe de Marnix había reservado el último cartucho: un artificiero renegado de Mantua, Felipe Giambelli, que se había pasado al bando protestante para desarrollar diversos ingenios explosivos. En principio, se mandaron corriente abajo barriles cargados con dinamita, que se desviaban de su objetivo, explotaban a destiempo o no llegaban a hacerlo; luego se arrojaron redes de lienzo para que se enredaran en los pilotes del puente, convirtiéndolo así en un dique de forma que la propia fuerza del agua terminara por desmantelarlo. Era un método ingenioso, pero imposible de aplicar sin acceso a la obra, como era el caso. Se construyeron entonces cuatro brulotes explosivos de entre ochenta y noventa toneladas cada uno, (para hacernos una idea, el tamaño de la nao *Victoria* de Juan Sebastián Elcano); sus bodegas iban atiborradas de explosivos, sobre los que se colocó metralla en forma de piedras, clavos, cadenas, barras de hierro, astillas de mármol y también lápidas de tumbas, de las que se esperaba, al parecer, un buen comportamiento balístico.

La clave para el éxito de un ataque con brulotes era, en primer lugar, lograr que la longitud de las mechas fuera suficiente para que explotaran a su debido tiempo, y, en segundo, que la flota de Lillo aprovechara la conmovición para atacar desde aguas abajo, destruyendo el puente. A este fin, se avisó a Justino de Nassau, calculándose el tiempo que los brulotes tardarían en llegar allí con la corriente y poniendo la porción de mecha adecuada. Un día de abril dio comienzo el ataque: los brulotes, con una escolta de una docena de embarcaciones una milla río arriba del puente, se lanzaron contra él. Batidos por la artillería de los fuertes de San Pedro y San Sebastián, uno de ellos se hundió y dos se desviaron por la fuerte corriente a la orilla, explotando sin peligro. Justino se dirigió con sus unidades para atacar el puente; viéndolo, sin embargo, indemne y disparando, renunció al ataque, dándolo por terminado y fallido.



Maqueta de la galera *Real* realizada por Félix Sorli. El espinazo de las Armadas de Felipe II fueron las prácticas galeras mediterráneas, pronto superadas, en el ámbito del océano Atlántico, por el galeón dotado de piezas de artillería.

La imprescindible y vital coordinación protestante había fallado; pero el último brulote explosivo quedó enganchado en unas estacas defensivas y la corriente acabó por liberarlo, yendo a estrellarse contra el puente entre las barcasas de la ribera sur, no lejos del fuerte de Santa María. Allí quedó mientras la mecha se iba consumiendo; parecía inofensivo, pero en sus entrañas latía el germen para una tremenda tragedia. El propio Alejandro Farnesio casi resulta víctima de ella, pues quiso abordar el brulote; pero el alférez Alonso de Vega, que conocía a Giambelli, se lo impidió, acompañándole al fuerte, donde estaría a buen recaudo. Le salvó la vida: la mecha se consumió y el brulote se desintegraba en una sobrecogedora explosión que hizo añicos unos cien metros de puente flotante —una decena de barcasas— evaporándose en el aire un número indeterminado de personas, entre quinientas y setecientas (casi todas del Tercio del Águila) de las que nunca más se supo. Otros muchos quedaron muertos en el sitio u horriblemente heridos o mutilados. El ruido se escuchó en Gante, donde temblaron los cristales de las ventanas, y los pedazos de metralla y tablones del puente se esparcieron en un radio de unos diez kilómetros, donde debió caer alguna lápida no lejos del cementerio. El propio fuerte de Santa María resultó afectado, y Farnesio quedó inconsciente, a causa de la onda expansiva, durante más de dos horas.

Si, en aquel momento crítico, Justino de Nassau hubiera atacado con su flota, el puente de Farnesio, con apenas dos meses de vida, habría dejado de existir. Por fortuna, los rebeldes no aprovecharon la ocasión; vuelto en sí, Farnesio ordenó prepararse para repeler el ataque de los mendigos de mar, que nunca llegó, y tapar inmediatamente la brecha con todo lo que flotara y pudiera obstruir el paso. Los ingenieros repararon el puente muy pronto, mejorándolo con un sistema de amarres y coderas que permitía largar varias barcasas en un momento dado para dejar pasar

cualquier brulote, en vez de estar rígidamente unidas como hasta la fecha. Las flotillas de galeotas que defendían el puente tuvieron que especializarse en un nuevo y peligroso ejercicio: interceptar los brulotes explosivos para, actuando sobre los timones, desviarlos a las orillas. Ningún brulote conseguiría volver a alcanzar la obra. Farnesio se había dado cuenta del riesgo corrido, y decidió eliminarlo emplazando cañones de largo alcance (culebrinas) en el fuerte de Liefkensoheck para hostigar la flota de Justino de Nassau en Lillo, obligándole a retirarse a la Esclusa.

El sitio de Amberes afrontaba así su tramo decisivo. El bando protestante, dándose cuenta de la superioridad estratégica de los españoles, empezó a analizar su forma de pensar, decidiendo jugarse en los diques el todo por el todo. Tras forcejear tres semanas rompiendo los diques que iban aislando posiciones enemigas, la batalla definitiva llegó el día 26 de mayo, cuando las fuerzas de Justino de Nassau desde la mar, y las de Felipe de Hohenlohe-Neuenstein (conocido como el conde Holac por los españoles) se coordinaron para atacar el estratégico dique de Kouwensteyn, al este de Lillo. La destrucción del dique permitiría inundar todos los terrenos de la ribera norte, de forma que los barcos holandeses de vientre plano —los famosos *skutjes*— pudieran pasar con suministros, víveres y pertrechos hacia Amberes, obviando el puente, patéticamente inútil en medio de una gran llanura inundada.

Hohenlohe dispuso de unos quince mil hombres, y Justino de Nassau de unos ciento sesenta barcos, para materializar este plan. Giambelli también prestó su ingenio: exprimió los últimos ahorros de los habitantes de Amberes para construir una embarcación de fondo plano y con un reducto central de doce cañones concebido para apoyar con fuego de artillería el ataque a los fuertes españoles; podía llevar casi un millar de soldados para el desembarco en la posición a tomar. El engendro se bautizó *El Fin de La Guerra*, pero sus financiadores, no sin ironía, lo apodaron *Gastos Perdidos*. Los españoles, crecidos, lo motejaron *Carantamaula*, es decir, el terror de los niños. La idea no era mala, pero Giambelli, que no era marino, se olvidó de que cualquier embarcación debe tener unas mínimas aptitudes de gobierno, de las que su invento carecía por completo.

Defendía el dique de Kouwensteyn el Tercio de Íñiguez y los italianos de Capizucchi, acantonados en cuatro fuertes sobre el propio dique: Santiago, La Plata, San Jorge y Victoria o *La Empalizada*. En el fuerte De la Cruz velaba el ubicuo coronel Mondragón, y en Staebroeck tenía su campamento Pedro Ernesto, conde de Mansfeld, el más leal caudillo católico flamenco. El primer ataque holandés se dirigió contra La Plata, donde fueron rechazados; intervino *El Fin de La Guerra* contra *La Empalizada*; pero, batido el precario buque por los cañones de los fortines españoles, acabó perdiendo el gobierno y derivando cerca de Oordam, donde fue abandonado. Las fuerzas del conde de Mansfeld acabarían capturándolo como paso previo al desguace. El fortín Victoria soportó el siguiente y masivo desembarco, desde Lillo, falleciendo sus defensores, Padilla y Chaves. Los mendigos engañaron momentáneamente a los españoles lanzando contra el dique varios brulotes falsos,

que provocaron la desbandada. Pero Mondragón y Monti llegaron pronto al auxilio, y los barcos de Justino, por el oeste del dique, y los de Amberes, por el lado opuesto, entraron también en la refriega. Los ansiosos zapadores protestantes, con palas, azadas y picos, se pusieron a desmantelar el dique, mientras los españoles volvían a taparlo con lo primero que encontraban a mano; a falta de algo mejor, los propios cadáveres, útiles para contener el agua a la desesperada.

El alud atacante resultó tan incontenible, que pronto los defensores tuvieron que ir retrocediendo y, habiendo derribado los zapadores una sección de dique, un barco de fondo plano con víveres logró cruzar y navegar hacia Amberes, ante el delirio de los habitantes de la ciudad. Pero fue el único; aunque los protestantes lograron cavar trincheras sobre el dique, el conde de Mansfeld, desde Staebroek, contraatacó con su hueste y el propio Alejandro Farnesio, desde el puente, ordenó a Juan del Águila mandar una porción de piqueros de su tercio (pertenecientes a la dotación del puente) para hacer lo mismo reforzando a Mondragón. Cuatro mil rebeldes perecerían en esta batalla frente a menos de un millar de soldados españoles e italianos; al cabo de la jornada, los católicos lograron expulsar a sus enemigos del dique, poniéndolos en fuga.

Sin poderse destruir el puente y habiendo perdido la batalla por los diques, el destino de los protestantes en Amberes estaba sentenciado. Sin embargo, aún resistirían otros tres meses. Alejandro Farnesio aprovechó para, con la llegada del verano, ir conquistando las poblaciones de los alrededores, cerrando así el cerco. A primero de agosto, viendo que el burgomaestre y sus irreductibles no cedían, el general español decidió atacar la ciudadela, que se tomó en dos semanas, desalojando a los mercenarios escoceses, ingleses y franceses de ella. Los propios ciudadanos forzaron finalmente la rendición el 17 de agosto; Farnesio impuso el retorno a la fe católica y lealtad hacia el rey Felipe II, prometiendo, a cambio, que las tropas españolas (los temidos tercios) no entrarían en Amberes ni se perpetraría un tercer y devastador *saco* contra la ciudad.

Alejandro Farnesio recibió, como recompensa por esta gran victoria, el Toisón de Oro y la propiedad de la ciudadela de Piacenza; merecidos premios, pues, tras San Quintín, Lepanto y Azores, acababa de cerrar el póker de grandes victorias españolas del reinado de Felipe II. No sólo eso: destruyendo una vez más las fuerzas rebeldes y mercenarias en los Países Bajos, había efectuado una efectiva puesta a punto y engrase de un magnífico ejército, ahora en su mejor momento, con la financiación resuelta y un tren logístico respaldándolo para cualquier empresa que pudiera proponerse; incluida la que muy pronto Felipe II asignaría a Farnesio, el paso del ejército a Inglaterra. En los mismos terrenos conquistados en Amberes se puso, sin solución de continuidad, manos a la obra, construyéndose en el río Waten setenta lanchas cada una capaz de treinta caballos y con una rampa de desembarco; en Nieuwpoort se hicieron doscientos botes de fondo plano, y veintiocho navíos de la escuadra de Flandes se concentraron en Dunkerque. Alejandro, ya duque de Parma,

procuró tener en 1586 todo listo para proceder a la invasión, con un ejército vencedor y temible, acuartelado en Nieuwpoort y Dixmunde; probablemente, el brazo armado más potente y eficaz con el que pudo contar la monarquía del Imperio hispano. Pero, por desgracia, a la Armada todavía le faltaba tiempo. Muchos reconocen que si la invasión, en vez de 1588, se hubiera materializado el año anterior, es muy probable que hubiera tenido éxito. El conquistador de Amberes tenía ya esbozado, en la mente, su nuevo y más ambicioso puente hacia Inglaterra, mas no pudo ser.

Tras estas concisas y necesariamente incompletas líneas, el lector puede haberse hecho una idea de la abrumadora amplitud y gravedad de los negocios que, avanzado el siglo XVI, se gestionaban desde la imponente residencia real de El Escorial. Son, en suma, los éxitos y fracasos de un reinado, cada cual con su relevancia: Felipe II sufrió los que tal vez fueran más grandes reveses en el desastre de Djerba (los Gelves), el Saco de Amberes (1576) y, ni que decir tiene, en la infausta aventura de la Armada Invencible, seguida del tardío saqueo de Cádiz en 1596. Pero también hubo momentos cumbre y de éxito en San Quintín, Lepanto, las Azores (1582) y la antevista toma de Amberes (1585); de forma temprana contra Francia en el primer caso, a mitad de reinado para detener el empuje otomano en el segundo, y para afianzar la sucesión portuguesa y zanjar la interminable contienda en los Países Bajos en los dos últimos, unos objetivos alcanzados satisfactoriamente. Sin menosprecio alguno, es inevitable apreciar que, frente a estos asuntos, los alfilerazos y humillaciones procedentes de Inglaterra nunca fueron una prioridad. Con el tiempo, eso sí, la irresponsable actitud de Isabel y la temeraria y destructora iniciativa de su gente acabaron por llamar la atención primordial de Felipe II, lo mismo que los caballeros hospitalarios de Malta, con sus razias, terminaron provocando el ataque de Solimán el Magnífico en su base de Malta.

A la pregunta: «¿No hubo revancha contra Inglaterra, a pesar de tantas cuentas pendientes?», la respuesta —exceptuando el postrer episodio de la Contraarmada— es negativa, pues hay que reconocer que Felipe tenía desafíos mucho más importantes de los que ocuparse. Puede que soportara con resignación las afrentas que veremos en los capítulos siguientes por la gran diferencia que le separaba del resto de invasores potenciales de la isla: aunque sólo de forma nominal, él era el único que había sido antes soberano de aquel reino. Es innegable que el rey de España tenía un firme interés misional sobre la isla, es decir, quería convertirla de forma definitiva al catolicismo; pero no es menos cierto —o, al menos, así lo intuimos— que Felipe (a pesar de los peores desplantes e ignominias perpetradas por Isabel y sus adláteres) nunca quiso aplastar o arrasarse Inglaterra, sino volver a reinar en ella.

3

INGLATERRA: ISABEL Y MARÍA

La reina de los líos

Si algo marcó la vida de la reina Isabel I, desde su adolescencia hasta los días previos a la Empresa de Inglaterra —es decir, desde 1550 hasta 1587, casi cuarenta años— fueron los enredos. Ella misma era fruto del enredo ya conocido, el repudio de la reina Catalina por su padre, Enrique VIII, para situar en su lugar a Ana Bolena, madre de Isabel, repudiada también pocos años después. Isabel, apenas una niña de corta edad, fue declarada ilegítima por el rey y confinada junto con Catalina y María Tudor (17 años mayor que ella) en el castillo de Hatfield. En este confinamiento creció Isabel hasta la pubertad, cuando, habiendo llegado su hermanastro Eduardo VI al trono, comenzó a maquinarse sus propios enredos. El primero fue una ñoña galantería adolescente, dedicándose a tontear con Thomas Seymour, almirante de la flota. Además de almirante, Seymour era esposo de Catalina Parr, viuda de Enrique VIII, y hermano del regente duque de Somerset, Eduardo Seymour; así pues, la joven Isabel sedujo o se dejó seducir por el marido de su madrastra, directamente emparentado con el regente de su hermanastro el rey. Reconozcamos que no estaba mal para empezar.



En un principio bastarda (como hija de Ana Bolena) e ilegítima (por declaración de su propio padre), la reina Isabel Tudor supo afianzarse en el trono inglés como defensora de la causa protestante frente al integrismo católico del papa y el rey de España desplegando una inagotable panoplia de recursos y subterfugios. *Reina Isabel I* (h. 1560). National Portrait Gallery, Londres.

Aquel peligroso enredo tuvo un desenlace que se repetiría a lo largo de la vida de Isabel: eran siempre los demás los que pagaban —casi siempre con la vida—, pero nunca ella, que aprendió a desarrollar una táctica evasiva infalible, traicionando a la otra parte en el momento oportuno para irse de rositas. Esta era Isabel I de Inglaterra, y lo fue durante todo su reinado; una escapista de primera categoría que habría hecho palidecer, mano a mano, al increíble Erich Weiss, más conocido como *El Gran Houdini*. A su debido tiempo, Somerset tuvo que arrestar a su hermano Thomas, enviarlo a juicio y luego condenarlo a muerte. Tontear con Isabel sería así, durante toda su vida, algo que se podía pagar muy caro. Que se lo digan, si no, a sus sucesivos amantes, o a María Estuardo, que fuera reina de Escocia y candidata

católica al trono inglés por ser bisnieta de Enrique VII, cuando, víctima de otro monumental enredo (esta princesa tampoco era manca al efecto) se acogió a la protección de Isabel en 1568, con estas dulces palabras: «Mi querida hermana en Dios, no tengo más esperanza que vos». Isabel la encarceló y retuvo presa durante casi veinte años, hasta 1587, cuando firmó la orden para su ejecución, que acarreó sobre ella las iras de toda Europa en general y el catolicismo en particular, pudiendo constituir la gota que desbordó el vaso de la paciencia de Felipe II para enviar a Inglaterra la Gran Armada. Fue tal vez el más espectacular enredo de Isabel, que no tuvo empacho en encarcelar a su primer secretario, William Davison, por haber ejecutado la orden. Al parecer, lo firmado no era lo que la reina deseaba.

Cuando María Tudor ocupó el trono como implacable defensora del catolicismo inglés, Isabel tuvo que hacer prodigios de escapismo, pues se la acusó de que varios señores la habían querido coronar como reina protestante. Por alguna razón (parece que Felipe II intercedió por ella) la despiadada *Bloody Mary* se conformó con encerrarla en la Torre de Londres en compañía de un guapo muchacho, Robert Dudley, demostrando una compasión que, a la vuelta de los años, Isabel no tendría con María Estuardo. En aquellos difíciles inicios, la joven Isabel, de apenas veinte años, sacó lo mejor de sí misma, pidiendo ser instruida en la religión católica y arrojándose sin trabas en brazos de Dudley para compensar las penas de este nuevo confinamiento. También prometió mantener Inglaterra como reino católico si llegaba a ocupar el trono. Si alguien la creyó, desde luego, no profesaba la religión protestante.

Al término del reinado de María, sus súbditos la aclamaron como *Reina Virgen*, haciendo la vista gorda sobre las inefables veladas en la Torre. Los ingleses y, especialmente, el protestantismo cismático anglicano, acogieron entusiásticamente a Isabel, que pronto olvidó sus clases y promesas para fomentar, instituir e implantar la religión protestante anglicana en las islas. Se malograba así una posible boda con su cuñado viudo, Felipe II de España, declarando el papa a la reina de Inglaterra «hereje, relapsa y privada de sus derechos reales», de lo que aquel tomaría muy buena nota. Pero la frívola crónica rosa anglosajona ha preferido dejarnos el argumento de que su bellísima, desinhibida y valiente reina Isabel rechazó de plano al rey de España. Lo cierto es que el burócrata de El Escorial, aun queriendo, no habría podido nunca desposar a Isabel si esta no renunciaba a la religión protestante, so pena de excomuniación para él mismo; además, según algunos autores, Isabel no habría podido casarse, pues padecía una malformación vaginal que la hacía estéril. En este mismo caso se había visto la reina de Francia, Catalina de Médicis, que, oportunamente intervenida por el cirujano Paré, pudo luego alumbrar nueve hijos; pero no consta que Isabel se sometiera a una operación parecida. De esta forma, el famoso enlace de Felipe e Isabel —luego encarnizados enemigos a muerte a cuenta de la Jornada de Inglaterra— no se malogró por los femeniles rechazos, sino por ser imposible absoluto: Isabel no podía aceptar conocedora de sus limitaciones, y para Felipe era

impensable casarse con una hereje. Una vez ceñida la corona, Isabel no mostró el menor propósito de renunciar a la religión anglicana (que la dotaba de inmenso poder) a ningún precio.



Robert Dudley, duque de Leicester, máximo favorito de la reina Isabel, resultaría un mediocre militar, fracasado ante Farnesio en los Países Bajos e inédito defensor de suelo inglés al no tener lugar el desembarco de la Empresa de Inglaterra. *Robert Dudley, conde de Leicester* (h. 1564). Waddesdon Manor, Inglaterra.

Conforme avanzaba en su ejercicio como reina de Inglaterra (desde 1558) Isabel comprendió que su capacidad natural para generar enredos podía ser una herramienta muy útil; a diferencia de Felipe II, Isabel no era reina legítima, sino bastarda, y aunque su padre la legitimó «a la brava» con el cisma anglicano, luego no dudó en deslegitimarla para que el hijo de su tercera esposa, Juana Seymour, pudiera reinar. No pudo haber una retractación del hecho, pues, en tal caso, favoreciendo a Isabel Enrique VIII hubiera impedido el reinado del malogrado Eduardo VI, que finalmente se produjo. Pero la hija de Ana Bolena quedó en una comprometidísima situación legal, sólo salvable a la muerte de Bloody Mary, mujer de Felipe II, gracias a que los

ingleses demostraron tener una manga ancha inabarcable con su nueva soberana, siempre y cuando mantuviera la religión protestante. Había importantes intereses, personajes y *lobbies* en Inglaterra del bando protestante como para hacer la vista gorda sobre la legitimidad de la *bâstarde anglaise*, el mismo retoño del cisma anglicano que ahora ocupaba el trono.

Pero eso no significaba que Isabel pudiera dormir tranquila; de hecho, la primera parte de su reinado transcurrió como si un eterno peligro la amenazara de continuo. Tenía poderosos enemigos exteriores —el papa, que la había excomulgado y recomendado desobediencia a sus súbditos, además de su cuñado Felipe II, que fuera proclamado rey de Inglaterra— e incluso dentro de las islas, María Estuardo, reina de Escocia (a la que retendría en su poder) con mayor legitimidad que la suya; aunque los hechos se encargaron de demostrar que los peores adversarios de Isabel estaban en su entorno, a veces durmiendo cerca de su propia cama. Su forma de sobrevivir consistió en hacer del enredo un arte cuyas consecuencias ella siempre pudiera dominar; para lo demás estaba su indomable determinación, el consumado talento de actriz, la repentina e inesperada bronca a sus consejeros y hombres de estado o, cuando todos estos recursos se habían agotado, la simple histeria, a la que era bastante adicta. Mattingly, que ha profundizado en el carácter y proceder de la reina protestante de manos de su biógrafo John Neale, nos habla de «flexibilidad» y «sinuosidad», cuando no se la tenía, simplemente, por lunática «a lo galaico» de la que nunca sabías si venía o se iba. Con una singular habilidad, entre sus enredos, caprichos y extraño carácter, Isabel supo tejer un nebuloso e incierto baluarte de tenebrosos límites, cuyas normas sólo conocía ella y cuyos peligros no regía la justicia o la sensatez, sino, clara y llanamente, el interés real, cuando no el simple capricho.

Con el tiempo, Isabel descubrió que todo este montaje —que pocas sociedades bien organizadas hubieran consentido— era ideal para reinar sobre el montaraz pueblo inglés, dispuesto, como la reina, a tolerar cualquier cosa siempre y cuando se satisficieran sus anhelos e intereses. La genial jugada de Isabel estuvo en no quedar ella sola protegida por aquel extraño y surrealista manto de escurridiza protección (como hubiera hecho cualquier otra persona asustada), sino extenderlo sobre el pueblo inglés, que, una vez comprendió que la reina lo trataba como a su marido y contaba con amplios márgenes para hacer lo que deseara —pero no para esperar luego apoyo o aplauso real si las cosas salían mal— podía hacer prácticamente lo que le viniera en gana. El pagano de todo este hecho, evidentemente, iba a ser el Imperio español en América que, víctima de la codicia inglesa, y sin traba alguna por parte de su reina, sufriría el continuo azote de los peores canallas del hampa inglesa emitidos desde la propia Inglaterra y con unos sólidos contactos reales, pues la reina, con la amoralidad y la inescrupulosidad que han de colocarse en su deber, no tuvo reparo en participar de las ganancias de botines que, en la mayor parte de los casos, estaban teñidos de la violencia del tráfico negrero, estupro, torturas, saqueos y barbaridades

de todo género sobre los civiles inocentes. Este fue, en el fondo, el gran resultado de los subterfugios de Isabel, que a tantos autores anglosajones ha fascinado: unas mañas abyectas de una persona entrada en pánico que acaban amparando a delincuentes y criminales para perpetrar, impunemente, los peores crímenes. Aspecto este último que los autores británicos siempre olvidan, o lo llaman expansionismo americano, obviando que las vanguardias inglesas se expandían sobre la sangre de los demás. Isabel ha de ser responsable ante la posteridad de haber creado el caldo de cultivo para que todas estas atrocidades sucedieran.

Un negrero con pretensiones

Pero sigamos la ruta de los enredos con la que la reina de Inglaterra tejió la maraña de su reinado. Al año siguiente de subir Isabel al trono (1559), se firmó la paz de Cateau-Cambrésis, que señaló el fin de la eterna guerra continental entre Francia y el Imperio español; pero, en las celebraciones subsiguientes, el rey francés Enrique II, esposo de Catalina de Médicis, sufrió un accidente en un torneo, falleciendo poco después. En la década siguiente estalló en Francia la guerra civil religiosa; Catalina, regente de su hijo Carlos IX, se inclinaba al principio por el bando protestante capitaneado por Gaspard de Coligny y el príncipe de Condé, este de la familia Borbón, protestante hasta la médula. Debutando en el enredo internacional, en 1562 el nuevo gobierno de Isabel de Inglaterra rubricó con Coligny y Condé un acuerdo comprometiéndose a enviar a Normandía un ejército expedicionario inglés vía el puerto de El Havre, a cambio de la definitiva entrega de Calais, cuya pérdida tanto se reprochó a María Tudor y Felipe II. El intervencionismo de Isabel pretendía neutralizar el de Felipe II a favor del bando católico y el duque de Guisa, pero terminó con la ocupación del puerto de El Havre y es de todos conocido que cuando los ingleses —por cualquier motivo— echan pie a tierra en algún lugar, cuesta grandes trabajos que vuelvan a embarcar; en ocasiones, pueden transcurrir trescientos años sin que esto suceda (léase Gibraltar). El desembarco inglés, primero desde Juana de Arco, causó tan mala impresión en Francia que Catalina de Médicis pudo aprovechar la discordia protestante para firmar la tregua de Amboise con los católicos; restablecida la paz, exigió de Isabel el reembarque, pero esta se negó. El ejército francés tuvo que establecer el sitio de la ciudad y obligar a capitular a las tropas inglesas, totalmente derrotadas. Sin embargo y, a diferencia de lo ocurrido a María Tudor, nadie responsabilizó a Isabel por el estrepitoso fiasco.

Inevitablemente, los enredos de Isabel tarde o temprano tenían que acabar alcanzando al imperio de Felipe II. Los buques mercantes españoles venían surcando las aguas de las Azores desde el siglo anterior, pues era el punto de paso obligatorio en la derrota atlántica de veleros que regresaran de América a Europa; sobre ellos, los protestantes franceses y británicos desataron una cacería completamente ilegítima e injustificada, se estuviera en guerra contra España o no. El primer pirata inglés del que consta se apoderó de un cargamento español fue un tal Robert Regener en 1545, a fines del reinado de Enrique VIII, sobre cuyos barcos se ejercieron represalias en los Países Bajos. Incluso durante el reinado de María Tudor, el almirante español Álvaro de Bazán capturó en el puerto marroquí de Salé dos buques piratas ingleses que hostigaban las pesquerías españolas del banco canario-sahariano. También las Flotas de Indias apresaron, en tránsito, cinco barcos ingleses que, inexplicablemente, les habían atacado. Isabel, al comienzo de su reinado, procuró reprimir la piratería dando órdenes en tal sentido a los capitanes de naves reales. Pero muchos buques ingleses, la inmensa mayoría, pertenecían a armadores particulares profundamente arraigados en la administración y la sociedad de este país; por ello, cuando alguno decidía dedicarse ocasionalmente a la piratería, poco tenía que temer de su propio estado, del que estaban seguros de obtener perdón e impunidad. A la propia reina, aun queriendo, le hubiera costado mucho cambiar este estado de cosas: sus consignas hubieran ido a contracorriente.

Isabel habría podido, no obstante, organizar redadas en sus puertos, imponer multas y fortalecer su armada, solicitando colaboración a Francia e incluso España para reprimir unos ataques piráticos que —tarde o temprano— podían volverse contra el propio tráfico mercante inglés. Lejos de ello, y excluyendo los escrúpulos, el decoro como soberana y la dignidad de Inglaterra como nación, pasó de la impunidad a hacer la vista gorda cuando los barcos ingleses incurrieran en todo tipo de ilegalidades. Lo que Felipe II podía esperar de Isabel en materia de piratería empezó a verse en 1561, cuando el adelantado Pedro Menéndez de Avilés (que expulsaría de la Florida a los hugonotes protestantes franceses que pretendían instalarse allí) apresó cinco naves inglesas de los piratas Champneys y Poole, que fueron entregados a las autoridades británicas acusados de haber capturado un bajel español procedente de América. De forma sorprendente, se les puso en libertad, y volvió a suceder cuando un tal Thomas Cobham, habiendo apresado naves de Flandes por valor de cuarenta mil ducados, tras una fulminante condena a muerte para contentar al embajador español resultó luego indultado.

Felipe II respondió confiscando treinta barcos ingleses en los puertos españoles y enviando doscientos cuarenta presos de esa procedencia a servir en galeras. Pero, a través de sus embajadores y con sus habituales mañas, Isabel distendía estos momentos de tensión; Felipe, de buena voluntad, devolvía lo confiscado, y los armadores ingleses volvían a las andadas. Isabel y ellos parecían hechos el uno para el otro, pues, procediendo del vulgo, eran presumidos y gustaban de arrimarse a la

realeza, e Isabel codiciaba lo único que podían ofrecerle: su dinero; es decir, una parte en el botín. De entre ellos, el más espabilado, sin duda alguna, fue John Hawkins, de Plymouth, autoproclamado «Defensor del derecho de Inglaterra a comerciar en cualquier parte del mundo»; en otras palabras, un individuo dispuesto a defender a todo trance el comercio inglés en todo el orbe. Lo que no decía es que pretendía hacerlo por cualquier método, saltándose, por supuesto, el monopolio comercial que España mantenía con su imperio ultramarino; quien no deseara comerciar con él podía ser objeto de amenazas, violencia, extorsión, secuestros e incluso asaltos piráticos. El negocio de un individuo de semejante calaña era el más detestable, el tráfico de esclavos. Los cronistas británicos alaban alegremente a John Hawkins a pesar de este hecho incuestionable, que para cualquier otro país habría cubierto su memoria del más negro oprobio. Consideran al negrero Hawkins un valiente y decidido defensor del libre comercio. Que la reina Isabel hiciera graciosa merced de este sujeto es prueba no sólo de su doblez, sino también de su catadura.

Este prócer del libre comercio se dispuso a introducirse de soslayo en el que España mantenía con América en tres diferentes viajes, en los que materializó una auténtica ofensiva comercial para satisfacer sus propósitos. En el primero sondeó el mercado y sus posibilidades; en el segundo buscó el rendimiento comercial mediante forzadas negociaciones, engaños y amenazas, contando para ello con el inevitable apoyo de un buque de la Royal Navy (proporcionado por la propia Isabel) en sus filas. Por último, en el tercero, de las amenazas se pasó a los hechos, saqueando, incendiando y bombardeando ciudades para vencer su resistencia e incluso llegando a practicar secuestros. La situación parecía habersele escapado por completo de las manos a John Hawkins, que, finalmente, acabaría viéndose envuelto en una batalla contra los españoles. Pero siempre, en su proceder, mantuvo el santo y seña de la reina, sosteniendo una versión completamente falsaria y deformada de los hechos para declararse inocente y echar toda la culpa al contrario. Un nuevo enredo de Isabel, como se ve, estaba servido, y su versión del bando inglés ha llegado, curiosamente, hasta nuestros días.

Sólo un año después de que Menéndez de Avilés apresara a Champneys y Poole, tres naos comerciales —*Salomon*, de ciento veinte toneladas, *Swallow* de cien y *Jonas* de cuarenta— zarparon de Inglaterra rumbo a las costas de Guinea; las dos primeras estaban bajo el mando del propio Hawkins y su socio Hampton. Hicieron escala en Tenerife, donde Hawkins —Dios los cría— tenía un socio español llamado Pedro Ponte que le proporcionó un piloto, además de «instrucciones» para abordar el comercio indiano. Después de capturar a un centenar de desventurados guineanos, los dos barcos mayores, con su mercancía humana a bordo, cruzaron el Atlántico hasta Santo Domingo (Isla Española), entrando en el remoto Puerto Plata para carenar ambas naves y negociar con los síndicos y gobernadores locales la venta ilegal del cargamento de esclavos con pingües beneficios. Hecho lo cual, Hawkins regresó a Inglaterra para mostrar a la reina y sus colegas lo que podía lograrse con su sistema.

Isabel quedó convencida, prestándole, para la próxima aventura de 1564, uno de sus mejores buques, el *Jesus of Lübeck*. Lo mandaba Hawkins en persona, añadiéndose los más pequeños y privados *Salomon*, *Swallow* y *Tiger*. El embajador español, Diego Guzmán de Silva, protestó ante los preparativos, pero en estos casos el oído de la reina se mostraba especialmente duro y la soberana, poco propensa a escuchar. Los cuatro barcos zarparon para seguir la ruta habitual; tras detenerse en Tenerife hicieron otra redada en Angra, cuatrocientos esclavos esta vez, que embarcaron en las bodegas. Luego cruzaron el océano Atlántico, llegando a Borburata en abril de 1565. Hawkins se comprometió allí a pagar impuestos si se le permitía comerciar, pero el permiso, evidentemente, fue denegado. Ningún gobernador podía romper el monopolio establecido por una cédula real, aparte de que sólo un necio pensaría que, tras obtener beneficios y regresar a Inglaterra, Hawkins presentaría escrupulosamente su declaración de impuestos en España. Todo es, evidentemente, un embuste para justificar lo que vino a continuación.

El *Jesus of Lübeck*, de la Royal Navy, entró en acción, imponiendo la política de la cañonera luego tan famosa en tiempos coloniales. Se trataba de que sus cañones cargados fueran un convincente argumento comercial, y, de hecho, lo fueron, permitiéndole vender ciento cuarenta hombres de color reducidos a la esclavitud. La siguiente escala comercial fue Curaçao, donde decidieron secuestrar al alcalde para pedir rescate por él. Acto seguido, y ya como delincuentes, ascendieron por el Caribe para dirigirse a Río Hacha, en Campeche (Yucatán) donde procedieron de forma similar, vendiendo personas y comerciando bajo amenazas. Agotado finalmente el *stock* humano en Santa Marta y Cartagena, regresaron a Inglaterra pasando por los estrechos de Florida, deteniéndose en San Agustín para aprovisionar la colonia de protestantes hugonotes que muy pronto expugnaría Pedro Menéndez de Avilés.

Dos veces seguidas, e impunemente, había hecho trizas Hawkins el monopolio comercial español, mostrando el camino los mercaderes británicos para lograr grandes beneficios. Otro oportunista inglés, Lowell, comandó en 1566 una expedición privada, compuesta por tres barcos —*Salomon*, *Powell* y *Pasco*— que no tuvieron suerte. En esta ruinosa aventura comercial se estrenaba un joven sobrino de Hawkins, Francis Drake, llamado a ser uno de los agentes más dañinos del poderío marítimo de Felipe II; siempre que se tratara de operaciones por sorpresa en los sitios más débiles y con un buen botín de por medio, naturalmente. Porque las sacrificadas operaciones militares en defensa de la Corona quedaban, por el momento, muy lejos de las aspiraciones de este ávido compinche del gran defensor del comercio inglés en todos los mares.

Hawkins preparó su gran expedición en 1567; incluía dos barcos de la reina, el veterano *Jesus of Lübeck* y la *Minion* ('Esbirro') de trescientas toneladas; los mandaban Hawkins y su colega Hampton, que fueron autorizados a aprovecharse de los almacenes de la Torre de Londres para armar y pertrechar las naves. Embarcaron, además, medio millar de hombres armados como fuerza de desembarco. Se unieron a

la expedición cuatro mercantes, *William and John*, el conocido *Swallow*, y la pequeña *Judith*, donde iba Francis Drake. La expedición, comercial aunque con un importante componente militar —como vemos— se dirigió a Senegambia y Sierra Leona para obtener de los líderes de los clanes tribales los prisioneros que se pudieran esclavizar, quinientos seres humanos esta vez con las vidas arruinadas, a los que se añadieron los tomados por la fuerza a varios buques negreros franceses. Llenas las bodegas con el forzado pasaje, los seis barcos se hicieron a la vela para cruzar el océano, entrando en el Caribe por los pasos de las Pequeñas Antillas para dirigirse a las costas venezolanas.

Borburata adquirió de nuevo parte del cargamento, pero en Santo Domingo hubo negativa y los ingleses, ni cortos ni perezosos, quemaron un pueblo, pidiendo luego cuatro mil pesos de rescate. Santa Marta cedió a la coacción, pero Cartagena de Indias, mostrando su casta, se negó en redondo; cuando el *Jesus of Lübeck* dio comienzo al cañoneo de la ciudad con la indefensa población dentro, Cartagena mantuvo la rotunda negativa. Hawkins optó por marcharse a merodear por las proximidades del cabo Catoche, apresando un mercante que le informó de la próxima llegada a Veracruz de la Flota de Nueva España. Reconvertido ya a la piratería pura y dura —contra un país con el que Inglaterra no estaba en guerra— Hawkins decidió que, de perdidos, al río, y si capturaba el fabuloso tesoro de una Flota de Indias nadie, ni la propia reina, se atrevería a rechistar. Es lo que tiene alimentar la codicia y proteger a individuos como Hawkins, Lowell o Drake.

De camino al golfo de México, los expedicionarios aprovecharon para caer sobre otros tres pequeños bajeles tamaño carabela (o patache, como se decía entonces) que tuvieron la mala suerte de cruzarse en su camino. El puerto de Veracruz es hoy la salida al mar Caribe de México D. F. En 1568 sólo era un pequeño enclave costero entre los senos de Tengara y Pampones; el fondeadero lo proporcionaba la isla Gallega, luego denominada San Juan de Ulúa, cuyos accesos por levante son un campo de arrecifes como el islote de la Galleguilla, la Manquilla, Anegada, el Arrecife del Viento y, más ceñidos a tierra, isla Pájaros, contigua a isla Sacrificios, unas tres millas al sureste de Veracruz. Para tomar el puerto con aquellos pesados galeones, lo seguro era llegar desde el norte, enfilando convenientemente para entrar en el fondeadero. El 15 de septiembre llegaron por allí los barcos ingleses con sus presas, diez unidades en total, siendo tomados por la Flota de Nueva España procedente de Cádiz. Era impensable que un país no hostil como Inglaterra hubiera enviado contra Veracruz una expedición de asalto semejante.

Pero, cuando las autoridades quisieron darse cuenta del equívoco, ya era demasiado tarde. Fueron secuestrados vilmente por Hawkins, que exigió la entrega de la isla Gallega para ponerles en libertad. Se trataba, pues, de una invasión en toda regla llevada a cabo por buques (*Jesus* y *Minion*) de una nación con la que España, repetimos, no estaba en guerra. Con parámetros normales, las hostilidades habrían quedado automáticamente declaradas tras el acto de Hawkins y los suyos, que mucho

iban a tener que mentir para convencer a la reina Isabel y lograr que les protegiera bajo uno de sus subterfugios habituales. Increíblemente, lo conseguirían. Viendo lo que se cocía, el auténtico héroe de Veracruz, capitán proveedor del puerto Antonio Delgadillo, mandó una pequeña embarcación al encuentro de la Flota de Nueva España, para avisarla de que la guerra contra los herejes protestantes, lejos de quedar confinada a la Florida y los hugonotes franceses, se extendía a Veracruz. Mientras, Hawkins y sus secuaces sentaron sus reales en la isla, ocupando el fondeadero con sus naves. La población quedó expectante, a la espera de lo que pudiera suceder.

El combate de Veracruz

Mandaba la Flota de Nueva España el capitán general don Francisco Luján, que arribó a Veracruz sólo cinco días después que Hawkins. Sus efectivos eran curiosamente similares: trece barcos en total, pero sólo dos barcos de guerra — galeones del rango de las trescientas toneladas— de los que únicamente la capitana había sido construida como tal, puesto que la almiranta era un mercante transformado. Así pues, un solo y verdadero galeón del tamaño de la *Minion* tendría que hacer frente a dos buques de la Royal Navy; *a priori*, la situación de Luján, en inferioridad y con el enemigo apoderado del puerto y la isla Gallega, no era muy halagüeña. Pero, tras celebrar un consejo, los capitanes españoles decidieron, a todo riesgo, entrar en Veracruz. Gracias al aviso de Delgadillo, pudieron llegar prevenidos y en zafarrancho de combate. Temiendo por los numerosos pasajeros que traía a bordo, Luján prefirió abstenerse, por el momento, del ataque. Los buques españoles pasaron majestuosamente frente a los ingleses y la isla, para fondear incómodos en Veracruz, con las anclas prontas para zarpar. Una vez desembarcados los civiles, se descargaron los buques que iban a combatir, dotándolos a toda prisa con tropas (130 arcabuceros), municiones y armamento.

Tan sólo para ganar algo de tiempo, se iniciaron negociaciones con los piratas de Hawkins, que, probablemente temiendo haber ido esta vez demasiado lejos (lo había hecho; ningún beneficio económico podía compensar a Isabel de los perjuicios de una guerra contra España veinte años antes de la Invencible) mantuvo a los suyos alerta en previsión de un ataque. Es también factible que estuviera pensando en cómo largarse por donde había venido, pues, habiendo llegado en son de guerra, secuestrando personas y apoderándose de la isla, no podía esperar en absoluto unas negociaciones sinceras ni una cálida hospitalidad. Iba a recibir, desde luego, aquello

que los enredos de Isabel producían contra las gentes decentes: una réplica de mil demonios.

La noche del 22 de septiembre, con todos listos para la lucha, transcurrió tensa e incierta; ambos contendientes querían que el otro fuera el primero en romper las hostilidades. Los ingleses fueron al final quienes, viendo inminente el ataque español, rompieron el fuego sobre la media docena de barcos españoles que se dirigían hacia ellos. Concentrado el poderoso fuego del *Jesus of Lübeck* y la *Minion* sobre la almiranta española, este mercante demostró pronto estar donde no debía yéndose espectacularmente a pique; bien se iniciaba el combate para los piratas, que prorrumpieron en vítores y gritos de victoria. Lo cierto fue que el estrepitoso hundimiento constituyó la diversión y el entretenimiento perfectos para que un grupo de españoles —cómo no— al mando del proveedor Delgado, alcanzaran isla Gallega en botes, abordándola por unos senderos que sólo ellos debían conocer para tomarla del revés y por sorpresa a la guarnición inglesa, cuyos componentes fueron acuchillados o hechos prisioneros. Entonces, desde la isla, y para sorpresa del alborozado Hawkins y los suyos, comenzó a abrirse un nutrido y preciso fuego sobre ellos, quedando su flota —los buques de la reina incluidos— atrapados entre dos enemigos: la isla Gallega y los buques atacantes de la Flota de la Nueva España.

El majestuoso *Jesus of Lübeck*, un barco enorme de setecientas toneladas, atrajo inmediatamente todos los disparos, quedando desarbolado e incapaz de movimiento alguno. Viendo que las cosas se ponían francamente mal, Hawkins activó su plan de fuga transbordando a la *Minion*, que se aguantaba a duras penas combatiendo contra la capitana española. La *Swallow*, veterana de las tres expediciones, recibió un número indeterminado de cañonazos y se hundió, seguida al poco tiempo del patache *Angel* y una de las presas. Del *William and John* nada sabemos, salvo que no escapó de Veracruz, como tampoco las presas restantes, que debieron ser represadas. Las dos únicas embarcaciones piratas que se libraron de aquel desastre fueron la *Minion*, muy averiada, y la pequeña *Judith*, al mando de Francis Drake. A Hawkins no le quedó otra que dirigirse, sorteando los peligrosos arrecifes de Hornos y el bajo Lavandera, hacia el precario abrigo de isla Sacrificios con la *Minion* para intentar repararla; pero, nada más echar el ancla, se le amotinó la mitad de la tripulación.

Por su parte, la *Judith*, con su cargamento a bordo y sin demasiadas averías, debió ver a la *Minion* tan comprometida que el joven Drake decidió dejar en la estacada al tío John, lo que le sería durante largo tiempo reprochado. Entretanto, en la rada de Veracruz, los arcabuceros españoles llegaron al costado del *Jesus of Lübeck*, abordándolo con una tremenda descarga; los supervivientes de la misma huyeron como pudieron de la acometida española, tirándose al agua por el otro costado, donde muchos se ahogaron. Poco después, este barco dejaba de pertenecer a la reina para pasar a propiedad de Felipe II. Como se verá, resultaría una onerosa adquisición. Mientras, al precario abrigo de la isla Sacrificios, Hawkins, imponiendo toda su autoridad, logró al fin unificar las voluntades para trabajar reparando la *Minion* y

salvar el pellejo; en cualquier caso, un centenar de hombres (la mitad de la gente) se abandonarían después en la costa mexicana, donde los colonos dieron buena cuenta de ellos como alimañas.

A su debido tiempo, Francis Drake con la *Judith* consiguió llegar al puerto de Plymouth, en Inglaterra, sin ganancia alguna y aún con escaso crédito —dada su juventud— para que alguien le creyera. La versión oficial la trajo Hawkins a Europa; como la maltrecha *Minion* era incapaz de alcanzar las costas inglesas, hizo escala en los puertos españoles de Marín y Vigo, donde se ignoraban sus actos en el Caribe y se le trató con hospitalidad, brindándole socorro. Dicen que la educación y el agradecimiento marcan el nacimiento, y John Hawkins señaló diáfanoamente el suyo, pues, cuando llegó a Plymouth el 3 de febrero de 1569, informó a la reina de la pérdida de las tres cuartas partes de los componentes de la expedición y un magnífico buque de su escuadra: habiendo llegado en son de paz a Veracruz, como una pacífica expedición comercial, los españoles les habían tendido una trampa de la que sólo consiguieron escapar él y su sobrino a duras penas. Esta fue la gratitud de Hawkins por el auxilio que se le había prestado en Galicia; y esta es la versión que exhiben aún muchos cronistas anglosajones, en nuestros días, de la cruenta batalla de Veracruz.

Desde luego, no era fácil de creer, y menos cuando, acto seguido, los dos supervivientes, escapados por los pelos, en vez de abrazarse aliviados se enzarzaron en una diatriba acusando Hawkins a Drake de haberle dejado en la estacada. Ni Isabel ni sus ministros debieron creérsela, pero tuvieron que aceptarla como buena pues otra cosa hubiera comprometido gravemente el honor de la imprudente reina y de Inglaterra, o desatado la guerra contra España, que es lo que debió suceder. Diez años después de la derrota, cuando una flotilla española de tres urcas con la soldada en lingotes de plata para los Tercios de Flandes a bordo se refugió en Plymouth de un temporal, Isabel, ni corta ni perezosa, ordenó confiscar los arcones para compensar los daños de Veracruz. Ni un tribunal de investigación, ni farsas a cuenta de piratas a los que castigar. Isabel había perdido la *Jesus of Lübeck*, y quería cobrar la indemnización. Increíblemente, esto tampoco significó la guerra; el paciente Felipe II aguantó, y aguantaría poniendo la otra mejilla, no sólo la infamia de Veracruz y el robo de la plata de Flandes, sino bastantes tropelías más.

También Hawkins había sufrido un grave quebranto económico y decidió quién se lo compensaría. Se fue a ver al embajador español, un estúpido intrigante llamado Guerau de Espés, ofreciéndole participar en un complot para destronar a Isabel y poner en su lugar a la católica reina de Escocia, María Estuardo, prisionera en aquel momento en Inglaterra, donde se había refugiado de la persecución a causa de un turbio asunto político-criminal-matrimonial que desató las iras del clérigo protestante John Knox, que logró expulsarla del trono. El duque de Norfolk, encabezando a los católicos ingleses, con el apoyo militar del duque de Alba (líder del ejército español en Flandes), financiados por el banquero Ridolfi, materializarían la sublevación católica en Inglaterra. El lugar que ocupaba Hawkins, evidentemente, era la

proximidad del banquero, ante el que se hizo indispensable: él aportaría los barcos necesarios para que los soldados del duque cruzaran hasta la isla. A cambio, Felipe indultaría a Hawkins como pirata y le pagaría cuarenta mil ducados.



Reina de Escocia y Francia, la católica María Estuardo tuvo la desgracia de caer en poder de su máxima rival, Isabel I de Inglaterra, por su infortunado matrimonio, siendo ejecutada finalmente por esta. Pero su hijo Jacobo, habiendo renegado de ella, lograría ocupar el trono inglés en el siglo XVII. *María, reina de los escoceses* (h. 1560-1592). National Portrait Gallery, Londres.

¿Cómo pudo caer tan bajo Felipe II? A través de su embajador y de Ridolfi negociaba, abiertamente, con el granuja que había perpetrado la canallada de Veracruz. Recordemos que, en aquel momento, el monarca español vivía ansiosamente el complicado gobierno del duque de Alba en los Países Bajos, incapaz este de someterlos tras la batalla de Jemmingen; en el Mediterráneo, el Imperio otomano había llevado al clímax su pulso contra la cristiandad intentando apoderarse de la isla de Malta, llegando *in extremis* la fuerza de socorro del almirante García de Toledo, que, desembarcado el ejército de Álvaro de Sande, lograba poner en fuga a los turcos, muy desgastados tras un largo asedio. Pero, tras haberse recuperado asombrosamente, la renovada escuadra del sultán se había apoderado de Chipre,

amenazando ahora —una vez más— las puertas del Adriático y las costas italianas. El papa Pío V (el mismo que excomulgó a Isabel) se esforzaba en hacer fructificar las negociaciones para unir fuerzas con Felipe II y los venecianos, formando la Santa Alianza, lo que se resolvería finalmente en la jornada universal de Lepanto (1571). Pero, por encima de estos negocios de primer orden, Felipe II, a la sazón, se hallaba profundamente conmovido por la desaparición de su hijo don Carlos (al que tuvo que inhabilitar, como es sabido) y su mujer Isabel de Valois en este año de 1568. No era momento, evidentemente, de promover también una campaña atlántica contra las intolerables provocaciones de Isabel y sus muchachos, decantándose por una guerrilla de baja intensidad que llevaba a cosas tan poco honrosas como estas.

A Hawkins, evidentemente, le faltó tiempo para correr a informar al primer ministro de Isabel, William Cecil, que tomó medidas inmediatamente, expulsando al imprudente embajador español y desmantelando el complot. Ni que decir tiene, el embajador inglés en Madrid siguió el camino opuesto, pero, tras los consabidos meses de tensión, se restablecieron las relaciones diplomáticas. Lo que no acaba de quedar claro es si Ridolfi adelantó a Hawkins algo de su parte por unos barcos que nunca existirían. Pero el que no se detuvo ante complicaciones políticas ni diplomáticas fue Francis Drake: en 1572 inició su leyenda dirigiéndose con dos naos —*Swann* y *Pascha*— al istmo centroamericano, la Tierra Firme de los españoles, donde desembarcó una partida que atrapó —al más puro estilo bandolero— una de las caravanas de mulos que, cargadas de plata, cruzaban de Panamá, en el Pacífico, a Nombre de Dios, en el Caribe. Aunque sufriendo bastantes pérdidas, volvió rico a Inglaterra, lo cual fue suficiente aval para que la reina le acabara apoyando en su gran proyecto 1577-1580, una expedición de seis bajeles de los cuales sólo el *Pelican* (rebautizado *Golden Hind*) regresó tras dar la vuelta al mundo, cargado hasta los topes con mercancías preciosas pues había irrumpido por sorpresa en las costas españolas del Pacífico donde atacó los puertos de El Callao, Santa, Trujillo y Payta, además de capturar la nao *Concepción* frente a Guayaquil que le reportó un botín de cuatrocientos mil ducados. Ante la incomparecencia de Felipe II —que tampoco reaccionó ante esta nueva afrenta— Isabel se fue a los muelles de Plymouth a recibir al pirata y circunnavegante, aceptando sus regalos (joyas españolas) y otorgándole el título de caballero por su proeza. El nuevo embajador tuvo que tragar con el sapo de esta enésima provocación, que Isabel sabía había de quedar impune. En ese momento, España atravesaba unas gravísimas coyunturas en los Países Bajos, con la quiebra completa de la autoridad real tras el amotinamiento de los tercios por la falta de pagos que desató el saco de Amberes de 1576. En 1580, sin embargo, la situación comenzaba a encarrilarse gracias a la llegada de Alejandro Farnesio como gobernador, que, tras la victoria de Gembloux, logró conciliar los Países Bajos católicos en la Unión de Arrás, debiendo Felipe II prestarle todo su apoyo.

La rivalidad entre dos reinas

Un enredo iba apilándose sobre otro en el reinado de Isabel, y lo cierto es que ni la propia reina, ni sus ministros, ni los propios afrentados, parecían capaces o interesados siquiera en terminar con este estado de cosas, estableciendo unas pautas formales y unas normas decentes de comportamiento. El desafío pirático que Inglaterra había planteado a España ha sido calificado por ilustres plumas como las del biógrafo Stefan Zweig con estas palabras: «[Isabel] fomenta todo lo nuevo, los gremios, el comercio, los negocios y hasta la piratería, porque abren para Inglaterra, para su Inglaterra, la supremacía de los mares», con lo cual queda, imparcialmente para la posteridad, exculpada. En otras palabras, el crimen y el robo no importan si un monarca se vale de ambos para abrir el destino de su país. No era el único de los grandes enredos de Isabel; simultáneamente a los anteriores, se desarrollaba el padre de todos sus enredos, que fue el ya mencionado de su amada rival y queridísima hermana, como también enemiga a muerte, la reina de Escocia y Francia, María Stuart o Estuardo.

Lo resumiremos brevemente: María era hija de Jacobo V de Escocia y María de Guisa; directamente emparentada pues, por línea materna, con los católicos franceses. Siendo muy pequeña falleció su padre, lo que la convirtió en reina; pero, ante las veleidades de los nobles escoceses, siempre insurrectos, la niña fue enviada a Francia con sólo cinco años, mientras su madre quedaba como regente del reino. María Estuardo creció, pues, en la corte francesa de los Valois y, con sólo dieciséis años, se casó con su primo el Delfín de Francia, Francisco II, rey a la muerte de su padre Enrique II tras la paz de Cateau-Cambrésis (1559). Por esta boda, María emparentaba lejanamente con Felipe II, puesto que se convirtió en cuñada de la nueva reina de España, Isabel de Valois, casada con él. Casi al mismo tiempo, Isabel Tudor se sentaba en el trono de Inglaterra, componiendo así las tres grandes personalidades reales de este capítulo.

Isabel de Inglaterra tenía motivos para recelar de María Estuardo; a diferencia de ella, María no era ilegítima ni bastarda. En realidad, había sido reina toda su vida, y, exiliada a la corte de Francia, también ciñó la corona de este país. No tiene nada de extraño que esta joven culta, dulce y modesta, pero poco reflexiva y que ocultaba un secreto volcán en su interior, se creyera con derecho a la corona sin discusión allí donde estuviera, sin importar el país ni demostrar nunca demasiada consideración para con sus gobernados. Por derecho era, también, heredera a la Corona de Inglaterra, lo que la convertía en rival de primera categoría para Isabel, obligada a mantenerla siempre bajo control gracias al predominio de Inglaterra sobre Escocia y a la tradicional división de los nobles escoceses. María Estuardo era católica e Isabel protestante anglicana, otro punto de fricción que esta debía neutralizar por medio del tremebundo pastor protestante John Knox, erigido en conciencia de la Iglesia escocesa y siempre con el látigo preparado para fustigar a los católicos.

Mientras María fue reina de Francia no planteó problemas a Isabel; pero la cosa cambió cuando quedó viuda en 1560, regresando a Escocia para ocupar el trono que su madre había dejado vacante. Enseguida quedó en evidencia que los límites de la isla, aun a pesar de la separación entre Escocia e Inglaterra, podían no ser suficientes para contener a ambas soberanas. Su herencia las enfrentaba; la religión también, y no digamos sus personalidades: Isabel era una reina que se había hecho a sí misma, con realismo, calculando y envolviendo a todos en su enredo; aunque tuvo amantes y queridos, no podía unirse a nadie por miedo a descubrir su secreta incapacidad. Así que, vacío su corazón, se entregó en cuerpo y alma a su pueblo, que supo corresponderle. María, por el contrario, era una mujer normal, viva y llena de reprimidas pasiones. Es indudable que resultaba más atractiva que Isabel, lo que imaginariamente nos hace figurar que, cuando el espejito fuera consultado, los celos de la reina de Inglaterra le harían odiar a muerte a su adversaria. Pero María Estuardo tampoco era Blancanieves; como monarca joven y frívola, se mostró poco sensata, lejana, egoísta y altiva. Puede que también caprichosa, al fin y al cabo una joven aislada en torno a la cual se conspiraba de continuo. Como otras muchachas veinteañeras, María no deseaba otra cosa que encontrar al dueño de su corazón. Lo de Francisco no fue un matrimonio, sino un negocio de estado entre niños que no tocó su fibra sensible; el príncipe azul estaba aún por llegar.

Es aquí donde la madrastra Isabel encontró espacio para urdir otro enredo. María se mostraba tan falsamente sumisa y disponible ante la prepotencia de Inglaterra que Isabel se creyó con derecho a inmiscuirse en la futura boda de la reina de Escocia. El candidato número uno para desposar a María Estuardo era el príncipe Carlos de España, hijo mayor de Felipe II; tan sólo la posibilidad de que España y Escocia se unieran, rodeando a Inglaterra, debió hacer palidecer de ira a Isabel y su ministro Cecil. Lo prohibieron tajantemente, razón de más para que María Estuardo estuviera dispuesta a llevarlo a cabo a todo trance. Esta vez, el que echó todo por tierra fue Felipe II, demorándose intolerablemente con su respuesta. No podía hacer otra cosa: barruntando ya la discapacidad de su hijo don Carlos —luego confirmada— se hallaba en el mismo caso que Isabel cuando recibió su proposición matrimonial: no podía ser. Lástima, porque de haber tenido España un príncipe en condiciones de unirse a María Estuardo, esta historia, y la del catolicismo en Inglaterra, habría sido muy diferente.

María tendría que buscar otro marido. ¿Y quién mejor, debió pensar Isabel, que su propio amante, Robert Dudley, al que había otorgado los títulos de conde de Leicester y barón de Denbigh? Desde los juveniles días en la Torre, Dudley se había ido afirmando como favorito de Isabel, que hablaba de él como «su mejor amigo»; pero la esposa de Dudley, Amy Robsart, había sido encontrada muerta en extrañas circunstancias. Tal vez hubiera llegado el momento de librarse de él. Pero ¿qué pudo pretender Isabel endosándoselo a la reina de Escocia como esposo? Los historiadores y biógrafos especulan sobre ello, pero, conociendo a Isabel, la respuesta sólo es una:

situar íntimamente, junto a su principal adversaria, un agente de su total confianza. Con un compañero de cama controlando a su enemiga, y la Iglesia dominada por John Knox, Isabel podía dormir tranquila: Escocia y María Estuardo estaban completamente neutralizadas. Los enredos de Isabel empezaban ya a tener una entidad dominante y perversa verdaderamente perturbadora.

Pero María, en esta ocasión, supo estar a la altura; eligió como marido a un primo suyo, también de sangre real como bisnieto de Enrique VII Tudor: Henry Darlney, un guapo mozo de dieciocho años con menos cerebro que un mosquito. Pero esto llegaría luego. Seguramente, la reina de Escocia sospechó de las malvadas intenciones de Isabel, que sólo pretendía dejarla al margen, convertida en un simple nombre; lo que, por cierto, acabaría consiguiendo. Pero no en esta ocasión. Al casarse con su primo, María Estuardo se dotó de un apuesto rey para Escocia, colocándose a la misma altura de Isabel. Lista para rivalizar con ella de igual a igual. No sólo eso: se enamoró de verdad, viviendo la historia romántica que Isabel no podría tener y quedando muy pronto embarazada, asestando así una dolorosísima puñalada a su enemiga. La reina de Inglaterra no le perdonaría un ultraje semejante; su acariciado enredo, tan sutil, de pronto se volvía contra ella, y el tiro por la culata le acertaba en lo más profundo del corazón.

Ni que decir tiene, John Knox (que acababa de casarse con una chica de dieciocho años) tronó desde su púlpito contra la boda y la lascivia de la reina de Escocia, mientras el hermanastro de María, Jacobo Estuardo, conde de Moray y protestante acérrimo, azuzado por Isabel rebeló a los nobles contra la reina. Pero María Estuardo, probablemente en el cénit de su existencia, llamó a sus fieles a tomar las armas y, cabalgando en compañía de su flamante marido, persiguió a Moray y sus secuaces hasta la frontera de Inglaterra, donde tuvieron que huir. No contenta con ello, Isabel decidió financiar a los protestantes escoceses para que destronaran a María; pero la Francia de Catalina de Médicis, aún oscilando entre católicos y hugonotes, afeó un hecho semejante contra la que había sido reina de la casa de Valois. Isabel —otro enredo más— montó con Cecil y Moray una hipócrita función teatral en la que este debía humillarse ante ella en presencia del embajador francés para recibir luego bajo cuerda una sustanciosa cuantía económica. Mentira, engaño y soborno: una escena para hacer enrojecer de vergüenza a los clásicos incondicionales de la reina Isabel Tudor. Proporcionando, también, un impagable argumento para Hollywood.

Muy pronto, sin embargo, el reinado de María Estuardo derivó al caos. Comprobado al fin que su marido, Darlney, no era más que un pomposo engreído y manejable, María, esperando de él un hijo, tuvo que ampararse en su guardaespaldas, James Hepburn, conde de Bothwell, mientras administraba el reino un joven italiano de nombre David Rizzio; alcanzó esta tanta confianza de María, que el propio Darlney, celoso, conspiró para asesinarlo en presencia de su mujer, que ya nunca más podría soportarlo. No serían los únicos desgraciados que entregaban su vida en el entorno de María; en sus tiempos jóvenes, un poeta enamorado de nombre Chastelard

fue ejecutado por introducirse en su dormitorio, y aún caerían más. En 1566 —mientras a Felipe II le estallaba el Compromiso de Breda en los Países Bajos— María Estuardo lograba darle un heredero a Inglaterra y Escocia trayendo al mundo al que luego sería Jacobo I Estuardo, al heredar el trono de Isabel. La noticia sorprendió a esta celebrando uno de sus bailes; desolada y sin poder contener su irritación, se retiró a gemir a sus habitaciones: «La reina de Escocia ha dado a luz un hijo, pero yo no soy más que un tronco muerto». Como nos dice Stefan Zweig: «En ningún momento de sus setenta años de vida se reveló con mayor claridad que en este segundo la hondísima tragedia de esta desdichada mujer». El odio de Isabel hacia María, desde luego, tuvo que fraguarse a fuego lento hasta tomar con los años una forma feroz y aterradora. Pero —eterna actriz— a la mañana siguiente se presentó la Tudor como nueva, aceptando alegremente ser madrina del pequeño Jacobo.

De momento, sin embargo, era la hora de Darlney que, confinado en una residencia, murió con varios de sus sirvientes cuando esta voló por los aires oportunamente dinamitada. Todos los ojos se volvieron, acusadores, contra Bothwell, y la reina María ya no pudo evadirse más. El clérigo John Knox ejerció de fiscal popular contra ambos amantes que, para más escándalo, contrajeron matrimonio meses después. Los nobles —los mismos que conspiraron para asesinar a Rizzio— se levantaron ahora contra María Estuardo y el conde Bothwell, obligando a huir a este último, separando a la reina de su hijo y apoderándose de su persona, siendo encerrada en la remota fortaleza en medio del lago, Lochleven. Superando grandes dificultades gracias a un disfraz, María logró escapar de allí, sólo para cruzar la frontera y caer en manos de la que sería su definitiva carcelera, la propia reina Isabel de Inglaterra, su más enconada enemiga, de la que María jamás conseguiría escapar. Isabel declaró a su ahijado Jacobo rey de Escocia, encerrando a su madre en el castillo de Bolton.

El resto de esta historia fueron casi veinte años de sutil venganza; María Estuardo había dado a Inglaterra el heredero que Isabel nunca podría aportar, pero la hija de Ana Bolena retenía el trono y, acusada la reina de Escocia de encubrir un asesinato y deshonrada por ello en toda Europa, culpable del matrimonio «más odioso e infamante ante el mundo» (según John Craig, acólito y sucesor de Knox), Isabel disponía ahora de margen para hacer con su antigua rival lo que quisiera; en Francia, Catalina de Médicis ya había afeado el crimen y, ocupada con la Matanza de San Bartolomé (1572), la casa de Valois no iba a interceder por María Estuardo. Sólo el catolicismo inglés conspiró para devolver la libertad a la cautiva, lo que costó la vida a otro sacrificado por María, el duque de Norfolk, por alta traición. Pero no se daba ella por vencida y, percibiendo que su última esperanza sólo podía provenir del rey de España, Felipe II, trató de conseguir su apoyo.

No era fácil; Felipe II, lento, ultraprudente y cauteloso, veía sus instintos refrenados contemplando la cuestión desde dos ángulos bien diferentes: la entronización de María Estuardo, hija de una Guisa, en Inglaterra, significaría la

unión de los intereses de Francia e Inglaterra, lo que a España no convenía en absoluto; pero, por otra parte, una reina católica en apuros debía ser protegida, si es que Felipe deseaba seguir siendo, ante el papa, el máximo paladín de la causa. En su fuero interno, el escrupuloso rey español no debía sentir entusiasmo alguno por apoyar a alguien sobre quien pesaban tan tremendos cargos. De momento, la Matanza de San Bartolomé significaba la ruptura de Francia con la causa protestante, y la llegada al gobierno de los Guisa, católicos, en 1573, la reanudación de la amistad con España. Dobleándose ante semejante panorama desfavorable, Isabel propició también la reanudación de los contactos comerciales entre su reino y el de Felipe II. Ya habría tiempo de cambiar de polaridad este vaivén.

Agresiones, conspiraciones y final fatal

El único que se mostró favorable a la causa de la apresada María Estuardo fue el vencedor de Lepanto, Juan de Austria, que incluso prestó oídos a un posible proyecto matrimonial; sin duda en la mente del gallardo príncipe pesó más su romántica formación medieval que el evidente y más que dudoso pasado de la reina de Escocia. En vez de boda, Felipe tenía proyectado para su gallardo hermanastro un regalo envenenado, el Gobierno de los Países Bajos a la muerte de Luis de Requesens, en 1577, que acabaría por costarle la vida. Un año antes, en 1576, Juan de Austria, al conocer que Isabel de Inglaterra financiaba bajo mano a los rebeldes de los Países Bajos, pidió a su hermano la invasión de Inglaterra. En su lugar, Felipe mandó al diplomático Bernardino de Mendoza, con la misión de aplacar a la reina inglesa. Desde entonces, la idea de invadir Inglaterra estuvo siempre presente en la mente de los gobernadores de Flandes, y el relevo de Juan de Austria, Alejandro Farnesio, llegará a decir que «El primer paso para someter los Países Bajos es la conquista de Inglaterra», consciente del santuario y base de retaguardia que la Inglaterra protestante representaba para los rebeldes siempre que su causa se tornaba desesperada.

Vista la presunta pusilanimidad de Felipe, el siguiente en entrar en liza fue el propio papa, Gregorio XIII, que había decidido proceder personalmente contra la reina Isabel en una agresión sin precedentes para obligar a los españoles a actuar. En 1579, se organizan periódicos desembarcos de contingentes mercenarios en Irlanda para ayudar al bando católico contra los herejes protestantes. Uno de ellos, en la bahía de Dingle, donde una armadilla de ocho unidades al mando de Juan Martínez

de Recalde (operando como particular) entró a todo riesgo, desembarcando en la ensenada y pueblecito de Smernick, bajo bandera del Vaticano, una fuerza de ochocientos mercenarios multinacionales (entre los que predominaban italianos y españoles) que se apoderaron del lugar, construyendo un fuerte defendido por un centenar de cañones y dos mil armas de fuego. Recalde cartografió la costa y regresó a España, sin llegar a enfrentarse a la flota que envió la reina Isabel, a los dos meses de su llegada. Fueron nueve barcos al mando de *sir* William Wynter, tres medianos —*Revenge*, *Swiftsure* y *Aid*— tres pequeños, los *Merlin*, *Tiger* y *Achates* y el resto mercantes auxiliares. El *Revenge*, futuro protagonista de la Invencible, apenas intervino pues no pudo por su calado. Los buques más pequeños bombardearon el fuerte, y después, la escuadra, en combinación con el ejército de lord Grey de Wilton, cercaron y rindieron la población y la fortaleza. Por último, llegó la negra masacre: quinientos mercenarios del papa fueron ajusticiados, mientras los traidores irlandeses eran torturados y ejecutados. Corrían tiempos en que las fobias y las filias, especialmente las religiosas, se arreglaban de esta manera.

En cualquier caso, en Inglaterra los acontecimientos se precipitaban. Isabel fracasa por completo en su secreta alianza con Catalina por Portugal, Felipe se alza con el trono de este reino y barre a los disidentes en Terceira (1583). Pero la reina inglesa logra un éxito contra María Estuardo haciéndose con la voluntad de su propio hijo, futuro Jacobo I de Inglaterra, tras haber cometido este la vileza de abandonar a su suerte a su propia madre aliado a su carcelera. En verano de 1584 un barco mercante inglés, el *Pembroke*, llegó a Inglaterra con varios prisioneros españoles a bordo y una historia que contar: la flota del grano anual, descargando en el puerto de Pasajes, había sido abordada e incautada por las autoridades por orden expresa de Felipe II. Sólo el *Pembroke*, reduciendo violentamente a sus aprehensores, logró escapar. Los comerciantes exigieron inmediatamente una represalia, e Isabel les atendió generosamente con dos: por un lado, decidió el envío a los Países Bajos del ejército de su antiguo amante, Dudley, conde de Leicester, con ocho mil hombres y un millar de caballos, en apoyo de los protestantes. Por otro, autorizó a *sir* Francis Drake a emprender una nueva campaña pirática en los enclaves españoles de América del Sur y el Caribe.

Al menos, esto es lo que intentan hacernos creer algunos historiadores como Walker en su famosa obra *La Armada*. Si tenemos en cuenta que en contra de Isabel y su gobierno pesaban ya cargos como el robo de las soldadas de Flandes, el ataque a Veracruz y toda la desguarnecida costa del Pacífico a cargo de Hawkins y Drake y el apoyo económico a los rebeldes de los Países Bajos, enviar un ejército expedicionario a territorio enemigo y atacar sus poblaciones al otro lado del Atlántico por el simple motivo de unos bajeles incautados podía traer la guerra. Pero a la reina de los líos toda esta imprudencia, carente de diplomacia, parecía importarle muy poco; no contenta con ello y, descubierta por el contraespionaje de Francis Walsingham una conspiración de jesuitas denominada Throckmorton, aprovechó para expulsar al

embajador español, Bernardino de Mendoza, acusándole de complicidad. Mendoza, en efecto, conspiraba en Inglaterra todo lo que podía para su señor, del que nadie podía decir cuánta más capacidad iba a tener para seguir soportando las afrentas impertérito.

De hecho, si Isabel corría tan graves riesgos tuvo que ser porque, en Flandes, una vez asesinado el líder protestante Guillermo de Orange, Alejandro Farnesio, tras asegurar el territorio católico, iba de victoria en victoria y sus ojos se dirigían al centro económico de Flandes, Amberes, que ya sabemos de qué forma tan brillante iba a ser conquistada. Los rebeldes protestantes necesitaban ayuda urgente, y el ejército de Leicester representó este alivio facilitado por la reina Isabel a sus correligionarios; ya llegaría la hora de pasar factura. Para colmo, el «amante» Leicester fracasó por completo en campaña, y en 1587 estaba, con sus íntimos, de regreso en casa, maldiciendo la incomodidad de la guerra y habiendo dejado atrás a casi todo su ejército, muchos de cuyos componentes se pasaron al bando católico.



Ministro plenipotenciario de Isabel I, jefe de los espías y director de la «guerra sucia» contra el Imperio español, Francis Walsingham encarna mucho más fielmente que Felipe II la figura de *Señor de las Tinieblas*. Urdió, entre otras, la conjura de Babington para mandar al patíbulo a María Estuardo. Obra de John de Critz (1587). National Portrait Gallery, Londres.

Allí, una nueva conjura había surgido a instancias de Francis Walsingham, la de Anthony Babington, el último sacrificado a añadir en la lista ya abultada de María Estuardo: Chastelard, Rizzio, Darlney y Norfolk. En torno al joven y desgraciado Babington, el agente de Walsingham, Gifford, convocó un grupo de católicos para planear el asesinato de Isabel. El objeto era conseguir la aprobación escrita de María Estuardo para poder acusarla de conspiración contra la reina y mandarla al patíbulo. Conocedora de lo que se urdía, Isabel, a la que la jugada ponía la vida de su antigua enemiga en sus manos, no dijo ni que sí ni que no, según su proceder habitual. El resultado superó todas las esperanzas de Walsingham: se interceptó una carta de la reclusa reina de Escocia en la que pedía a los emisarios del rey de España la invasión de Inglaterra, ofreciendo a Felipe II la Corona de Escocia a cambio de su liberación.

Las cartas estaban echadas, pero ¿quién le ponía el cascabel al gato? Ajusticiar a una reina, y de religión católica, no era función que no hiciera temblar de pánico a sus ejecutores. La forma de resolverlo fue, al final —lo han adivinado— otro de los famosos enredos de Isabel: trasladada de Chartley a otros varios castillos, María Estuardo terminó dando con sus huesos en Fotheringay, donde conoció su sentencia de muerte. Isabel dijo estar dispuesta a conmutársela a cambio de una confesión completa, pero María (cualquiera se fía) prefirió morir con dignidad. «María tiene menos miedo de morir que Isabel de matarla», se dijo por entonces. La cobarde y ruin forma de apartarse de la reina de Inglaterra fue dar de baja a Walsingham y dejar hacer a su nuevo secretario, Davison, que, siguiendo los pasos reglamentarios, ordenó la ejecución, horrible y truculenta porque el verdugo falló el tajo. Luego, Isabel pudo echar cómodamente la bronca a Davison diciendo que ella había firmado una orden que no tenía que haber cumplido, llorando amargamente por ello. No coló, y esta gravísima acción pasaba, junto con el ejército de Leicester, a figurar en cabeza de la lista de los cargos que el invasor podía esgrimir contra la reina Isabel.

Algunos autores dicen que esta ejecución *alivió* notablemente al pueblo inglés: ya no había ningún motivo para invadir Inglaterra tratando de reimplantar en ella en catolicismo, puesto que la «cabeza de puente» —es decir, María— había desaparecido. Ningún otro católico podría reinar con legitimidad en el trono. Se olvidan, desde luego, que fue precisamente otro católico (Jacobo I Estuardo, hijo de la reina de Escocia) el que reinó a la muerte de Isabel, y que la muerte de María, lejos de alejar la invasión de la Gran Armada, la precipitó considerablemente. Así que, en realidad, lo que hizo Isabel librándose de María fue conseguir unos años para permanecer en el trono sin que alguien la depusiera. Este, de hecho, había sido el sino de un reinado en el que primó el pánico, la ficción, el enredo y la trampa, pero también la perseverancia, el amor a su pueblo y la determinación: conseguir llegar a un mañana. Un horizonte que, por el momento (1587) no estaba libre de amenazas y de hecho, muy pronto, sobre él aparecerían, como ángeles vengadores, los velámenes de más de un centenar de embarcaciones hispanas de todos los tamaños. Eran los barcos de Felipe II, el más negro terror de las peores pesadillas de Isabel (el papa

tronaba ya contra la Jezabel inglesa), que ella solita había atraído con todo su poder sobre su reino por sus errores, imprudencias, enredos y arbitrariedades.

UN ALMIRANTE PARA LA FLOTA

Primera jornada de las Terceras

Desde que empezó a ejercer como regente de Francia, Catalina de Médicis marcó una política y estrategia que llevará a su país al primer plano internacional. Era una mujer intrigante que se había endurecido en el duro aprendizaje de la corte gala, acusada por muchos de hechicera, conspiradora y asesina... de sus propios vástagos. La guerra civil y religiosa de Francia durante este período marcó sin duda una forma de actuar decidida y aniquiladora. En el escenario internacional, consciente de que España, Inglaterra, Holanda y Portugal estaban tomando posiciones en el Nuevo Mundo, decidió que Francia no debía ser ajena a este reparto. Para ello, señaló en el mapa la región de América más inexplorada y prometedora: Brasil, que sólo había recibido la intrusión de los portugueses en modesta medida. Tras la desgracia de Alcazarquivir y el desventurado rey Sebastián, Portugal había entrado en progresiva decadencia, apareciendo como asequible para quien pudiera situar en su trono un monarca aliado; Catalina razonó que, teniendo la amistad y el débito de favores de Portugal, cobrar la pieza de Brasil sería pan comido.

La regente de Francia no midió, sin embargo, la reacción del posible enemigo, Felipe de España, ante semejante pretensión. O tal vez esperaba contar con la valiosa ayuda de Inglaterra, gobernada por otra mujer, la recalcitrante Isabel I, que muy a gusto añadiría estos planes a las múltiples molestias causadas en las Indias a los españoles por su gentuza de la peor calaña (léase piratas). Este singular contubernio femenino, apoyando de forma subrepticia un títere portugués como sabemos por medio de la fuerza naval de una Francia renovada tras largas guerras, parecía suficiente garantía de éxito; al menos, así pareció entenderlo Catalina, lo que llevaría a Francia a librar su primera y gran batalla naval en mar abierto con todas sus consecuencias.

Las islas Azores, donde se había refugiado el candidato al trono portugués, Antonio, prior de Crato —con un millar de seguidores y la cobertura naval francesa— son unos bellísimos volcanes que reparten su encanto entre paisajes frondosos y desérticos, ofreciendo costas norteñas agrestes y antipáticas mientras las meridionales parecen respirar paz e invitar al marino con una cálida hospitalidad. Casi a medio

camino de la travesía atlántica, resultan etapa imprescindible del viaje a Europa. Constituyen el inequívoco recordatorio de que la Tierra está geológicamente viva, pues la isla de Faial sufrió entre 1957 y 1958 la erupción del volcán Capelinhos, que amplió la isla casi tres kilómetros cuadrados hacia el oeste. Hoy se pueden visitar estos parajes virginales, con el antiguo faro erigiéndose en medio de una estéril llanura, y el poblado sepultado en lava. Llegando desde el este —de donde procedieron primero franceses y después españoles— aparece la gran isla de San Miguel, hoy dotada de un aeropuerto en Punta Delgada, lugar en que se edificó un pequeño fuerte y arranca el dique de abrigo del puerto primitivo. En el extremo occidental de la isla está el impresionante volcán de Sete Cidades, con varias lagunas y cráteres inundados que nos transportan del ambiente marino circundante al típico montaños.

Hacia el noroeste de San Miguel queda isla Terceira, de relieve intermedio y sin apenas peculiaridades salvo el monte Brasil, al levante del cual se abriga la capital, Angra do Heroísmo; la otra única población, sobre la costa este, es Praia, con su pequeña ensenada, a unos doce kilómetros de Angra. Fue Terceira la isla elegida como refugio por la corte del prior de Crato cuando tuvo que escapar de Oporto por la invasión española. Felipe II ordenó a Pedro Valdés, general de la escuadra de Galicia, que aprestara cuatro grandes naos para dirigirse allí en compañía de las doce naos de Galcerán de Fenollet con dos mil doscientos soldados de Lope de Figueroa a bordo, para someter isla Terceira durante el verano de 1581 y capturar al pretendiente. San Miguel, como la isla de Santa María (más al sur) se habían declarado por Felipe II y España, así que la toma de Terceira obligaría a Antonio a escapar al grupo occidental de islas, que componen los impresionantes volcanes de San Jorge, Pico y Faial, además de las más remotas y solitarias Flores, Corvo y Graciosa, que parecen expresamente hechas para eremitas.

Tal vez por reivindicarse ante el rey, Valdés mostró gran diligencia, presentándose con su flotilla en Punta Delgada un año antes de que lo hiciera Strozzi con la impresionante armada francesa, a fines de junio de 1571. El gobernador le informó entonces de la presencia del prior en Terceira, donde recibía todo tipo de socorros procedentes de Francia e Inglaterra, urgiéndole a actuar de forma inmediata. Nunca lo hubiera hecho; disponiendo don Pedro de seiscientos soldados a bordo de sus naves decidió, sin pérdida de tiempo, dirigirse a Terceira y no esperar por Galcerán ni Figueroa. Desembarcó en Praia trescientos cincuenta hombres ante los que, en un principio, los portugueses huyeron. Avanzó entonces Valdés confiado, encontrándose, el mismo día por la tarde, con que los esquivos locales regresaban con un rebaño de medio millar de bueyes que azuzaron en estampida contra su tropa, atacándoles después. Sólo treinta de los invasores lograron sobrevivir a esta contundente acometida de Salga, que los isleños valoran con gran orgullo. El victorioso gobernador Figueredo fue especialmente cruel con los prisioneros, y el impulsivo Valdés tuvo que regresar con el rabo entre las piernas.

Esto no podía repetirse; Felipe II designó, para futuras operaciones en las islas, al mejor y más experto marino de su época, muy cercano a la excelencia: don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, nacido en Granada en 1526 aunque de orígenes navarros, pues su familia era originaria del valle de Baztán, teniendo además, como el mejor de sus dominios, el peñón de Gibraltar. De una ilustre dinastía de nobles marinos, su homónimo abuelo había servido a los Reyes Católicos y casado con una dama de la reina Isabel de Castilla; su padre, también del mismo nombre, era armador de barcos y había mandado galeras contra los piratas berberiscos, en lo que destacó luchando contra Barbarroja, Cachidiablo o Sinán el Judío. Se cubrió de gloria apresando al arráz o capitán Jabán y también por su actuación en la derrota de Alí Hamed y Caramanli en Gibraltar infligida por la escuadra de don Bernardino de Mendoza en 1540.

El mejor almirante del rey

Con sólo diecisiete años, don Álvaro, acompañando a su padre, participó en la batalla de Muros contra treinta galeras francesas del almirante Sannes que asolaban las costas cantábricas durante las interminables guerras entre Francisco I y Carlos V. Don Álvaro el Viejo derrotó a Sannes decisivamente causándole casi tres mil bajas, fogueando al pequeño Bazán que inició así la que sería una brillante carrera naval. Don Álvaro el Joven entraba al servicio del nuevo rey, Felipe II, llevándole a Inglaterra en 1553 a las órdenes de Bertendona para desposar a María Tudor. Las incidencias del viaje, con temporales y vientos adversos, convencieron a Felipe II de la pericia de los Bazán en lides marineras, encargando en la década siguiente al Joven tanto de la escuadra de Guarda del Estrecho como de la Armada de Guarda de la Carrera de Indias que protegía la llegada de buques de América; servicios que le valieron el título del marquesado de Santa Cruz. En 1564, con casi cuarenta años y una larga experiencia naval, Álvaro de Bazán interviene a las órdenes de García de Toledo y con grandes personajes como Doria (Giovanni), Colonna, Carvajal y Leyva en la toma del Peñón de Vélez de la Gomera y el ataque a Tetuán, tendiendo por el camino, frente a lo que hoy es el parque natural del cabo de Gata almeriense, una emboscada con sus doce galeras a varias turcas que merodeaban por la zona y fueron capturadas.

Su prestigio ya era inmenso cuando, en 1565, colaboró en el socorro de la isla de Malta, asediada por los turcos como sabemos, integrándose (pagando los gastos de su

bolsillo) en la flota que García de Toledo que llevó el ejército de Álvaro de Sande a la isla. Pero su consagración llegaba en Lepanto (1571), al mando de la escuadra de reserva, auxiliando primero el ala izquierda veneciana e implicándose en el momento crítico en el decisivo combate del centro entre don Juan de Austria y el almirante turco. Actuó, en realidad, como líder táctico de la flota vencedora. Este hecho le acarrearía las típicas suspicacias y rencillas cortesanas: cuando don Juan de Austria apostaba acto seguido por la invasión de Túnez y Bazán se lo desaconsejó, aquel no quiso hacerle caso, conquistándose la ciudad pero viéndose forzado a la retirada poco después.



Alvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, máximo almirante de Felipe II y figura naval de su época por su participación en Lepanto y su victoria incontestable en Terceira (1582). Estuvo a cargo de la formación de la gran Armada pero falleció pocos meses antes de zarpar por la insalubridad general de la vida a bordo.
TEGEO, Rafael. *Álvaro de Bazán* (1828). Museo Naval de Madrid.

En 1575 don Álvaro recibía el mando de la escuadra de Nápoles y, al año siguiente, comandaba una expedición contra la costa de Túnez. Su siguiente misión fue la conquista de las costas portuguesas desde Cádiz en 1581, que ya conocemos, saldada con el más completo éxito tras el atrevido desembarco en Cascais, descartando Santarem donde los portugueses fieles al prior le estaban esperando. En

1582 reunió, en Cádiz y Lisboa, la flota con la que se lanzaría a la conquista de las Azores: dos grandes galeones del rey (*San Martín*, de 34 cañones, y *San Mateo* de 32), diez naos guipuzcoanas de unas trescientas toneladas cada una, diez urcas flamencas algo mayores, una nao de levante y cinco pataches; en total, veintiocho bajeles, de los que, en travesía y tras diversos avatares, sólo logrará conservar veinticinco frente a los sesenta franceses, a los que se enfrentará, pues, en inferioridad total. Juan Martínez de Recalde, con veinte naos gruesas, y Francisco de Benavides, con una docena de galeras, no podrían llegar a tiempo para que Bazán pudiera equiparar numéricamente sus fuerzas con los franceses a causa de los temporales.

Bazán, en efecto, está solo esta vez; tal vez lo prefiriera así, no subordinado a García de Toledo o Juan de Austria como en empresas anteriores, y sin verse en la obligación de coordinar sus acciones con el ejército de tierra como le sucedió en la conquista de Portugal. Libre, pues, de trabas, se dispuso a hacer valer sus opciones. La flota estaba tripulada por excelentes marinos como Cristóbal de Eraso, Miguel de Oquendo o Marolín de Juan, y llevaban bien aprendida la táctica española para naos mancas (galeones) por la que cada uno de los cuales llevaba alrededor de ciento cincuenta arcabuceros y mosqueteros; esta consistía en aferrarse cuanto antes a las mayores naos del enemigo, barrer sus cubiertas con armas portátiles como arcabuces, mosquetes, pistolas, etc., en las famosas *ruciadas*, pasando luego al abordaje al arma blanca, lo que producía una gran mortandad. Para resistir la acometida enemiga, era de la mayor importancia que ningún galeón grande quedara aislado, conservando siempre la posibilidad de recibir refuerzos de otras naves menores; a este propósito, las naves y urcas de trescientas toneladas debían navegar intercaladas con las mayores, bien para combatir por su cuenta o para reforzar a los galeones comprometidos en lucha. Este sistema de combate, que provenía del empleado en galeras, lo practicaban todos los capitanes españoles con gran destreza y lo seguirían usando durante más de medio siglo Armada de Inglaterra incluida. Por lo general, las flotas del rey de España fueron invencibles empleando la salva española inicial seguida del abordaje masivo.

La escuadra de Álvaro de Bazán para las Azores, con seis mil hombres de guerra a bordo, zarpó de Lisboa en 10 de julio de 1582, encontrando un temporal que demoraba su llegada a las Azores hasta el día veintidós; perdió una nao y una urca por el camino, afrontando finalmente al enemigo con veinticinco unidades, entre las islas de San Miguel y Santa María. Strozzi le esperaba; conociendo la llegada de Bazán, había reembarcado su tropa (previamente puesta en tierra), preparándose para el combate en las mejores condiciones tácticas posibles. Como dice el historiador francés La Roncière: «A los franceses les favorecían todas las cosas, los vientos, las mareas, el sol y la tierra, pero no el entusiasmo ni esa generosa alegría que promete las victorias». Durante varias jornadas, el francés buscó atacar desde barlovento. Pero a los españoles este tipo de sutilezas tácticas, más propias del futuro, les traían sin

cuidado; contaban con un sistema de combate claro, sencillo y eficiente de probada confianza. Bazán muestra a sus enemigos una escuadra bien formada, a sotavento, con las cubiertas convertidas en improvisados parapetos. Los galeones, con las naves más grandes, por la proa, y las menores a retaguardia listas para acudir a los flancos o en socorro de las que traben combate. No tardaría este en dar comienzo.

La batalla naval de las Azores

El día 24 tuvo lugar un intercambio de salvas frente a Santa María, cuando Strozzi realizó una pasada desde barlovento, alejándose después. A consecuencia, los franceses perdieron una de sus naos, resultando la de Cristóbal de Eraso, general de la Armada de Guarda de la Carrera de Indias, desarbolada de su palo mayor. Bazán, con el *San Martín* gobernado por Marolín de Juan, decidió tomar a Eraso a remolque para evitar que lo capturara el enemigo. Por fin, el día 26 de julio por la mañana, parece que tendrá lugar la batalla, unas dieciocho millas al sur de Vila Franca do Campo. Con viento franco del noroeste —el clásico contraalisio que trajo las carabelas de América— los franceses atacan desde barlovento, navegando al largo, a una escuadra española que aguarda dando un bordo de través entre Santa María y San Miguel, proa hacia Vila Franca. Llegan formados en tres cuerpos, al mando, respectivamente, de Saint Souline (con el prior de Crato a bordo), Strozzi unido al jefe naval de los portugueses rebeldes, conde de Vimioso, y Brissac. Como iban escalonados, no de norte a sur ni de este a oeste, los cronistas no se ponen de acuerdo sobre la posición de cada cual. Parece razonable suponer que Saint Souline iba en el lugar más alejado de los españoles, Strozzi en el centro o batalla (como era ortodoxo) y Brissac por su amura de estribor, cercano a la flota de Bazán.

Como el *San Mateo* navegaba con su barlovento despejado y a babor de la flota española, tanto Brissac como Strozzi decidieron atacarlo; el error táctico fue notable, pues, concentrando dos cuerpos franceses sobre un solo buque español, sería más fácil para el resto rodearlos y espantar a Saint Souline, que es lo que sucedería. El *Saint Jean Baptiste* de Strozzi se aferró al *San Mateo* por babor, y Brissac por estribor, mientras el resto rodearon el gran buque español de Lope de Figueroa con sus arcabuceros y mosqueteros. Cuando al fin quedaron todos unidos, se oyó el grito de «¡Santiago! ¡Cierra España!» y una temible salva española o *ruciada* barrió —de arriba abajo dado el mayor francobordo del *San Mateo*— la cubierta de ambos buques franceses. Durante dos horas, los franceses trataron de escalar en vano el

costado del galeón de Figueroa, desde el que no sólo se les disparaba sino que se les arrojaba de todo, flechas, armas blancas, simples balas de piedra o cazos de fuego. La lucha fue muy sangrienta, pero el *San Mateo* se mantuvo, así que Strozzi y Brissac se estrellaron contra un muro.

Entretanto, Bazán, viendo lo que pasaba, ordenó a su vanguardia encabezada por el *San Martín* virar por redondo para volver en auxilio del *San Mateo*. La maniobra, con una nao a remolque, resultó farragosa, tardando mucho tiempo en efectuarse. Tiempo precioso que Saint Souline y Antonio, prior de Crato, debieron aprovechar para lanzarse sobre el buque insignia español y envolverlo, imposibilitándole el socorro al *San Mateo*. Sin embargo, puede que por llevar el pretendiente a bordo o, más probablemente, por estar alejado y no tener clara visión táctica de lo que estaba sucediendo, este francés se mantuvo al margen de la batalla, a barlovento. Vista su posición, si hubiera empopado hacia la batalla sus buques habrían reducido drásticamente la velocidad, quedando balanceándose como patos. El caso es que Bazán, sin oponente, pudo largar el remolque, completar la evolución y, amurado a estribor, arrumbar francamente hacia el centro de la batalla seguido por toda la vanguardia.



Con sólo dos grandes galeones portugueses, los *San Martín* y *San Mateo*, y una decena de naos de alto bordo, Bazán consiguió imponerse a Strozzi en las Azores. Para la Empresa de Inglaterra pidió medio centenar de galeones, pero finalmente sólo veintidós marcharon a la campaña. Maqueta del galeón *San Martín* realizada por Félix Sorli.

Afortunadamente, el *San Mateo* ya había recibido auxilio, acudiendo los capitanes españoles unos en auxilio de otros tal como era su costumbre: el capitán Juan Segura de Villaviciosa con la *María* y Pedro de Garagarza con la *Juana* se lanzaron respectivamente sobre la *Saint Jean* de Strozzi y la nao de Brissac, abarloándose otros buques franceses a ellos y formándose así una inextricable *melée* de siete u ocho bajeles donde los hombres mataban y morían a racimos. Afianzado

este nudo gordiano en el que, por un curioso acuerdo tácito, iba a decidirse el resultado de la batalla, llegó, erigida en espada de Alejandro Magno, la gran nao *Concepción* del guipuzcoano Miguel de Oquendo, embistiendo la *melée* hasta su mismo centro entre el galeón *San Mateo* y la *Saint Jean Baptiste*, abriéndole a esta última, que ya estaba bastante tocada, una tremenda vía de agua que terminaría por echarla a pique. La *melé* principal quedaba así disuelta, aunque Strozzi, en un esfuerzo desesperado, intentó doblegar la *María* barriendo sus cubiertas con disparos; pero la *Concepción* se le aferró decantando el combate.



Alcázar de popa y piezas nobles del galeón *San Martín*, maqueta en construcción de Félix Sorli. En estos locales se alojó Álvaro de Bazán durante los largos meses de estancia en Lisboa, concibió su plan de invasión, finalmente rechazado, y falleció finalmente afectado de fiebres tifoideas.

Después de tres horas de batalla, los franceses, en un respiro, alzaron la cabeza entre el humo, los escombros y la confusión, viendo la enorme sombra del *San Martín*, escoltado por toda la vanguardia, cerniéndose sobre el devastado centro de la batalla mientras iba eliminando las pequeñas naos francesas que salían a su paso. Brissac decidió que ya tenía suficiente y, dando vela a bordo de su maltratado buque, escapó de allí, dejando a Strozzi en la estacada e iniciando así la deshonrosa tradición de algunos marinos franceses: rehuir el combate. Otros barcos galos siguieron el ejemplo y, aclarado así el centro de la batalla, el *San Martín* penetró majestuoso para dar el golpe de gracia a un *Saint Jean Baptiste* que ya sólo quería desprenderse, como fuera, del intratable *San Mateo*. La nao *Catalina* de Sebastián de Labastida completó el cerco, cayendo así prisionero el buque insignia de Strozzi. El hecho incuestionable trajo la desbandada general de todos los buques franceses que no se habían ido con Brissac o permanecido al margen con Saint Souline.

Otros barcos españoles lucharon también muy duro, como los *San Vicente*, *San Miguel*, *Buenaventura*, *Nuestra Señora de la Peña de Francia* o el portugués *San*

Antonio del Buen Viaje, hundiendo otras tres naos, incendiando dos y capturando otras cuatro, lo que causaría a los franceses bajas que se estiman en mil doscientos muertos y otros tantos heridos. Por parte española, hubo doscientos veinticuatro muertos y quinientos cincuenta y tres heridos, resultando muy averiados el *San Mateo* —sufrido eje en torno al que pivotó la batalla, recibiendo quinientos disparos— con cuarenta muertos y setenta y cuatro heridos, mientras que la *María* de Segura tuvo cuarenta y cinco muertos y cincuenta y dos heridos de su dotación. Cayeron prisioneros setenta y siete aristócratas de la corte francesa y caballeros, además de numerosos marineros. Álvaro de Bazán, imperturbable, rechazó las credenciales que presentaron; como no pudieron demostrar ser marinos del rey Enrique de Valois (de lo que se había cerciorado la reina Catalina para no sufrir las iras de Felipe) ordenó degollar a los nobles y ahorcar a todos los soldados y marineros mayores de diecisiete años por piratería, según la costumbre de la época. Puede que sea oportuno tomar nota de estas ejecuciones, pues los ingleses las sacaron después para justificar las de los naufragos indefensos de la Gran Armada en las costas irlandesas.

Como ya le sucediera a otro marino español, Pedro Menéndez de Avilés, con los hugonotes en la expugnación de la Florida, los franceses demonizaron a Bazán por este crimen. Lo cierto es que en su defensa se alegan las instrucciones del rey: «Cuando pareciere que son corsarios que esta es la primera vez que salían a robar por la mar y que no había robado ni muerto a nadie, no es seguro matallos, mas los que fuesen caudillos se podrán matar y poner a otros a galeras perpetuas»; mientras que, a favor de Felipe II, obra la crueldad del gobernador Figueredo tras la escaramuza de Salga en la primera jornada de Terceira. Resulta aventurado juzgar con criterios de cinco siglos después lo que hizo en aquella época un bregado guerrero de la durísima lucha en el Mediterráneo contra turcos y berberiscos como era Álvaro de Bazán. Por nuestra parte, dejaremos estas cuestiones (represalias de Figueredo, ejecuciones de Bazán y crímenes de Irlanda) a criterio del lector, pues no es objeto del trabajo erigirse en juez de la moralidad de cada bando. Apenas veinte buques franceses supervivientes, de los sesenta originales, se reunieron en Terceira a las órdenes de Laureau. Otros tantos debieron regresar a Francia, entrando en los puertos bretones, o se hundieron por el camino.

Conquista de Terceira y represalia inglesa

Tras la aplastante derrota, Catalina de Médicis sólo pudo aportar las quince naos del

gobernador de Dieppe, Aymar de Chaste, más nueve compañías de soldados, en socorro extremo a fin de reforzar la guarnición de Terceira ante la inminente invasión española. Bazán, por su parte, aumentó al fin su fuerza en agosto con los quince galeones de Recalde. Pero, antes de lanzarse sobre Terceira, prefirió asegurar la isla de San Miguel, regresando a la Península posteriormente. Sería la temporada siguiente, 1583, cuando volvió al asalto. Franceses y portugueses, convenientemente reforzados, defendían Angra con trincheras, parapetos y artillería, disponiendo en total de unos nueve mil hombres (la tercera parte de ellos franceses y unos pocos ingleses) y treinta embarcaciones en la capital isleña. Don Álvaro llegó con una imponente fuerza anfibia de noventa y una naos (5 de ellas galeones y 30 naos gruesas) llevando a bordo quince mil hombres entre gente de mar, gente de guerra y soldados, con casi setecientas piezas de artillería de campaña.

El 26 de junio de 1583, estas fuerzas desembarcaron en la playa Das Molas de Angra, derrotando a los franceses de Bourignon y luego a los portugueses de Manuel de Silva, que venían con otro rebaño que esta vez no les sirvió para nada. Las galeras de Medrano acorralaron la flota francesa dentro del puerto, así que los restos del ejército franco-luso se echaron al monte, capitulando después en honrosas condiciones. Las Azores caían así por completo en manos españolas. Esta victoria significaba, de hecho, la expulsión de Francia del dominio atlántico y la consolidación de la futura Armada del mar Océano de los reyes españoles, por encima de las Flotas de Indias, para controlar y mantener expeditas las rutas mercantiles transatlánticas, hallándose ya en posesión del centro neurálgico de estas vías de comunicación, las islas Azores, cuyos puertos podían ser utilizados como base de cualquier despliegue.

Distinguimos, asimismo, en la victoriosa flota de Álvaro de Bazán, a galeones con historia, que figuraron luego en la Empresa de Inglaterra, como el buque insignia *San Martín*, de Marolín de Juan, o el *San Mateo*, heroico pivote inasequible de Lope de Figueroa en las Azores que también repetiría en la Invencible al mando de Diego de Pimentel. Aventura esta a la que, por desgracia, no sobreviviría. Lógicamente, si a alguien no gustó este nuevo estado de las cosas fue a los ingleses, y, en concreto, a la reina de Inglaterra, Isabel. Cuando, dos años después, Alejandro Farnesio redondee con la conquista de Amberes la proclamación de España como máxima potencia naval y militar europea de la época, el gobierno inglés, sin poderlo soportar, decidió una doble operación de castigo, que habría debido suponer, de hecho, la guerra abierta contra España: por un lado, el conocido envío a Flandes del conde de Leicester, favorito real. Por otro, el inicio de una ofensiva naval en las costas e islas españolas, con destino final el Caribe, que tenía en realidad dos objetivos: socavar el inmenso prestigio militar español atacando los enclaves y las poblaciones indefensas, evidenciando la incapacidad del rey Felipe para protegerlos; sin descuidar, por supuesto, el aspecto pecuniario, para lo cual se puso al mando al favorito naval de Isabel, *sir Francis Drake*, auténtico experto en lograr ganancias de las operaciones

presuntamente militares. Son principios ambos —atacar por sorpresa en lugares no defendidos, esquilmar a los no beligerantes para el mantenimiento de la causa— que han llegado hasta nuestros días practicados a conciencia por las organizaciones terroristas. Que, a diferencia de los ingleses por aquellas fechas, y dada su pequeña entidad, tienen muy a gala decir que han declarado la guerra.

Drake zarpó de Inglaterra a fines de septiembre de 1585, cuando aún no se había disipado en la corte española la resaca por el triunfo del duque de Parma en Amberes. A principios de octubre recalaba sobre las islas Cíes llevando consigo dos galeones de la reina, *Bonaventure* y *Arot*, otras dos naos, *Minion* y *Swallow* (veteranas supervivientes de Veracruz), junto a las particulares *Primrose*, *Leicester* y *Tiger*, con unos dos mil quinientos individuos a bordo, conducidos los últimos por un debutante Martin Frobisher. Bayona resistió el asalto, por lo que los piratas oficiales penetraron en la ría profundamente, hasta la bahía de Rande, poniendo pie en la isla de San Simón para destruir su convento. Pero Redondela ofreció tal resistencia que tuvieron que darla por imposible. En total, la flotilla estuvo más de dos semanas campando a sus anchas por la ría de Vigo, quemando iglesias, robando ganado y perpetrando batidas contra las propiedades privadas. De todo ello resultaron, lógicamente, algunos cautivos, pero también asaltantes prisioneros que el capitán de Bayona, Bermúdez, finalmente se avino a canjear antes de que los ingleses, definitivamente, volvieran a la mar perdiéndose de vista.

De allí marchó la expedición con rumbo sur, cruzándose con la Armada de Guarda del Estrecho del marqués de Santa Cruz que subía el largo portugués en cuanto se supo de la presencia de Drake en Galicia; no llegaron, sin embargo, a verse, lo que fue una verdadera fatalidad para España, pues estos galeones eran los que habían vencido en las Azores dos años atrás y Bazán, mejor almirante del rey, habría dado muy buena cuenta de los saqueadores ingleses, fuertes sólo en dos naves de alto bordo, como se dijo. Estos se dirigían a sus siguientes territorios de caza, los archipiélagos de Canarias y Cabo Verde que, por su lejanía a la península, se sabían mal defendidos. En el primero, Drake amagó con sus unidades ataques sobre Lanzarote, Gran Canaria y La Palma; pero, vistos los oportunos aprestos de defensa, se decidió al fin por esta última, siendo calurosamente recibido por la artillería de los fuertes de San Miguel y Santa Catalina. Un cañonazo acertó de lleno en el *Bonaventure* y la metralla casi acaba con las andanzas de *sir Francis*, que, finalmente, viendo sus naves mercantes ahuyentarse por los cañones españoles y una lancha de desembarco destruida (con seis asaltantes a bordo), decidió ponerse a buen recaudo renunciando al ataque.

De la Palma fueron los piratas a la Gomera, donde se les rechazó también, y de allí al Hierro para hacer aguada. Drake quería seguir hostilizando las islas, pero su gente mostró en ello tan poco entusiasmo que pusieron finalmente rumbo a cabo Verde, donde incendiaron Santiago y Porto Praya sin apenas botín. De aquí, cruzaron el Atlántico para aparecer ante Santo Domingo, en la isla Española, la mañana del 10

de enero de 1586, iniciándose el desembarco de seiscientos arcabuceros y mosqueteros. La ciudad apenas podía reunir un centenar de defensores al mando del licenciado Ovalle que, al comprobar la que se venía encima, puso pies en polvorosa a bordo de un pequeño barco. La lamentable deserción de su plana mayor sentenciaría el destino de la ciudad, que abrió las puertas, para su completa desgracia, al pirata.

Este no les defraudó. Dieron comienzo los saqueos, los robos y la violencia contra la población civil, incluida la tortura para revelar escondites de tesoros y los estupros incontrolados. Drake, erigido en canalla máximo, se instaló profanando la catedral, desde donde dirigía las negociaciones del rescate de cuatrocientos mil ducados que esperaba recibir. Al final, sólo obtuvo veinticinco mil ducados, tras un mes de estancia en la infortunada ciudad, que tuvo que ver cómo el pirata y los suyos, sistemáticamente, iban destruyéndola, manzana por manzana, llegando a casi doscientas casas demolidas hasta los cimientos. No deja de tener cierta gracia que, en Inglaterra, conozcan a Drake por su fama de asaltador de galeones; en realidad, asaltó muy pocos, apenas uno o dos, y nunca personalmente: el capturado durante la vuelta al mundo, una carraca portuguesa en las Azores y el que cayó prácticamente en sus manos de la Gran Armada tras el combate de Plymouth, como veremos. De hecho, dada su actividad en el Nuevo Mundo, Drake debería ser conocido como asaltacasas, actividad que puso en práctica profusamente y ejerciendo un liderazgo histórico cierto sobre el particular. Literalmente, cuando se lo propuso, no dejó piedra sobre piedra.

Habiendo exprimido de este modo una Santo Domingo indefensa que no le había dejado satisfecho, emprendió el camino de Cartagena de Indias, donde esperaba resarcirse. La ciudad hoy colombiana estaba mejor defendida que Santo Domingo, pudiendo contar con medio millar de soldados profesionales y otros tantos indios y gente de color de recluta local, al mando del gobernador don Pedro Fernández de Bustos. El aviso de lo que estaba sucediendo en La Española permitió preparar la defensa con trincheras y la fortificación del puerto interior, con bocana entre los fuertes del Manzanillo y la Cruz Grande (paso del Boquerón), estando el propio fondeadero, llamado «de las Ánimas» protegido por los fuertes del Boquerón y el Pastelillo sobre la isla Manga. No llegaron, sin embargo, los medios disponibles para controlar los accesos exteriores a la bahía, a través de los pasos de Bocagrande y Bocachica.

Por el primero pudo la flota de Drake penetrar, con toda comodidad, la noche del 19 de febrero de 1586, asediando luego el paso del Boquerón mediante un ataque directo. Pero una cadena cerraba el paso, protegido por las dos galeras y la saetía *Napolitana* del general Vique Manrique, con lo que este primer ataque fue rechazado. Buscaron entonces los ingleses un sitio propicio para desembarcar una expedición de seiscientos asaltantes, emprendiendo por tierra el camino hacia Cartagena. Llegados a las trincheras, se había trabado combate cuando las milicias locales salieron a escape, derrumbándose la defensa. Los saqueadores entraron en la ciudad, instalándose en

ella como en Santo Domingo, pero esta vez durante casi dos meses, pues fue ardua la negociación. Drake pidió los consabidos cuatrocientos mil ducados y al fin consiguió ciento ocho mil, después de los robos, abusos y violencias habituales. También Cartagena fue parcialmente demolida para extorsionar a sus habitantes; en esto consistió la brillantez y habilidad de *sir Francis Drake*.

¿Qué hacían mientras tanto las fuerzas españolas? En un ámbito tan amplio y disperso como el del Caribe, a mediados del siglo XVI, era difícil primero enterarse, y después reaccionar, a la sorpresiva presencia de una fuerza esquiva y nunca dispuesta a afrontar el combate frente a milicia regular como esta. En la isla de Cuba, el gobernador don Gabriel de Luján hizo una recluta de fuerzas que el 10 de abril cayeron sobre unos piratas en Bayamo, apresándolos a todos. Resultaron ser franceses y pronto colgaron de la horca. Drake apareció frente a La Habana a finales de mayo con dieciocho embarcaciones supervivientes, esperando apoderarse de una Flota de Indias para redondear dividendos. Un millar de soldados —piqueros y arcabuceros— tomaron posiciones, y Drake decidió rehuir, una vez más, el encuentro. Cuando quiso hacer aguada en Matanzas, le mataron a los desembarcados, optando por seguir ruta hacia las costas de Florida, donde incendió San Agustín. Luego, tras recoger a los supervivientes de la colonia de Virginia, emprendió regreso a la patria; a su llegada, Bernardino de Mendoza constató que traía un botín de unos doscientos mil ducados, habiendo perdido casi un millar de hombres en la aventura. Se trató en suma, de una detestable operación en la que también centenares de inocentes perdieron la vida. Lo que no arredraría a Drake ni, lo que es peor, a otros que pronto quisieron emularle.

Entre ellos, el más notable, Thomas Cavendish, que, con la nao *Desire* y otras dos, zarpaba en julio de 1586 de Plymouth para emprender la Ronda del Pacífico vueltamundista con la que tanta fama había alcanzado, diez años atrás, *sir Francis*. En el estrecho de Magallanes encontró los restos de la fortificación planeada por Sarmiento de Gamboa, rescatando un intérprete que le sirviera de práctico, Tomé Hernández, y dejando al resto para que murieran de hambre. Realizó luego diversas piraterías por las costas chilenas y peruanas con suerte diversa, pues saqueaba Payta y el puerto de Arica, pero en Puna el capitán Galarza, con cuarenta hombres, le alcanzó con piraguas indias, matando la cuarta parte del contingente pirata y tomándole cuatro prisioneros tras destruir una de las naves.



Actual y magnífica reproducción de los galeones de época, el *Andaluía* de la Fundación Nao Victoria diseñado y construido por Ignacio Fernández Vial, atracado en Sevilla. Veintidós de estos buques, al mando de Medina Sidonia, Flores Valdés y Martínez Recalde comparecieron en Lisboa para la Empresa de Inglaterra de 1588.

Con sus hombres supervivientes, apenas medio centenar, Cavendish emprendió la captura de la nao de Acapulco *Santa Ana*, que avistó cerca del cabo San Lucas. Estaba completamente desarmada, machacándola los veintinueve cañones de la *Desire* y su compañera. A pesar de ello, fracasaron dos sucesivos intentos de abordaje, prosiguiendo el cañoneo hasta la rendición del capitán Alzola con promesa de respetar los prisioneros. Cavendish dio medida de su palabra ahorcando al sacerdote Armendáriz y sometiendo a tortura a quien quiso. Como la *Santa Ana* estaba destrozada, desembarcó su cargamento por valor de setecientos mil pesos y la prendió fuego, emprendiendo luego una larga ruta que le llevó hasta Filipinas, donde nuevos contratiempos le hicieron perder otra nave y una decena de hombres más, llegando finalmente la exhausta *Desire*, vía cabo de Buena Esperanza, a Inglaterra en septiembre de 1588, cuando aún flameaban los estandartes de la que fuera Gran Armada de Felipe II que ocupa este trabajo.

Terminaba así un período de la guerra no declarada entre ambos países que, no obstante, dejaba sobre el terreno, las poblaciones americanas y las cubiertas de las naos no pocas víctimas. Aunque se suele situar por estas fechas (1587) el inicio de la confrontación bélica entre España e Inglaterra, lo cierto es que el listón verdadero puede llevarse muy atrás, al combate de Veracruz, el banderazo de salida de esta guerra de baja intensidad que, prorrogada en el Caribe por los innumerables ataques piráticos, y oportunamente renovada por la reina Isabel en los Países Bajos con el constante apoyo, en suministros, puertos, bases, ejércitos y dinero para los rebeldes protestantes, llevaba en realidad desarrollándose durante más de veinte años antes del episodio de la Gran Armada. Con la conquista de Portugal y las islas Azores, y la

definitiva orientación de la guerra en los Países Bajos gracias a la gestión del duque de Parma, Alejandro Farnesio, España habría debido gozar de una posición hegemónica que Inglaterra se esforzó en que nunca fuera cómoda hostilizándola todo lo que pudo con sus marinos, sus incursiones contra los enclaves en Indias y sus operaciones de todo tipo bajo cuerda en Flandes. De una forma absolutamente sorprendente, Felipe II no encontró aún en ello motivo para proceder contra Isabel y sus incorregibles súbditos. Aunque el rey español, como vamos a ver, ya afilaba sus armas, tendría que venir —además de la ejecución de María Estuardo— una provocación definitiva, ineludible y ominosa para que la empresa de la conquista de Inglaterra, de una vez por todas, recibiera la orden de ponerse en marcha.

LA GRAN PROVOCACIÓN

El plan de invasión

Estando todavía en Angra, tras la conquista de Terceira (muy probablemente a bordo de su buque insignia, el magnífico galeón *San Martín*) Álvaro de Bazán redactó un escrito para Felipe II fechado en febrero de 1583, en el que, según autores ingleses, comentaba optimista: «Ahora que ya tenemos Portugal, Inglaterra es nuestra», mientras los españoles afirman que lo que hizo el mejor almirante del Imperio español fue llamar la atención del monarca sobre la excelente oportunidad que se ofrecía para hacer realidad el proyecto de invasión de las islas británicas. La idea, desde luego, no era nueva; en su día, tras apoderarse Isabel de la soldada de Flandes, el embajador Guerau de Espés ya se lo había sugerido a Felipe, lo mismo que el duque de Alba formuló una propuesta parecida en los días de la batalla de Jemmingen. Cuando Juan de Austria tomó el gobierno de los Países Bajos en 1576, comprobando el constante apoyo que desde las costas británicas se ofrecía a los rebeldes y el apoyo económico de Isabel a la causa protestante, urgió a su hermano a terminar con este estado de cosas utilizando como medio contundente la invasión. En aquel momento, sin embargo, bastante revueltas estaban las cosas en Flandes como para abrir otro incierto frente al otro lado del canal de La Mancha.

Tras la conquista de Portugal, sin embargo, todo aparecía más claro; en Flandes, el coronel Verdugo no tardaría en apoderarse de Zutphen, mientras Alejandro Farnesio recuperaba todo el tramo de costa desde Dunkerque hasta Ostende, aún en manos enemigas. España disponía en aquel momento de una Armada triunfadora y que acababa de llevar a cabo la compleja operación anfibia de desembarco en Terceira, muy parecida a la que habría que materializar sobre la costa inglesa, además del ejército más en forma del momento, que operaba en los Países Bajos y con vía libre hacia aquel litoral. No había, pues, tiempo que perder. Pero Felipe II, como siempre, dio largas al asunto y prefirió ser cauto, por los motivos conocidos: no quería ofrecer al rey de Francia la posibilidad de controlar Inglaterra a través de María Estuardo.

De cualquier forma, no hizo oídos sordos a la idea. Ordenó acometer la construcción de galeones en Vizcaya, estimular la producción de bizcocho en Italia y

reforzar el ejército de Alejandro Farnesio. En otras palabras, no se durmió en los laureles y tomó medidas para robustecer tanto la Armada como las tropas terrestres, pilares fundamentales para el mantenimiento de los intereses de su imperio. Solicitó, además, de Farnesio opinión sobre la propuesta de Bazán. El duque de Parma respondió igual que el ya fallecido Juan de Austria: la paz en los Países Bajos sólo podía llegar negando las líneas de suministro a los rebeldes, y estas tenían un origen, Inglaterra. Sin embargo, ponderaba también que el paso de su ejército de treinta y cuatro mil hombres de Flandes a Inglaterra sería una oportunidad que no desperdiciarían ni los rebeldes holandeses ni Francia para mermar los logros católicos. Felipe vuelve a dudar y, finalmente, da carpetazo al asunto; 1584 se desperdicia así miserablemente, mientras Farnesio emprende el camino de la gran victoria de Amberes para el año siguiente.

Del mismo modo que la conquista de Terceira avivó el ánimo de Bazán para «saltar» a Inglaterra, la toma de Amberes insufla optimismo en el monarca, que en su imaginación cree avizorar el fin de la guerra en Flandes. La condición *sine qua non*, Felipe lo sabía bien, era apoderarse de Inglaterra, así que decidió la requisita de todos los mercantes en puerto español para engrosar la Gran Armada. Llegaba entonces el incidente del *Pembroke* y la desproporcionada reacción de Isabel para poner las cosas en su lugar, enviando a Flandes el ejército de Leicester y a Francis Drake con su expedición de castigo y saqueo de Vigo, La Palma, Cabo Verde, Santo Domingo, Cartagena de Indias y San Agustín. Isabel, además, viendo a Felipe II vencedor en los Países Bajos, no dudó en entablar negociaciones con los sultanes de Marruecos y Estambul, para que le complicaran la vida en sus respectivos frentes, a la vez que mandaba a sus marinos atacar las pesquerías vascas en Terranova.

El rey de España adquiere entonces la convicción de que hay que invadir Inglaterra, pero sigue sin dar orden ejecutiva a pesar de las flagrantes provocaciones. Con su premioso ritmo para resolver las cosas, decide iniciar un larguísimo período de preparación, que se llevará a cabo en Lisboa, a cargo de Álvaro de Bazán, y en Flandes, por Alejandro Farnesio. Nada más constatar las correrías de Drake en Indias, pide a ambos altos mandos, almirante y gobernador —por diferentes conductos— que preparen un plan de ataque. El duque de Parma piensa que, requisando las barcasas y los buques costeros existentes en las provincias de Flandes, Brabante, Hainaut y Artois, se puede trasladar un ejército de treinta mil quinientos hombres desde Nieuwpoort, Dunkerque y Gravelinas en diez o doce horas hasta Dover y Margate; con la condición indispensable del absoluto secreto del operativo, que los Estados Generales flamencos permanezcan tranquilos y Francia sin opción de ser una amenaza en retaguardia.



Sir Francis Drake, consumado marino e incansable asaltante del Nuevo Mundo hispánico, activó la Empresa de Inglaterra invadiendo previamente el suelo portugués. Su aureola como vencedor de la Armada permanece inalterable, aunque estuvo bajo el mando de Howard y sus tácticas y procedimientos fueron más que cuestionables desde el punto de vista militar. *Sir Francis Drake* (h. 1580). National Portrait Gallery, Londres.

Era un plan poco realista: guardar secreto en Flandes ante unas requisas y unos embarcos multitudinarios como los que se pretendían era como esperar discreción entre los participantes de un congreso de periodismo y medios de comunicación. Se podía desear que los Estados Generales estuvieran quietecitos lo mismo que de Francis Drake y sus muchachos. Francia tal vez no llegara a ser un problema, pero la historia demostraba que constituía amenaza para España por su simple existencia. El

plan de Farnesio no podía ser secreto, y, al no habilitar un medio de neutralizar las amenazas que dejaba atrás, realmente no servía. Intervino entonces, muy oportunamente, Bazán desde Lisboa, insistiendo al rey en enero de 1586 (casi tres años después de la otra vez) sobre el renovado poder naval inglés, que hacía aún más necesaria la invasión. El secretario real le dijo que propusiera su plan y el marino concibió una Gran Armada de casi doscientos buques pesados (la cuarta parte de transporte), más de trescientos buques ligeros tipo carabela o patache y cuarenta y seis naves de remo, casi todas galeras y unas pocas galeazas. Llevarían a bordo un ejército de sesenta y cuatro mil hombres, con veinte mil marinos y diez mil remeros. Presupuesto, algo menos de cuatro millones de ducados.

Son, como denuncian los cronistas, unas cifras mareantes para la época, que habrían obligado a Felipe a construir la más formidable escuadra de galeones jamás puesta a flote, requisar naos y buques mercantes en todos los puertos del Mediterráneo y empeñar sus recursos personales, lo cual dejaría prácticamente sin tropas el resto del imperio y sus territorios. Si Farnesio resultó poco realista, a Bazán se le fue la mano bastantes pueblos. Sin embargo, ambos planes tenían algo positivo; el duque de Parma estaba convencido de que lo más fácil para invadir Inglaterra era desde Flandes, y el marqués de Santa Cruz acababa de bosquejar las líneas maestras para la que sería Gran Armada de Felipe II, necesaria no sólo para la Empresa de Inglaterra, sino para el dominio del Atlántico y la defensa del imperio. En abril de 1586, el rey ordena a su almirante preparar en Lisboa una armada para invadir Inglaterra.

Quedaba, no obstante, mucho que matizar para la definición de un plan realista y verdaderamente útil y abordable. Mediado el año, Felipe II, deslumbrado por los éxitos de Farnesio en la desembocadura del Escalda, decidió aceptar su plan como base para la invasión; será, pues, el invicto ejército de Flandes el que pase a Inglaterra, mientras que la Armada de Bazán se limitará a dar cobertura al operativo, protegiéndolo de la Armada inglesa. La flota de invasión no tendría responsabilidad en el desembarco como en Terceira; sus transportes sólo iban a llevar pertrechos y fuerzas de apoyo, por lo que la consecución de un puerto inglés pasaba a ser objetivo secundario. A toro pasado, y bien sabido que sería la descoordinación de ambas fuerzas —flota de Bazán (Medina Sidonia) y ejército de Farnesio— la que en última instancia echó a perder todo el proyecto, lo primero que viene a la mente es: ¿por qué no ambas cosas? Si las dos fuerzas hubieran procedido con independencia, la Armada atacando un puerto de la Inglaterra meridional y el ejército de Flandes cruzando el canal para atacar el litoral oriental inglés, cada operación habría servido de diversión de la otra, y una fuerza española, con toda seguridad, habría puesto pie en las islas británicas. Desde luego que el éxito habría quedado lejos de estar asegurado, pero, al menos, se habría prescindido de la fatal coordinación, que se demostró punto débil del plan. Sin embargo, como veremos, aparecerían otros elementos que no se habían tenido en cuenta.

Finalmente, la Armada de Bazán, tras muchos esfuerzos, quedará compuesta por apenas noventa naves pesadas (frente a las 200 que pidió), sesenta ligeras (solicitó 300) y apenas ocho de remo, cuatro de estas últimas galeras, cuando su plan incluía cuarenta. En resumen, ciento trece naves de todo tipo manejadas por seis mil individuos de *gente de mar*, poco más de la quinta parte de lo planificado. *A priori*, llaman poderosamente la atención dos hechos: primero que, a pesar de haber sido la flota relevada de la responsabilidad de llevar la fuerza de desembarco (el ejército), las urcas de transporte sólo disminuyeron de cuarenta pedidas a veintisiete contratadas finalmente; lo que indica que la Armada llevó a pesar de todo una consistente fuerza de desembarco, al mando del maestre Francisco de Bobadilla: dieciséis mil hombres de los Tercios de Flandes, Nápoles, Sicilia, Galeones y Mejías, con la que habría podido proceder de forma individual tomando un puerto. En segundo lugar, que (con buen criterio) el medio centenar de embarcaciones a remo mediterráneas incluidas por Bazán se redujo en realidad a sólo ocho, cuatro galeras y otras tantas galeazas, que, como veremos, fracasaron completamente. Aun así, no llegaban ni al seis por ciento del total de material a flote; lo que no impide que muchos cronistas sigan incidiendo en el viejo reproche de que la Armada tenía muchos buques de remo que se desmantelaban lamentablemente en las crudas olas del Atlántico. Aparte de que ningún buque de remo fue desmantelado por este océano (aunque sí maltratado), lo que parece producir estas críticas son los dramáticos finales de las galeazas *San Lorenzo* en Calais y *La Girona* en la Calzada de los Gigantes, sobre Irlanda. Se hacen críticas a buques de la Armada que eran una minoría marginal dentro de la flota como si hubieran constituido su espinazo, para sacar posteriormente el consabido «ya te lo dije» por la espectacularidad de sus naufragios. Puro espejismo virtual, escasa objetividad. En otras palabras: críticas sin fundamento.



La cocina del *San Martín*, bajo el castillo de proa y sobre la cubierta del combés, muestra la precariedad de estas unidades, razón última de su escasa autonomía: unas condiciones higiénicas penosas y un inexistente

confort que convertían en una tortura para su gente cualquier travesía por corta que fuese. Autor de la maqueta: Félix Sorli.

Queda, por último, ocuparnos del presupuesto. Por las cifras que hemos podido recabar, si la campaña de Lepanto costó un millón de ducados, y casi tres la campaña para la toma de Terceira, Inglaterra se sitúa alrededor de los diez millones, lo que nos parece excesivo, especialmente si consideramos el presupuesto inicial de Bazán para una Armada cinco veces mayor, que apenas llegaba a cuatro. Probablemente, una vez hecha la Armada realidad tras numerosos avatares e ímprobos esfuerzos, se quedó en seis o siete millones^[1], cantidad que nos da una pista acerca de las repetidas quiebras de la Hacienda de Felipe II. En cualquier caso, no podemos compartir con Mattingly las afirmaciones de que, tras la *razzia* saqueadora de Drake en el Caribe durante los años 1585 y 1586, los banqueros decidieron no prestar dinero a la monarquía hispánica, puesto que —según él— durante el segundo año no llegó ninguna flota de Indias^[2]. Como demuestra Guillermo Céspedes del Castillo en su obra (editada por el CSIC), *La Avería en el Comercio de Indias*, en 1585 cruzaron el Atlántico la flota de Nueva España de Juan de Guzmán y la de Tierra Firme de Flores Quiñones, mientras que, al año siguiente, lo hizo la de Nueva España de Novoa Feijoo y la de Tierra Firme de Eraso y Aguilar, datos estos tomados del Archivo de Indias. Así que Felipe, durante 1587, pudo contar con fondos para concluir su minuciosa preparación invasora, a pesar de los esfuerzos de Drake y los historiadores anglosajones por impedirlo.

Ataque en origen

Si alguien prestaba oídos a los rumores del puerto acerca de lo que se estaba preparando en Lisboa, ese era, en efecto, Francis Drake, que creía tener mucho que decir en este asunto. Algunos siglos después, los Estados Unidos hablarían de «el día de la infamia» cuando sufrieron el ataque de Pearl Harbor en diciembre de 1941; los japoneses habían aprendido, en la guerra chino-japonesa de 1894 y 1895 y en la ruso-japonesa de 1904 y 1905, que atacar sin declaración de guerra a un adversario desprevenido suele ser buena jugada, pues permite explotar dos bazas fundamentales: la audacia y la sorpresa. Pero estuvieron lejos de ser inventores del «ataque preventivo» o, como se conoce profesionalmente, «ataque en origen». De hecho, hoy en día está aceptado que, cuando el almirante japonés Isoroku Yamamoto concibió el

ataque a Pearl Harbour, se inspiró claramente en el llevado a cabo contra la flota italiana en el puerto de Tarento en noviembre de 1940. ¿Saben por quién? Han acertado: los británicos. Y el pionero e inventor de estos ataques en origen no fue otro que un viejo conocido de estas líneas: Francis Drake.

Los ataques preventivos británicos han sido incontables en la historia, especialmente contra Francia, que tuvo que sufrir los infamantes de Mers el Kebir y Dakar en la Segunda Guerra Mundial. Por supuesto que, cuando los han perpetrado ellos, siempre se intentan justificar dejando sentada su ineludible necesidad, mientras que, cuando los han recibido —como el Raid del Medway, por ejemplo— se cubre de indignidad al que los materializa, justificando esas crueles venganzas a toda costa. A esto se le llama, popularmente, la ley del embudo, una doble vara de medir, y tendría que sufrirlo también Felipe II cuando quiso recuperar la iniciativa con la Empresa de Inglaterra.

Francis Drake, se cuenta, tenía una deuda pendiente con el rey de España desde Veracruz, y, alarmado por los preparativos que se llevaban a cabo en Lisboa, propuso a la reina un ataque en origen a fin de conjurar el peligro. Los buques ingleses debían destruir a sangre y fuego la Armada que Bazán preparaba en Lisboa. Cerezo asegura que, al regreso de su aventura de saqueo en el Caribe, Drake encontró en Inglaterra «un ambiente propicio para poner en práctica sus planes de atacar por sorpresa en los puertos españoles», mientras que Mattingly dice que «El plan finalmente acordado tiene todas las características de personal intervención de Isabel». Como, realmente, nadie parece ser capaz de aseverar con certeza si fue la reina o Drake quien urdió y decidió el ataque en origen sobre Cádiz en la primavera de 1587, nosotros haremos nuestra apuesta: puede que Drake ejecutara con maestría estas agresiones e Isabel apoyase entusiasmada los puyazos al rey de España, pero el uno carecía de poder y la otra de osadía para promover una jugada semejante. Nos parece que quien la concibió no fue otro que el autor de la conspiración de Babington, el secretario de estado y jefe de los servicios secretos, Francis Walsingham, íntimo amigo y mentor de Drake.

Desde la ejecución de María Estuardo mes y medio antes, Walsingham se había convertido en el verdadero brazo ejecutor del gobierno inglés, mientras Isabel, de luto, se iba una vez más de rositas montando el numerito plañidero y Drake, por las tabernas de Londres, se erigía en centro de tertulias proclamando que le daría una lección a Felipe. Walsingham tuvo que saber aprovechar el momento álgido de su privanza, la fanfarronería del marino y el escapismo de la soberana: él tomaría las riendas, golpeando al posible invasor donde más le dolía, es decir, en origen; pero sin dar la cara, claro. No debió costar mucho asignar a Drake, en los mismos muelles de Londres, una flota de unos treinta barcos, de los que en realidad sólo la mitad eran buques de cierto porte. Si los españoles sabían disponer sus unidades navales como Flotas de Indias o fuerzas anfibas, los ingleses sólo tenían la experiencia de organizarse en heterogéneas formaciones de asalto pirata con inversores privados y así sería esta: la reina, como un accionista más, puso cuatro magníficos galeones de

entre cuatrocientas y quinientas toneladas, los *Elizabeth Bonaventure*, *Golden Lion*, *Dreadnought* y *Rainbow*. Varios accionistas privados, como el propio Drake o el primo de la reina, Charles Howard de Effingham (que aparece así en esta historia) añadieron a la aventura tres magníficas naves privadas equiparables a galeones: *Thomas*, propiedad de Drake, *White Bear*, que era de Howard, y *Minion*, armada por Winter.



Botadura del galeón *Andaluía* de la Fundación Nao Victoria diseñado y construido por Ignacio Fernández Vial. A mediados del siglo XVI la *Ribeira das naus* lisboeta producía excelentes bajeles de altura como este, junto con los astilleros norteños (Santander, Vigo, La Coruña) y el puerto de Cádiz (La Carraca).

A estos siete buques principales había que sumar siete mercantes de Londres más pequeños (de 150 a 200 toneladas) de la quebrantada Compañía de Levante, que esperaba salir de la ruina con el botín, encabezados por el *Merchant Royal*. El resto eran una docena larga de barcos pequeños, pinazas, pataches, etc., para acompañar en los servicios de enlace y aprovecharse de las migajas. Sintomáticamente, en cuanto tuvo sus barcos el 25 de marzo, Drake los mandó a Plymouth para terminar su alistamiento mientras él les seguía por tierra tras conferenciar con Walsingham, el cual le entregaría las últimas instrucciones, que rezaban así: «Impedir la unión de las flotas del rey de España cuando partieran de diferentes puertos, desbaratar su aprovisionamiento y seguir las en caso de que se dirigieran a Inglaterra o a Irlanda, aislando a cuantos barcos pudiera e impidiendo el desembarco». Así pues, no se trataba en puridad de un ataque en origen, sino de una ofensiva logística que llevara las hostilidades a territorio enemigo, desbaratando su flota. En otras palabras: la guerra, que la reina no deseaba. Extraoficialmente, Drake y Walsingham procuraron evitar una contraorden real (es decir, que la reina se echara atrás, revocando su permiso), aunque también venía bien irse lejos si se quería evitar el espionaje. No deja de tener gracia el afán de los cronistas ingleses recreándose en las fintas de Drake para eludir el mensaje de Isabel suspendiendo la expedición; incluso, se afirma, el correo llegó a embarcar en una pinaza por orden real. A estas alturas, podemos suponer que Isabel habría esperado todo lo necesario para mandar el mensaje en pos de Drake, pero con instrucciones de no alcanzarlo jamás. La reina sólo buscaba poder justificarse una vez más.

La nueva agresión contra España, con la que Inglaterra no se hallaba aún

oficialmente en guerra, estaba en marcha. Drake izó su insignia de nuevo en su buque favorito, el *Bonaventure*, y tal vez contempló el resto sin el habitual sentimiento de libertad del marino cuando queda libre de puntas, en mar abierto; especialmente, cuando sus ojos fueron a posarse en el *Golden Lion*, donde navegaba el supervisor oficial que le había colocado Walsingham (probablemente a instancias de la reina), William Borough, con el cargo de vicealmirante. Como sucede a todo mando habituado a proceder independientemente, Borough no era otra cosa para Drake que un estorbo, una pesada bola de metal atada al tobillo con la que Isabel, no muy satisfecha con sus últimos servicios, le había obsequiado. Zarparon de Plymouth el 2 de abril de 1587, y el miércoles 29, tras pasar la expedición por diversos avatares meteorológicos, ya estaban frente a Cádiz, sin que su intrusión en el golfo del mismo nombre hubiera sido detectada. Los espías avisaron, el día 11, de la salida de la expedición a Bernardino de Mendoza, embajador en Francia; pero el aviso a España aún tardaría unos días de mensajeros y no sirvió de nada, como cabía esperar.

A la vista del caserío de Cádiz que, avanzando sobre su alargada península, parece flotar sobre las aguas, Borough acudió al *Bonaventure* para debatir el plan de ataque en un consejo obligatorio. Lo mismo había sucedido unos días atrás, en las afueras de Lisboa, cuando Drake, evaluando la concentración naval que se preparaba (su objetivo militar, se suponía) decidió pasar de largo y marchar a Cádiz, donde las cosas serían más fáciles. Así que debió ser un Borough bastante mosqueado el que, apenas abrió la boca en la cubierta del *Bonaventure*, fue displicentemente devuelto por Drake a su buque, pues, según afirmó: «Aunque sé que muchos preferirían que permaneciésemos aquí hasta mañana, no nos quedaremos». No había pasado el acalorado Borough el portalón del *Golden Lion*, de regreso, cuando pudo ver cómo el *Bonaventure*, seguido por los *Dreadnought*, *Rainbow* y *Thomas*, ponía proa directamente hacia la bahía de Cádiz y el puerto, donde nadie les esperaba, y no tuvo otra que seguirlo. En plena tarde, la ciudad se despertaba perezosamente de la siesta mientras un par de funciones de teatro amenizaban los ocios en las calles y más de medio centenar de barcos mercantes se balanceaban a refugio de los muelles del puerto, procedentes o en dirección al Mediterráneo, otros con destino a América y muchos con suministros y pertrechos para la armada que preparaba Bazán en Lisboa. Parece ser que, en principio, los siete galeones principales de Drake fueron confundidos con los de Juan Martínez de Recalde que, en igual número, patrullaban a la altura del cabo San Vicente la llegada de las Flotas de Indias. Pronto se desharía el equívoco de la forma más dramática.



Emocionante foto del galeón *Andalucía*, de la Fundación Nao Victoria, diseñado y construido por Ignacio Fernández Vial, llegando a Nueva York con la *skyline* al fondo. Parar los pies a la magnífica flota de galeones del marqués de Santa Cruz, incluso destruyéndolos en Lisboa, era el cometido de Drake en su ataque de la primavera de 1587, objetivo que no sería conseguido.

Dada la alarma, el gobernador ordenó que ancianos, inválidos, mujeres y niños se refugiaran en el castillo de Santa Catalina; pero, ante la avalancha originada por el pánico, el castellano cerró las puertas, y tres decenas de personas quedaron tendidas en el suelo, aplastadas. Entretanto, habían salido a enfrentarse con los invasores seis galeras de Pedro de Acuña fondeadas en la Caleta. Las galeras llevaban artillería en las corullas, pero sólo un gran cañón de mediano calibre, especializado en abordajes. Contra los pesados galeones, apenas podían hacer otra cosa que moverse con agilidad, de un lado a otro, para evitar ser destruidas por un impacto de culebrina procedente de aquellos. Los buques ingleses les ofrecieron el costado, obligándolas a maniobrar sin cesar con sus disparos y expulsándolas del fondeadero, terminando las seis —dos muy averiadas— por refugiarse en el Puerto de Santa María.

Con su acoso, sin embargo, obtuvieron un tiempo muy útil para que los indefensos mercantes pudieran levar anclas o picar cables, poniéndose a salvo en Puntales o en los caños de La Carraca, donde los invasores, por su calado, no podrían seguirlos. Lo hicieron aproximadamente la mitad de los barcos surtos, quedando el resto a merced de la flota inglesa que, encabezada por los arruinados navíos de Londres, dieron comienzo al saqueo. Se trataba, en efecto, de una operación militar contra la logística enemiga, y no se puede acusar esta vez a Drake de pirata puesto que tenía su correspondiente patente de corso. Pero quien, imparcial, pudiera contemplar en el atardecer aquel puñado de barcos ingleses arrojándose como bandada de rapaces sobre buques mercantes de todas las nacionalidades para expoliarlos hasta las piedras del lastre y quemarlos después, procedentes de una nación no beligerante, se preguntaría qué tipo de papel, religión o subterfugio podía justificar un latrocinio criminal como este, cometido por gentuza de la peor calaña.

Un mercante de Ragusa (hoy Dubrovnik, en el Adriático), armado con cuarenta cañones, opuso resistencia al saqueo; Drake lo rodeó con sus galeones, pulverizándolo a cañonazos antes de echarlo a pique. El cronista americano afea a su capitán por esta conducta —es decir, que no se dejara robar— cuando pudo haber rescatado después la nave pagando un rescate y ahorrando muertos. Resulta francamente sorprendente que luego se haga elogio, durante las guerras mundiales, a los mercantes aliados armados con un cañón a popa, obligados a ofrecer resistencia a los muy superiores corsarios alemanes que los atacaban; estos muertos, al parecer, no debían importar tanto. Cuando, alternativamente, uno se pone del lado de los delincuentes o de las víctimas según le conviene, no es de extrañar que el mensaje a la posteridad caiga en la absoluta incoherencia.

Por fortuna, a los invasores ni se les pasó por la cabeza poner pie en Cádiz ni tratar de apoderarse de la ciudad. Eso sí, viendo Drake un galeón sometido a obras y armamento en Puntales, organizó una expedición con naves menores, de poco calado, transbordando al *Merchant Royal* para destruirlo. Pero se olvidó de avisar a Borough que, sin saber muy bien qué hacer en el puerto, desembarcó para correr en pos de Drake, dejando el *Golden Lion* en una muy expuesta situación. Tanto, que a los españoles les faltó tiempo para montar una culebrina en el puerto —apenas a setecientos metros del galeón de Borough— descerrajándole un cañonazo que entró por la línea de flotación, matando a un artillero. En Puntales, el desorientado vicealmirante inglés sólo encontró el galeón español en llamas, pero ni rastro de su jefe; además, cuando regresó a bordo, su barco no estaba. Vista la puntería española, el *Golden Lion* había levado anclas rumbo al Puerto de Santa María, donde Borough logró abordarlo. Pero los sobresaltos no habían concluido para él aquella noche, puesto que Pedro de Acuña, viendo el galeón enemigo aislado, salió con sus seis galeras a acosarlo, pasando por momentos de apuro hasta que Drake, haciéndose cargo, le envió de refuerzo el *Rainbow* y otros seis pequeños barcos.

Recuperada la superioridad, Borough incluso optó por la ofensiva, impidiendo a Acuña el retorno al Puerto de Santa María y obligando a las seis galeras a refugiarse, con los mercantes, en los caños de La Carraca. Allí se unieron a otras dos compañeras que, en plena noche, habían salido para represar una carabela portuguesa que vieron apartada del resto, rindiendo a la tripulación inglesa y llevándose el buque a los caños. Conforme se hacía de día, la reacción española se mostraba más consistente, llegando una compañía de soldados procedente de Jerez para reforzar la guarnición, heraldos del ejército del duque de Medina Sidonia (aún sin vinculación con esta historia) de tres mil hombres de caballería y a pie, que, a marchas forzadas, se dirigían a Cádiz. La suerte, en efecto, parecía cambiar de bando, puesto que el día treinta amaneció en completa encalmada, y los galeones británicos quedaron a merced de los cañones españoles emplazados en Cádiz. Fueron centrados por los disparos tanto el *Bonaventure* como el *Dreadnought* y el *Merchant Royal*, pero no hubo impactos directos. Mientras, en los muelles de Cádiz, se prepararon varios

brulotes incendiarios que quedaron a la deriva en el puerto; la falta de viento, sin embargo, actuó a favor de los invasores, que pudieron apartarlos con pequeños botes.

Ahuyentado el peligro, y con las bodegas repletas de rapiña, ni a Drake ni a Borough se les había perdido nada más en Cádiz; llegado al fin el viento pasada la medianoche, salieron de la bahía tan impunemente como habían entrado, seguidos por las galeras de Acuña, que tuvo que pasar por el trago de enviarle un «regalito» a Drake para que este se plegara a un canje de prisioneros. Así fue como la tripulación de presa de la carabela de Portugal evitó, seguramente, pasar el resto de su vida bogando en galeras. Los cronistas se han puesto al fin de acuerdo en que la expedición saqueadora se apoderó en Cádiz de veinticuatro embarcaciones y cargamentos por un importe total de ciento setenta y dos mil ducados, es decir, apenas un 2,4 % del presupuesto total para la Armada. Los daños más grandes para la flota de Bazán fueron la destrucción del galeón de Puntales y cinco urcas holandesas confiscadas llenas de víveres para la armada en Lisboa, que se perdieron. En el apartado propagandístico, Drake, tomando como modelo al sultán (que, con ocasión de la batalla de Lepanto, dijo haber perdido algunos pelos de la barba que volverían a crecer) se jactó de «haber chamuscado las barbas del rey de España». Barbas que, dado el poderío del imperio, no tenían más remedio que volver a su estado original. Por su parte, el aludido —es decir, el monarca— escribió que «La pérdida no era muy grande, pero el atrevimiento del intento sí fue verdaderamente grande». Lo sería aún más, puesto que las correrías de Drake no habían terminado.

La segunda oportunidad

De Cádiz, la expedición inglesa se dirigió al Algarve. Ahora, Drake planeaba establecerse en el cabo San Vicente, para, literalmente, cerrar las garras sobre el cuello logístico de don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz. En efecto, la principal línea de abastecimiento de la Armada, procedente de Italia y la costa levantina peninsular, pasaba por el mar de Alborán, el estrecho de Gibraltar y el cabo San Vicente, culminando en Lisboa. En aquellos tiempos no existían los ferrocarriles y las autovías eran una mera entelequia; la vía más rápida y eficiente para suministrar refuerzos, víveres, pertrechos y provisiones a una flota española en aguas del Atlántico era la marítima, que pasaba necesariamente, y en todos los casos, por el cabo de San Vicente. Drake, con certera exactitud, decidió ubicarse allí durante una buena temporada; si los victoriosos buques ingleses interrumpían el tráfico marítimo

español hacia Lisboa, Bazán no podría terminar su flota y la invasión de Inglaterra jamás se llevaría a cabo.

Dada la poca autonomía de los galeones ingleses y su nula capacidad y experiencia en las largas permanencias oceánicas (a diferencia de los españoles y portugueses, acostumbrados a las largas travesías), los ingleses necesitaban apoderarse de una base de operaciones, donde sus buques pudieran efectuar relevos, hacer aguada, reaprovisionarse y dar descanso a las dotaciones de la habitual insalubridad de la vida a bordo. A este fin, Francis Drake decidió apoderarse de la pequeña villa de Sagres, a dos millas largas del cabo San Vicente, en cuyo castillo — durante la primera mitad del siglo xv— el príncipe Enrique el Navegante, hijo de Juan I de Portugal, había fundado la famosa escuela náutica de cosmógrafos y pilotos dirigida por el judío converso mallorquín Jaume Ribes que tantos éxitos proporcionó a este país.

La idea era buena y letal para el futuro de la Armada. Sólo había un inconveniente: si se apoderaba de Sagres, tomándola por la fuerza, Drake estaba invadiendo tierras del rey de España, acto para el que nadie le había autorizado y que, necesariamente, daría legitimidad a Felipe para la invasión a Inglaterra pues podría alegar haber sido invadido antes. Dicho de una forma simple: para evitar la presunta invasión española de Inglaterra era preciso invadir antes Portugal en pequeña escala, otorgando así una razón de primera clase al enemigo para devolver la pelota. El vicealmirante Burough, que podía ser inepto pero no tonto, avisó muy seriamente en consejo a Drake de esta circunstancia y a su jefe, lógicamente, no le gustó. Puesto que ni siquiera recibió respuesta, Burough decidió poner su aviso por escrito; esto disgustó a Drake por completo. Tanto, que se dispuso a tomar medidas contra el vicealmirante.

Inicialmente, la victoriosa flota inglesa se dirigió a Lagos, fondeando en el puerto donde, por suerte, apenas había barcos. El gobernador Hernán Teller replegó su milicia a la fortaleza, y Drake, tras desembarcar una fuerza de más de mil soldados al mando del teniente general Anthony Platt, hizo una marcha hasta el fuerte y, comprobadas las defensas, regresó a la playa y volvió a embarcar la gente. Qué se buscaba con este desembarco es algo que no ha quedado claro, a no ser aprovechar alguna circunstancia favorable o, simplemente, estirar las piernas y desentumecer a los soldados de la larga permanencia a bordo, puesto que pronto deberían entrar en acción para tomar el castillo de Sagres. Antes de esta última acción, de la que estaba advertido, Drake destituyó a William Borough, poniendo al mando del *Golden Lion* al capitán Marchant, que le era adicto, confinando al vicealmirante en su camarote.

Libre así de la pesada bola asignada por la reina Isabel y Walsingham, Drake se dispuso, conscientemente y a sabiendas del riesgo, a traspasar un límite cierto, una línea roja que nunca se habría debido transgredir si se quería mantener la razón moral en el asunto. El día 20 de mayo la flota inglesa fondeó en la pequeña ensenada de Sagres y, tras una digna resistencia de la menguada guarnición, tomó el castillo.

Desde allí, y durante casi un mes, los barcos ingleses se dedicaron no sólo a interceptar cuanto buque mercante doblaba el cabo San Vicente, sino a hostigar la flota pesquera portuguesa, destruyendo todas las almadrabas en un radio de quince leguas (45 millas) en torno a la base de Sagres. Unas cien pequeñas embarcaciones en total fueron destruidas, la mitad de ellas pesqueros de atún del Algarve o Andalucía. El tráfico mercante más afectado fue el de barrilería, duelas y flejes, privando a Bazán de unas dos mil toneladas, lo que dejó a la Armada sin envases para casi treinta mil toneladas de víveres y bebidas. Según Mattingly y Walker, esto hizo mucho más daño a la logística de la flota en Lisboa que el ataque a Cádiz. Dada la importancia de los barriles en aquella época, muy probablemente es cierto.

De todas formas, como bien saben los militares profesionales, el mayor perjuicio para la Armada fue que, con la presencia de Drake en San Vicente, el tráfico marítimo en torno a este punto se cortó, paralizando el suministro y la preparación de la Armada. Los refuerzos, las tropas, los víveres y los pertrechos quedaron a la espera en los puertos de Génova, Nápoles, Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla o Cartagena. La situación llegó a ser verdaderamente crítica, porque Bazán no tenía lista aún su flota, los suministros llegaban cada vez con menor regularidad y no disponía de una fuerza capaz de salir a enfrentarse con Drake a no ser las flotas de galeras y galeazas, que correrían graves riesgos. Felipe II y el capitán general de Andalucía, duque de Medina Sidonia, llegaron a barajar la posibilidad de que las tropas marcharan por tierra a Lisboa, llevando la artillería por caminos y senderos.

Apenas una semana después de conquistar Sagres, Drake llevó toda su flota a Lisboa, fondeando en Cascais. La sorpresa para el marqués de Santa Cruz debió ser monumental, coronando sus múltiples desdichas y quebraderos de cabeza. Los doce galeones de Portugal no estaban listos para zarpar, y los siete de Recalde, que acababan de llegar, no eran suficientes para enfrentarse a los treinta buques enemigos. El hermano del marqués, Alonso de Bazán, disponía de siete galeras para guardar los dos canales de entrada. Ponderando cuidadosamente la defensa naval, y la artillería de los fuertes de Torre Vieja, San Julián y Cascais, Drake decidió no intentarlo siquiera. Teniendo en cuenta las fuerzas presentes, y la competencia de los mandos, el asalto podía terminar muy mal para los invasores. Constató, eso sí, la importancia de los preparativos para la Armada y, de cara a la galería, desafió personalmente al marqués, a sabiendas de que no podía aceptar. Luego, sus barcos levaron anclas para retornar a su rutinaria tarea destructora desde Sagres. Frente a las costas de Portugal, durante la primavera de 1587, Drake ejerció magistralmente —con todas sus ventajas— el concepto de «dominio del mar».

Por fortuna para España, al marino inglés tampoco le favorecían las circunstancias. Sagres se reveló como una base pequeña y mal escogida, con poca protección para los temporales y apenas capacidad para suministrar a los buques agua y víveres frescos; era necesario internarse en tierra con los correspondientes riesgos. Los marineros a bordo de la numerosa flota enfermaban con frecuencia, y Sagres no

podía ofrecerles hospitales ni medios para curarles. Además, ya empezaban a estar todos un poco hartos de lo que no era otra cosa que destruir los medios de vida de los sencillos trabajadores, los pescadores, y los honrados semejantes, los marinos mercantes. Los marineros ingleses no comprendían aquella guerra llevada no contra los galeones de Felipe, sino contra gentes indefensas que no habían hecho daño a nadie. Además, estaba el tema de la reclusión de Borough, cuya facción se hacía cada vez más poderosa, dándole la razón.

Drake se olió que, esta vez, la barba chamuscada podía ser la suya (y por sus propios hombres) decidiendo levantar el campamento y dar un poco de acción a los murmuradores. Puso rumbo a las islas Azores y, durante el trayecto, un temporal sorprendió a la flota a la altura de Finisterre. Los siete barcos de Londres, repletos de riquezas y cansados de tanta dependencia, casualmente se separaron de la flota, dirigiéndose con independencia hacia la patria tras la fructífera expedición. Por su parte, Borough, a bordo del *Golden Lion*, logró amotinar la tripulación contra Marchant y apoderarse del buque, poniendo, con todas sus razones y argumentos, también rumbo a Inglaterra, donde el vicealmirante sería procesado y absuelto. ¿Qué hacía, entre tanto, Francis Drake? Verdaderamente, repasando su trayectoria no resulta extraño que tantos jóvenes ingleses y franceses, a lo largo del tiempo, hayan encontrado en él inspiración para seguir la carrera naval, pues la suerte de este individuo desbordaba todo lo imaginable. Abandonado por los comerciantes de Londres y el galeón de su vicealmirante, Drake aún retenía una consistente fuerza de tres galeones de la reina (*Bonaventure*, *Rainbow* y *Dreadnought*) y tres privados (*Thomas*, *White Bear* y *Minion*), junto a algunos buques menores, con los que acechó la ruta de las Azores de retorno a Europa, tocándole el premio gordo: la carraca portuguesa *San Felipe*, que procedía de la lejana Goa, en la India, cargada hasta los topes de especias variadas, joyas, marfil, oro y plata por valor de casi ciento catorce mil libras esterlinas y con la tripulación diezmada por las enfermedades en tan largo periplo. Una auténtica perita en dulce que cayó en manos de Drake como colofón a su muy eficiente expedición de castigo contra España, permitiéndole incluir en este premio sólo a los fieles y excluyendo a los que desertaron, cuya estela se dispuso ahora a seguir.

De todas formas, en un país razonable, Francis Drake habría tenido que dar muchas explicaciones al regreso después de todo lo que había hecho: sus desvíos de las instrucciones reales, los límites diplomáticos insoslayables que se saltó y que podían costar la declaración de guerra de España, además de la reclusión de su supervisor, el vicealmirante Burough. Pero, en la Inglaterra del verano de 1587, si llegabas al puerto de Plymouth cargado de riquezas y alardeando de haber dado una buena tunda al rey de España, todo estaba permitido; en especial, si los tres galeones de la reina venían bien repletos de botín para las arcas reales como era el caso.

Desgraciadamente, una agresión de este género no podía dejar de tener consecuencias en el otro bando. Tras constatar aliviado la fuga de Drake de Sagres, y

recibir la mala noticia de la pérdida de la *San Felipe*, Felipe II se vio compensado por la gran alegría de la toma del puerto de la Esclusa (Sluys), en Flandes, durante el verano, por el indomable ejército de Alejandro Farnesio, lo que abría toda la franja costera de los Países Bajos para la invasión de Inglaterra. El monarca no dudó más; habiendo recibido una aportación del papa de un millón de ducados y teniendo toda la razón moral desde la ejecución de María Estuardo y la gran provocación que acababa de perpetrarse en primavera por los ingleses con el asalto a Cádiz, la invasión de tierra portuguesa en Sagres y los asaltos en cabo de San Vicente, este mismo otoño de 1587 pudo dar, con la conciencia muy tranquila, la orden ejecutiva a Bazán para llevar a cabo lo antes posible la invasión de Inglaterra de la Armada en apoyo al ejército del duque de Parma. Francis Drake, con sus actos, realmente provocaba lo que había ido a evitar. Fue una verdadera pena que el marqués, muy retrasado en sus preparativos, no pudiera lanzarse a la invasión antes del invierno, pues los propios ingleses reconocen que no estaban preparados y la empresa habría tenido éxito. Los retrasos y contratiempos de la logística del imperio hacían, así, que se perdiera una excelente segunda oportunidad.

6

CAUSA DE DIOS

Un nombramiento desafortunado

Convencido al fin, por su profunda meditación y revisión de conciencia, del acierto de su iniciativa, y con la absoluta certeza de que Dios actuaba por su brazo, Felipe II, lo mismo que durante un lustro estuvo mudable, dubitativo e irresoluto, iba a mostrarse a partir de ahora (invierno de 1587 y 1588) incommovible y absolutamente penetrado de su tarea: la invasión de Inglaterra, para desalojar a Isabel Tudor del trono —como pretendía el papa, patrocinador de la Empresa— colocando en él, a ser posible, a su propia hija Isabel Clara Eugenia, habida de su matrimonio con Isabel de Valois (Isabel por Isabel al fin y al cabo, como habría gustado a su propia madre, también Isabel, y a su bisabuela, Isabel la Católica), pues él no deseaba el trono para sí. En el peor de los casos, si no se alcanzaba la corona, se intentaría devolver al menos la Iglesia inglesa al seno del catolicismo, desalojando la herejía protestante anglicana.

Esta era la justa misión, la *Misión de Dios*; lo mismo que, diecisiete años atrás, el estandarte del papa condujo a las fuerzas de la cristiandad a la victoria ante el turco en Lepanto, ahora llevarían a la Armada y el ejército de Flandes al éxito frente a la herejía antipapista. Y, en caso de que esto último no se produjera (el rey de España era consciente de que la catástrofe podía llegar), no sería por error suyo, sino por ignoto designio divino, que sólo ante sí mismo ha de rendir cuentas. En este absoluto convencimiento yace la seguridad implacable del cristianísimo rey de España: la certeza de que, en caso de equivocación, sólo podría ser de Dios, que puede equivocarse si así le place. Por ello, y a partir del momento en que el papa, la gran provocación y la irresponsabilidad de Isabel determinaron la inexcusable necesidad de la Empresa de Inglaterra, Felipe ya no duda; sólo gestiona lo que ya es *causa de Dios*, de la que él mismo sólo es instrumento en el trono del más grande imperio del orbe. Este acto de suprema humildad, unida a la aceptación del dogma de la fe cristiana, presenta, ciertamente, matices diferenciales respecto a las terribles consignas del sultán, la ansiedad exterminadora de la *yihad* o el sacrificio supremo de los kamikazes durante la Segunda Guerra Mundial. En ningún momento la Empresa de Inglaterra plantea la aniquilación de sus adversarios, el pueblo inglés; ni siquiera

la de los protestantes, que puede hubiera llegado después. Por tanto, ¿cabe presentar al rey de España como un fanático, un personaje atrabiliario dispuesto a llevar hasta las últimas consecuencias los designios invasivos, como pretende la crónica inglesa más patrioterica? Probablemente, en el hecho de que no lo fuera (o, al menos, no absolutamente) se localiza una de las debilidades ocultas, la insospechada aluminosis de todo el designio moral que llevó a Felipe a tratar de invadir un reino sobre el que un día lejano reinó.

Lo cierto es que el instrumento material, tan potente y bien forjado cinco años atrás, presentaba ya también unas importantes fisuras, pues tanto el ejército del duque de Parma en sus campamentos de Flandes como la Armada del marqués de Santa Cruz en el estuario del Tajo (Lisboa) atravesaban por numerosas contrariedades que los iban debilitando día a día. Como sabemos, el ejército de Farnesio, reforzado desde Italia en 1587 hasta alcanzar unos efectivos de treinta mil hombres, había seguido en campaña durante el verano, logrando finalmente la conquista de Sluys y llegando incluso a plantearse la de Ostende, que posiblemente se habría llevado a cabo de no tener el duque entre sus responsabilidades la invasión de Inglaterra. Durante el invierno de 1587 y 1588, este ejército, acuartelado entre Amberes, Brujas, Sluys, Dunkerque y Nieuwpoort, fue pasto de las epidemias y enfermedades hasta el punto de que Farnesio encontró, cuando quiso emprender una nueva campaña, que sólo podía contar con diecisiete mil hombres útiles de forma inmediata para embarcarlos rumbo a Inglaterra.

Otro inconveniente de consideración acababa de surgir para los Tercios de Flandes: durante la conquista de Amberes, tres años antes, el duque de Parma y los suyos dejaron un peligroso enemigo derrotado a su espalda (como vimos al final del capítulo 2) por el famoso puente de barcazas, el puente de Farnesio, que no pudo ser destruido por la falta de coordinación entre la numerosa flota de los mendigos del mar a cargo de Justino de Nassau y los brulotes incendiarios de Giambelli. Ahora, Justino y los mendigos, con su flota de centenar y medio de filibotes, *skutjes* armados y pequeños bajeles, bloqueaba el estuario del Escalda, por donde forzosamente tenían que salir al estrecho de Dover las ciento setenta pleitas y setenta huyas que el duque de Parma tenía en los muelles de Amberes para trasladar su ejército a las costas de Kent. ¿Qué hacer? A Farnesio no le quedaba otra que solicitar la urgente presencia de la Armada en las costas de Flandes, a fin de despejar el camino con sus flotillas ligeras de zabras y pataches al mando de Antonio Hurtado de Mendoza. Conocidas las batallas precedentes entre los buques del conde Bossu y la flotilla de Justino de Nassau, la pugna para la apertura del estuario se adivinaba difícil y compleja.

El estado de la Armada en Lisboa era, si cabe, aún más desalentador. Los ataques de Drake sobre Cádiz, y la interrupción del tráfico marítimo en el cabo San Vicente, habían provocado el desabastecimiento generalizado: los recursos procedentes de los puertos peninsulares del Mediterráneo, pagados por Felipe II, no habían llegado la mayor parte a su destino, pudriéndose en las largas esperas o siendo consumidos por

las propias tripulaciones de la Armada para su mantenimiento durante la demora forzada por las dudas del monarca. Ahora, restablecido el tránsito alrededor de la costa peninsular, sólo quedaba enviar nuevos suministros y pertrechos desde unos proveedores mucho más lejanos, de Italia, derivando tardanzas aún mayores. Estos aprovisionamientos también había que pagarlos, pero las arcas reales empezaban a resentirse y el efectivo no llegaba con suficiente presteza, ralentizándose aún más todo el proceso. Álvaro de Bazán y sus subordinados se enfrentaban a un problema logístico de primera magnitud, ante el cual la compleja organización del disperso imperio estaba fallando por completo. Se disponía de los recursos, pero el problema era que llegaran a tiempo y en buen estado para ser verdaderamente útiles a la Armada.



Retrato de *Alonso Pérez de Guzmán, VII duque de Medina Sidonia*. Colección privada. El polémico relevo de Álvaro de Bazán al mando de la Armada; un desafortunado nombramiento sobre el que se han cebado los cronistas injustificadamente, llegando a un nivel que el personaje, leal a su rey, fiel a las instrucciones y comprensivo con los suyos, nunca mereció.

Tal vez la mejor muestra de la coyuntura adversa atravesada este invierno de 1588

sea la virulenta epidemia de tifus que se produjo en los buques de la Armada y que acabó por afectar al propio Álvaro de Bazán, que —probablemente en el más duro golpe sufrido por la Armada antes de zarpar— fallecía de fiebres tifoideas el 9 de febrero, no sin antes recomendar a su hermano Alonso para el mando. Una de las dos bazas más importantes de Felipe II a nivel de mando táctico y estratégico para tan complicada empresa desaparecía así de forma prematura, dejando la flota descabezada y huérfana. En un inmenso desacierto, Felipe II nombró un sustituto guiándose sólo por dos cualidades innegables del candidato, su capacidad administrativa y sus recursos económicos, pero ignorando completamente lo que debería ser característica esencial: que el mando supremo a bordo fuera un marino experto y avezado. Un error de tal magnitud venía, por desgracia, a sumarse a las dos grandes demoras en que ya había incurrido el monarca, completando un terceto fatal de fallos que, unido a los otros tres que se iban a producir y examinaremos en las siguientes páginas, terminaría por conducir al completo desastre a la Armada y la Empresa de Inglaterra. Seis errores garrafales resultaron al final demasiados para una operación crítica de este género.

Don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, duque de Medina Sidonia, era como sabemos capitán general de Andalucía cuando Drake atacó en Cádiz; su rápida reacción formando un ejército y la huida de aquel tras el saqueo sin asaltar la ciudad le hicieron quedar como el salvador de Cádiz, título con el que seguramente quedó muy a gusto y sin pretensión de nuevas aventuras, desconociendo que el rey ya estaba, literalmente, introduciéndolo en un cañón imaginario para catapultarlo a las estrellas. Esto es lo que debió significar para este honrado terrateniente andaluz, intachable en lo personal y buen cristiano, que Felipe II lo designara para sustituir al marqués de Santa Cruz en Lisboa tan rápido como fuera posible. Con muy buen sentido, el duque alegó que no tenía experiencia marinera, que él no era soldado, su familia tenía deudas de casi un millón de ducados y su salud no era muy buena. Llegados a este punto, Mattingly juzga que «no es este el espíritu que conquistó México y Perú y que hizo de los tercios españoles la admiración y el terror de Europa», aunque luego reconoce su «honradez intelectual» y el valor de confesar su propia ineptitud al rey para hacerle cambiar de opinión. Otros cronistas son mucho más duros con Medina Sidonia, e incluso algunos lo tildan de chupatintas por ser sólo un buen administrador y otras lindezas. Nos parece una inmensa injusticia. Medina Sidonia no era el mando adecuado para ocupar la vacante de Bazán lo mismo que el almirante Jellicoe no se consideró el mejor para mandar la *Home Fleet* antes de la batalla de Jutlandia. Pero no fue suya la responsabilidad del desaguisado, sino de los superiores que, contumaces, se empeñaron en que ocuparan unas vacantes que no les correspondían, con el resultado que cabía vaticinar.

Felipe II, en efecto, persistió en el error, sin prestar la menor consideración a las alegaciones del apesadumbrado duque. «Vuestra causa —le escribió— es la causa de Dios». Del tema económico no consta que hiciera comentario, aunque el duque

volvería de la catastrófica Empresa mucho más arruinado de lo que partió. Tampoco pareció importarle en absoluto la salud de su subordinado, y, en lo que al apartado de conocimientos marinos se refiere, se contentó con prometer al duque un experto asesoramiento a cargo de Diego Flores Valdés, general de Flotas de Indias con una gran experiencia que, de hecho, estaba al mando de la escuadra de Guarda de Indias (también conocida como escuadra de Castilla) que se incorporó a la Armada como el mejor y más sólido de sus componentes. La pregunta es inmediata: si Flores Valdés era el experto, ¿por qué no ocupó el puesto de mando supremo, en vez de situarse como asesor? Parece que aquí entró en juego un conflicto de caracteres: Flores Valdés era conocido en la Armada por su mal carácter, y de hecho, estaba enfrentado con casi todos los demás jefes de escuadra. El rey conocía y valoraba el buen sentido, la ponderación, amabilidad y justicia de Medina Sidonia en el desempeño de su cargo como capitán general de Andalucía; debió pensar que poner un pacificador al mando, aunque no tuviera ni idea, era mejor que investir del cargo a un halcón que acabara con todos sus susceptibles subordinados como el rosario de la aurora. A veces, hay que reconocer que el oficio de monarca y organizador supremo no es nada fácil; especialmente, cuando uno mismo se coloca los patines bajo los pies para darse el gran costalazo.

La armada barco a barco

Aceptando al fin con resignación el «muerto» que Felipe II le acababa de adjudicar, el duque de Medina Sidonia se dispuso con la misma fe y confianza en Dios a desplazarse a Lisboa para tomar el mando. Lo que encontró allí habría hecho palidecer a cualquiera menos animoso o que no contara con la ayuda divina para los instantes de absoluta desesperación; no era otra cosa que el resultado de la larga espera de una Armada aburrída, primero, de aguardar a que se le faciliten todos los refuerzos, pertrechos y abastecimientos necesarios para zarpar y, segundo, la orden de un monarca que llevaba casi cinco años esperando para decidirse. En aquellos tiempos en que las comunicaciones eran penosas, las líneas del tráfico marítimo tan inciertas y vulnerables como se ha visto en el capítulo anterior y las vituallas, víveres y agua percederos en plazo muy breve por la falta de unos correctos e higiénicos envases y unos eficaces medios de conservación, el fracaso de la Armada intentando subsistir a largo plazo parecía sellado.

Inevitablemente, Medina Sidonia encontró a su llegada esta lamentable situación

a la que se añadía una compungida languidez depresiva por la reciente pérdida de don Álvaro de Bazán. Fue, sin embargo, entonces, cuando brillaron con más fuerza las cualidades de don Alonso Pérez de Guzmán, ejerciendo como un gran organizador y un administrador capaz de aunar voluntades, un trabajo titánico sin el cual la Armada no habría conseguido nunca zarpar de Lisboa. Llegó, realmente, como una brisa de aire fresco, pues, dentro del puerto, sus carencias quedaban ocultas por completo, evidenciándose, sin embargo, su caballerosidad, competencia y absoluta compenetración con el designio real, lo que vino en realidad a renovar este en toda la flota olvidando las inquinas y los rencores generados por tantos años de inactividad y olvido del que todos acusaban, en voz baja, al responsable, que no era otro que el rey.



Grabado de la antigua Lisboa, el magnífico puerto en la desembocadura del Tajo donde se fraguó la Armada, proyectándose después hacia Inglaterra aunque las circunstancias obligaran a una parada técnica previa y una reunión en La Coruña, que sería el definitivo puerto de lanzamiento para la Empresa de Inglaterra.

Medina Sidonia reunió a su estado mayor, los más importantes capitanes y avezados marinos de los que disponía: Diego Flores Valdés, su asesor, comandante como sabemos de la Escuadra de Guarda de Indias; los dos vascos capitanes de las escuadras de Vizcaya, Juan Martínez de Recalde, y de Guipúzcoa, Miguel de Oquendo, no menos expertos y con una larga carrera de mar. Luego estaban los respectivos mandos de las Escuadras de Andalucía, Pedro de Valdés (al que conviene no confundir con el asesor) y de Levante, Martín de Bertendona, además del orgulloso guerrero al mando de las galeazas, Hugo de Moncada, y el jefe de las galeras, Diego de Medrano. Estos eran los responsables de los barcos militares; a cargo del convoy de buques mercantes, como posible sustituto de Medina Sidonia según la instrucción secreta dada en El Escorial en abril de 1588, figuraba el capitán general de la caballería de Milán, Antonio de Leyva, a bordo de la poderosa urca *La Rata Santa María Encoronada*, de la división de urcas de Juan López de Medina. Algunos capitanes notables, como Marolín de Juan o Diego Maldonado, formaron

también parte del consejo, igual que un perito artillero, Alonso de Céspedes.

Aquel grupo de hombres condensaba la experiencia española de mar en el último medio siglo, y mantenían, como todos los de su género, simpatías, indiferencias, filias y fobias. Fue una verdadera mala suerte que los mandos de las escuadras vizcaína y guipuzcoana se llevaran tan mal con Flores Valdés, lo que no auguraba nada bueno y tal vez produjo el distanciamiento de los mandos de Andalucía y Levante, Valdés y Bertendona. Por su parte, tanto Alonso de Leyva como Hugo de Moncada tratarían de hacer valer sus opiniones, lo mismo que el jefe de la tropa embarcada —tercios de Flandes, Sicilia, Nápoles, Mejías y Galeones— el maestro de campo Francisco de Bobadilla. En la flota española, esta infantería era parte fundamental del poder ofensivo de cada embarcación. Contaban, también, treinta y dos compañías sueltas (dos de portugueses) y un sinfín de personajes actuando como criados, camareros, sanitarios, curas, religiosos y simple gente aventurera; el caso es que Medina Sidonia tuvo que lidiar con unos y con otros hasta lograr cosas de sentido común pero que hasta la fecha no se habían puesto en práctica: los hombres, a la espera, estaban hacinados en los buques, enfermos en muchos casos, consumiendo víveres en mal estado, y con poco orden y disciplina internos. Como consecuencia de ir formando la flota con las unidades que, desde otras bases, se iban incorporando, la artillería de los barcos estaba sin uniformizar, orden ni concierto; los barcos pequeños montaban unos cañones inusualmente grandes, los mayores tenían una artillería tan heterogénea que el municionamiento era una tarea imposible, algunos galeones y muchos mercantes llevaban sus cañones estibados, aún sin montar para el disparo, y la munición no se había distribuido ni racionalizado por calibres y piezas montadas. La pólvora no se había distribuido adecuadamente. La tarea que se presentaba al duque de Medina Sidonia habría desalentado a cualquier otro que, como él, no tuviera la cabeza muy bien amueblada para la administración y organización de sus efectivos. Es preciso reconocer, pues, su excelente trabajo.

La artillería de entonces era, por su heterogeneidad, un galimatías en el que nos abstendremos de sumergir al lector. Podemos simplificarlo considerando, de más a menos, cuatro diferentes familias: en primer lugar, las culebrinas y derivados (medias culebrinas, esmeriles, falconetes, medios sacres, cerbatanas, moyanas, sacres, áspides y pasavolantes) compuestas por unos largos tubos empalmados que se cargaban por atrás, utilizándose para tirar a larga distancia, ya fuera batiendo murallas o agujereando el casco de los barcos; podían llegar con precisión a distancias de entorno a una milla, y de alcance casi dos. En segundo lugar, estaba la familia del cañón (encaramados, encampanados, sencillos, dobles y reforzados), todos de avancarga, que podían ser de bronce o de hierro. Los artilleros preferían, por su resistencia, la mezcla de cobre y estaño en la fundición, pero el hierro se fue imponiendo por su menor coste. El alcance era aproximadamente la mitad de las culebrinas, dominando el tiro artillero entre los mil y dos mil metros. En tercer lugar, los pedreros y morteros (trabucos, bombardas, etc.), diseñados para batir al personal a corta distancia, que

podían ser de avancarga o retrocarga. Por último, las armas ligeras, arcabuces y mosquetes, fundamentales en la Armada puesto que el sistema de combate naval español —como vimos en la campaña de las Azores— se basaba en un castigo previo de artillería de largo y medio alcance para pasar lo antes posible a la *ruciada* con armas portátiles y ligeras, seguida de un contundente abordaje. En el siglo XVI y hasta bien entrado el XVII, los cañonazos no eran decisivos para destruir o someter una embarcación bien construida del tipo galeón, por lo que se hacía necesario acercarse y abordarla, decidiéndose así la batalla.



Fotografía de la maqueta del *San Martín* de Félix Sorli que da impresión de las dimensiones de vaso del galeón portugués; esta enorme unidad encabezó la heterogénea escuadra de Portugal compuesta por seis galeones portugueses, tres españoles, una gran nao florentina (*Florenzia* o *San Francisco*) y dos zabras.

Algunos cronistas afirman que este sistema era consecuencia del habitual combate de galeras en el Mediterráneo, y otros, no sin cierto tinte despectivo, lo consideran una transferencia al mundo marítimo del simple combate terrestre. Lo cierto era que si a distancia no podías derrotar a tu enemigo, tenías que acercarte y batirlo cuerpo a cuerpo para alcanzar una resolución. Los españoles no estaban anticuados en sus métodos, sino simplemente en su tiempo, y si sus enemigos no quisieron aceptarles el combate no es que fueran muy avanzados, sino, simplemente, más débiles en el combate a corta distancia, y, conscientes de ello, lo evitaron sistemáticamente siempre que pudieron. Es un error considerar que en la campaña de la Invencible se inventó un nuevo y más moderno sistema de combate; los propios ingleses demostraron que, con su sistema, no se destruía al enemigo, por lo que los métodos antiguos y resolutivos continuaron aún vigentes durante casi un siglo, hasta que la artillería tuvo el poder destructivo adecuado.

En total, la Armada llevó a Inglaterra 2.431 piezas de artillería de las tres primeras familias, el 62 % de las cuales eran de bronce; nueve mil arcabuces y

mosquetes portátiles, diez mil picas y un millar de alabardas, según el capitán de navío Cerezo. Los autores ingleses reducen sustancialmente estas cifras: Lewis disminuye el primer número a sólo 1.124 piezas de las tres familias, y Thompson se queda en 1.097, cifra ciertamente escasa. Fuller coincide con Lewis, y Walker confirma las cifras del autor español, añadiendo que la Armada llevaba unas ciento veinticuatro mil balas de cañón; considerando un total de setenta y seis naves militares o auxiliares en la flota, tenemos unas mil seiscientas balas por embarcación, que, para una media de veinticinco cañones por barco, resulta un municionamiento orientativo de sesenta y cinco balas por pieza, bastante cercano al de cincuenta en el que coinciden los cronistas. Nos parece llamativo, sin embargo, la diferencia entre las piezas pesadas, que debe venir inducida por la posible consideración separada de las de cobre y hierro (dejando estas al margen) o por una diferente consideración de las de la tercera familia. Si, ciertamente, constituye una cuestión importante para la rigurosidad histórica, a título de divulgación dejaremos la divergencia planteada.

¿Cómo estaba organizada la Armada? En diez diferentes escuadras, donde se adivina la mano del fallecido marqués de Santa Cruz, cuyos papeles, afortunadamente, tuvo ocasión de hojear el duque de Medina Sidonia gracias a la buena disposición del secretario de aquel, que pudo haberse negado. Las escuadras se formaron según la procedencia y clase de buque, lo que no necesariamente garantizaba una absoluta homogeneidad, pero era mejor que cualquier otro sistema. Veinte galeones formaban los dos cuerpos fuertes de la flota, la escuadra de Portugal o del mar Océano a cargo del propio Medina Sidonia, y la escuadra de Castilla o de Guarda de Indias de Flores Valdés. Cuarenta grandes naos (urcas, de origen nórdico, y carracas, de procedencia mediterránea) se habilitaron como buques de guerra en las cuatro escuadras de Vizcaya, Guipúzcoa, Andalucía y Levante, al mando respectivo de Recalde, Oquendo, Valdés y Bertendona. Las cuatro grandes galeazas de Nápoles, al mando de Moncada, y las galeras del mismo número a cargo de Medrano, completaban los ocho cuerpos capaces de afrontar el combate naval con unidades pesadas enemigas. Luego estaba el convoy propiamente dicho, las veintitrés urcas de López Medina y Leyva, y las unidades ligeras, veintitrés zabras y pataches (las zabras serían hoy asimilables a corbetas, mientras que los pataches eran carabelas evolucionadas) asegurarían la exploración, el enlace y las comunicaciones, neutralizando sus iguales enemigas.

Conocido el ensamblaje general, vamos con los detalles. El mejor cuerpo de la flota, sin lugar a dudas, era la escuadra de Guarda de Indias o de Castilla de Diego Flores Valdés. Buques y marinos experimentados en travesías oceánicas, muy homogéneos (siete de los galeones eran gemelos) y que demostrarían su valía regresando sin pérdida alguna tras la infausta campaña. Su único defecto es que se trataba, en general, de unidades relativamente pequeñas, del rango de las cuatrocientas toneladas de desplazamiento, con sólo veinticuatro cañones cada una. Eran, en total, diez galeones, cuatro naos armadas y dos pataches; el galeón más

potente era el *San Cristóbal*, de treinta y seis cañones, seguido del *San Juan Bautista* y *San Pedro*, con veinticuatro cañones, los mismos que los siete iguales *Santiago el Mayor*, *San Felipe* y *Santiago*, *San Medel* y *Celedonio*, *Santa Ana*, *Santa Catalina* y *Asunción*. Las naos eran las *Nuestra Señora del Rosario*, *Nuestra Señora del Barrio*, *Nuestra Señora de Begoña* y *Trinidad Bogitar*. Como pataches figuraban el *San Antonio de Padua*, de doce cañones, y otro más.

El cuerpo principal de la flota, la escuadra de Portugal de Medina Sidonia, disponía de unas unidades mayores y más potentes, las mejores de la Armada; pero, como grupo, su heterogeneidad era su talón de Aquiles, sufriendo unas dolorosas pérdidas, especialmente en los bancos de Flandes, donde se perderían dos de sus galeones. Se componía de diez de estos barcos y dos zabras. La espina dorsal eran seis grandes buques de guerra de origen portugués, el *San Martín* de más de mil toneladas y cuarenta y ocho cañones, el *San José* de cincuenta y los *San Marcos* (33), *San Luis* (38), *San Felipe* (40) y el veterano de la batalla de las Azores *San Mateo* de treinta y cuatro. Esta media docena se reforzó con la incorporación de la potente nao florentina *San Francisco*, de cincuenta y dos cañones, que, llegada a Lisboa como vanguardia para transformar Florencia en el centro especiero en sustitución del devastado Amberes, acabó siendo tomada a punta de arcabuz por los soldados de Álvaro de Bazán, que obligaron al capitán Bartoli a incorporarse a la Armada. Los reclutamientos forzosos no eran extraños en la época cuando, como era el caso, había una patente escasez de buques de combate. Los pequeños galeones *Santiago*, *San Cristóbal* y *San Bernardo*, del rango de los veinte cañones, completaban la escuadra del mar Océano, junto con las zabras *Augusta* y *Julia*, con una docena de piezas artilleras cada una.



Popa del galeón *San Martín*, maqueta de Félix Sorli. Como relevo del fallecido marqués de Santa Cruz, el duque de Medina Sidonia, don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, ocupó este alcázar para ejercer un control absoluto sobre las operaciones de la Armada, empezando por el reequipamiento y

La primera de las cuatro escuadras de naos era la de Guipúzcoa de Miguel de Oquendo; la integraban nueve naos armadas, una urca, dos pataches y dos pingües. El buque insignia, del propio Oquendo, era la nao *Santa Ana*, ejerciendo de almirante o «segunda» la desgraciada *San Salvador*. Otras siete componentes eran las *San Esteban*, *Santa Bárbara*, *Santa Marta*, *San Buenaventura*, *Santa Cruz*, *La María San Juan* y la *Nuestra Señora de la Rosa*. La urca se llamaba *Doncella*, y ambos pataches *Asunción* y *San Bernabé*. Buenos barcos en general y bien marinados, lo cual no les libraría de sufrir tres bajas, dos de ellas en las costas de Irlanda. Pero el resto de las naos, incluida la de Oquendo, lograron volver tras la aventura aunque la mayor parte destrozadas.

La escuadra de Vizcaya de Recalde sufriría un castigo aún mayor. De forma análoga a la escuadra de Guarda de Indias, estaba compuesta por nueve naos resistentes y bregadas, pero de poca potencia y tamaño para lo usual en la época. Las mayores eran la *Santa Ana* (tercer buque con este nombre que podemos encontrar en la Armada) de treinta cañones y el *Gran Grin* de veintiocho. Martínez de Recalde izaba su enseña en una nao-galeón, el potente *San Juan* de veintiún cañones; los restantes eran la *Santiago* (tercero también con este nombre), de veinticinco cañones, *Santa María de Montemayor* (18), *Concepción Zubelzu* (26), *Concepción de Juan Cano* (18), *María Juan* (24) y *Magdalena* (18). Como embarcaciones menores figuraban los pataches *Manuela*, de doce cañones, *María de Aguirre*, de seis, y otros dos. Sólo media docena de las naos de esta escuadra regresarían a la patria tras la catástrofe en aguas inglesas.

Al mando de Pedro de Valdés, la escuadra de Andalucía presentaba la novedad, sobre las otras compuestas exclusivamente por naos, de contar con dos grandes galeones: la capitana de Valdés, un gran galeón de mil ciento cincuenta toneladas que se cubriría de oprobio, *Nuestra Señora del Rosario*, siendo la almiranta el galeón *San Francisco* de Juan de Lizarde y veintiséis cañones, al que no hay que confundir con la nao florentina del mismo nombre reclutada a la fuerza para la escuadra de Portugal, a la que se apodaba *Florenzia* y cuyo verdadero nombre latino no está claro. Con estos dos galeones, el número total de estos buques en la Armada se eleva a veintidós, y uno más si se considera el *San Juan* de Recalde, lo que no hace ningún autor. El *San Francisco*, de novecientas quince toneladas, resulta interesante puesto que disponemos de los datos de su alistamiento y sus sucesivos estados de fuerza, que podemos revisar al azar como muestra. Al mando del capitán Lizarde, como sabemos, la dotación de noventa y dos hombres (14 oficiales y 12 artilleros) estaba a cargo de su hermano, el maestre Martín de Lizarde, y la tropa de ciento veintisiete infantes armados, al mando de don Gonzalo de Buitrón. De los cañones pesados, dieciocho eran de bronce, disponiendo como artillería portátil de ciento diez arcabuces y veinticinco mosquetes.

En la visita de inspección llevada a cabo por el virrey de Portugal, Alberto, en otoño de 1587 —tras el traslado desde Sanlúcar y las esperas correspondientes— se constata que el galeón sólo dispone de medio centenar de marineros útiles, aunque toda la jarcia y el aparejo están en buen estado, como la artillería antevista, de la mejor calidad y montada en modernas cureñas de ruedas. En octubre, Recalde gira otra inspección del buque, comprobando que ya dispone de noventa miembros de la dotación, y, en diciembre, una tercera inspección comprueba el municionamiento y los víveres, certificando que hay a bordo mil doscientas dieciocho balas de artillería (47 por cañón, un aprobado raspadillo), existiendo a bordo bizcocho, vinagre, aceite y menestras como garbanzos, habas y arroz. A bordo del *San Francisco*, Juan de Lizarde supo hacer bien las cosas y pilotar su buque, que, a diferencia de la capitana, logró llegar a Santander tras el bojeo de las islas británicas al frente de seis buques de su escuadra. Esta se componía de cuatro imponentes naos, la *San Bartolomé* de casi mil toneladas que acabó la aventura en La Coruña, la imponente *Duquesa Santana* de novecientas toneladas que no pudo retornar, y las *San Juan Bautista* y *Concepción Retama* del rango de ochocientas toneladas que consiguieron alcanzar puertos norteños. También lo hicieron otras cinco naos menores, *Santa Catalina* y *Santa María del Juncal*, ambas de unas setecientas toneladas, y las más pequeñas *Trinidad* y la urca *San Juan de Gargarín*, junto con el patache *Espíritu Santo*. De la almiranta para abajo, la escuadra de Andalucía demostró ser competente y estar bien preparada, adoleciendo de un mando que Pedro de Valdés no supo desempeñar con dignidad.

Muy desgraciada, sin embargo, resultó la escuadra de Levante de Martín de Bertendona, de familia de marinos como los Bazán, cuyo padre llevó en su día al entonces príncipe Felipe a casarse con María Tudor como rey de Inglaterra. Del grupo de nueve naos originarias de Barcelona, Génova, Sicilia, Ragusa y Venecia sólo sobrevivirían dos, perdidas el resto trágicamente contra la costa. La insignia *Ragazzona* llegó literalmente por los pelos a Ferrol, donde tuvo que ser varada para no irse a pique. En las costas se perdieron valiosas naos como la *San Juan de Sicilia*, volada en Argyll, la *Trinidad Valencera*, que se hundió en Malin Head, o las *Santa María del Visón*, *San Nicolás de Prodaneli*, *Falcón Blanco Mayor* y *Falcón Blanco Mediterráneo*, desaparecidas en unos accidentes espantosos con decenas de víctimas. Lo mismo puede decirse de la escuadra de urcas mercantes de Juan López de Medina, naufragando la almiranta *Gran Grifón* en la isla de Fair, la *Rata Santa María Encoronada* de la que se salvó casi toda la gente incluido Antonio de Leyva (que luego se perdería en la galeaza *Girona*) así como las *Bark Von Hamburg* (por vía de agua), *Casa de Paz Grande*, *Juliana* y un largo etcétera. A los errores de pilotaje de los marinos mercantes habría que añadir, en estos casos, el comprensible intento —dadas las paupérrimas condiciones a bordo de salubridad y escaseces de todo tipo— de encontrar un puerto sobre las costas occidentales irlandesas donde desembarcar los enfermos y conseguir agua y víveres frescos, lo que en muchos casos derivó en la pérdida de los buques que lo intentaron. Suerte de mar, cuando se busca alivio sobre

una costa poco conocida es frecuente que la ansiedad por desembarcar termine en desgracia.

Para el final hemos dejado, intencionadamente, el grupo de buques de remo, que operaron en la Armada como simples auxiliares dado su escaso número (ocho unidades). Las galeras eran buques ancestrales, de una familia completamente distinta al galeón, del que nos ocuparemos a fondo en el capítulo siguiente. Tenían como antecedentes las liburnas cartaginesas, los birremes griegos y los trirremes romanos, aunque, como afirman autorizados autores, en realidad la galera descendía directamente del dromón bizantino. Siendo, como era, un tipo de buque de combate histórico y que sólo había evolucionado en tres sentidos: timón, artillería y aparejo, la galera se componía de un casco estrecho, bajo de bordas y alargado, sobre el que se montaba un cajón de remo, el talar, con las cámaras de boga; a proa, sobresalía del casco el afinado espolón, defendido por un castillete de proa, la corulla, en la que se solía montar la artillería cubierta por la arrumbada; a popa, con estético arrufo, se alzaba, a ambos lados de elegantes portalones, la carroza donde iban los mandos. Parte noble esta última de la galera, su denominación era ciertamente lógica, pues cuando los remeros bogaban como fuerza motriz del buque en el talar —literalmente como el tiro de una diligencia— parecían también arrastrar la carroza deslizándose sobre el agua como si rodara sobre ruedas. El fanal, desde el coronamiento, presidía toda la escena de una galera en la mar, espectáculo que, a pesar del olor (el tufo de las galeras era famoso) debía ser soberbio. Dos altos palos de velas latinas (es decir, triangulares) aseguraban la navegación a vela a ángulos cerrados con el viento, como solía suceder en el Mediterráneo.

Un buque tan peculiar, inevitablemente, tenía ventajas e inconvenientes. Entre las primeras cabe señalar su naturaleza de buque de propulsión mixta, que le otorgaba la independencia del viento gracias al remo. Álvaro de Bazán, en su primer proyecto de Armada, las quiso en gran número, pues por su pequeño calado eran ideales para acercarse a la costa, pasando de buque de combate a buque anfibio en un abrir y cerrar de ojos; en la conquista de Terceira había comprobado su facilidad para poner un ejército en la playa. Se podían armar y desarmar muchas galeras en cuestión de días, pertrechándose en apenas unas horas. Eran, así, unas versátiles y económicas embarcaciones de temporada, que en otoño e invierno se guardaban desmontadas en tierra en grandes almacenes (el arsenal de Venecia era famoso al efecto) pues no habrían aguantado las duras condiciones de mar y climatológicas de estas épocas.

Pero había inconvenientes: no se trataba de unidades aptas para la navegación de altura, sino de cabotaje; a su endebles generalizada se unían las necesidades inevitables del contingente de remeros, divididos en esclavos, forzados y *buenas boyas*, estos últimos a sueldo. Doscientas personas viviendo de continuo a la intemperie no era algo que se pudiera mantener sin las lógicas barbaridades, trastornos e incomodidades que hoy nos parecerían atroces. Había que tenerlos a la fuerza y encadenados, pues tan abultado contingente, en rebelión, podía hacerse con

el control del buque en pocos minutos. En 1588, tal vez el más grave problema operativo de las galeras es que se integraban mal en las flotas combinadas de buques de vela mezclados con ellas, convirtiéndose en realidad en un estorbo. Las galeras habían señoreado el canal de La Mancha durante la Edad Media, así que no serían nada nuevo en las aguas inglesas; pero navegar con ellas a través del golfo de Vizcaya tuvo que ser para sus dotaciones toda una experiencia, que a punto estuvo de acabar muy mal. La división de galeras de Portugal que se integró en la Armada definitiva del duque de Medina Sidonia constaba tan sólo de cuatro unidades, las *Capitana*, *Diana*, *Princesa* y *Bazana*. Todas tuvieron que regresar a casa antes de entrar en campaña por la difícil travesía, naufragando una (*Bazana*) en Bayona y viéndose obligada la de Medrano (*Capitana*) a varar en este mismo puerto para no irse a pique.

Capítulo bien diferente a las galeras resultaron las galeazas. Normalmente se las considera galeras gruesas, capaces de afrontar la navegación de altura y armadas con una potente artillería. Respondían en realidad al intento veneciano de compensar la superioridad numérica española y turca en galeras ordinarias o *bastardas* en el Mediterráneo central a mediados de siglo XVI con unidades muy potentes y capaces de aniquilar las galeras a base de artillería; estaban, sin embargo, conceptual y constructivamente, muy alejadas de un galeón o una nao armada. En los tapices de Lepanto podemos verlas retratadas: galeras de alto bordo, con altas proas cerradas por una corulla vertical, un auténtico castillo de proa semicircular donde se emplazaban una decena de cañones y culebrinas para tirar en cualquier ángulo. Sobre el talar y las cámaras de boga, en los costados, se disponían también cañones, igual que en la carroza, muy sólida y bien defendida, como un auténtico alcázar. Arbolaron tres altos palos de velas triangulares, e incluso Bazán las mandó modificar a velas cuadradas, para potenciar la capacidad oceánica.

Sobre las galeras, tenían mayor potencia y robustez, perdiendo la capacidad anfibia y la economía y facilidad de mantenimiento. Pero siendo, como eran, de la familia, compartieron la falta de solidez en elementos vitales como el timón, no adaptándose del todo a la navegación de altura. En Lepanto dieron buen resultado en el tramo inicial de la batalla, aunque estuvieron lejos de resultar decisivas como pretendieron los venecianos. También se integraron correctamente en una flota oceánica como la Armada, compartiendo la campaña con una gran efectividad inicial en los combates de las costas meridionales inglesas; no obstante, a partir de la batalla de Gravelinas empezaron a mostrar sus debilidades, trágicas en la posterior circunnavegación de las islas británicas. La división de galeazas de la Armada estaba compuesta por otras cuatro unidades, *San Lorenzo*, *La Girona*, *Zúñiga* y *Cesaro*, la primera con el general de división a bordo, Hugo de Moncada, soldado emérito cuyo hermano Miguel había tenido a su cargo, en Lepanto, la arrumbada de la galera *Real* del ya desaparecido don Juan de Austria. Lo que no le libraría de un infortunado final.

La escuadra de zabras y pataches, muy numerosa (20 unidades entre zabras y pataches y tres urcas de apoyo) resultó lógicamente afectada por una campaña tan incierta y azarosa como esta. Su general, Antonio Hurtado de Mendoza, tuvo que ser sustituido muy pronto, enfermo, por Agustín de Ojeda; tratándose de buques pequeños, resultaron pronto dispersos en sus misiones, salvándose un número indeterminado.

Instrucciones fatales

Los dos meses (marzo y abril de 1588) que Medina Sidonia estuvo al mando de la Armada en Lisboa sirvieron para una reorganización completa, que puso las diversas escuadras en disposición de zarpar. El duque consiguió mejorar muchas cosas, las más importantes, el estado de salubridad de los hombres, su vestidura y equipamiento de guerra, completándose el suministro de petos y morriones para la infantería embarcada. Se sospecha también que, de su propio bolsillo, satisfizo una cantidad importante de las pagas. El armamento recibió su atención, embarcándose una cantidad más que suficiente de pólvora granulada para la artillería portátil y balas para los cañones pesados. Asimismo, se completó la dotación de picas, arcabuces y mosquetes en los buques, vitales para su eficacia al abordaje en el combate próximo con otros barcos. No todo fue bueno, sin embargo: la deficiente supervisión en la compra y embarque de víveres, unida a la guerra logística contra los toneles infligida por Drake el año anterior, trajeron como consecuencia que gran parte de los víveres y provisiones embarcados se deterioraran en cuestión de días, creando un grave problema inicial, como se verá. Por otra parte, don Alonso fue incapaz de detener el ritmo de desertiones en la flota, que en abril alcanzó unas cifras preocupantes. No es de extrañar, dado el trato que habían recibido con anteriores consignas de Felipe II, y los vaticinios que se hacían de lo que podía pasar.



Incomparable foto, por la popa, del galeón *Andaluía* de la Fundación Nao Victoria, diseñado y construido por Ignacio Fernández Vial. Las dimensiones, capacidades y dotaciones humana y artillera de estos buques los convertían no sólo en unos óptimos bajeles transoceánicos, sino en los mejores buques de combate de su época.

Por fin, el 25 de abril, con un sol de primavera que parecía imponerse al crudo otoño precedente, el capitán general de la *Felicísima Armada* de don Felipe II, acompañado por el virrey Alberto y el cardenal archiduque, marchó solemnemente, en uniforme de gala, a la catedral de Lisboa para recoger el estandarte supremo de manos del arzobispo metropolitano, un enorme paño en el que ilustres damas habían bordado la imagen de Jesucristo crucificado y la Virgen María sobre las armas de España y el lema: «Exurge, Dómine, et vindica causam tuam» («Levántate, Señor, y defiende tu causa»), que pronto flamearía en el asta de popa del majestuoso galeón *San Martín*, buque insignia de la flota. Todo parecía listo para zarpar, pero la Armada tardaría aún una quincena en terminar de embarcar los víveres frescos y completar las dotaciones para poder largar amarras y reunirse en el estuario del Tajo, frente al fuerte de San Vicente o de Belém. Increíblemente, a pesar de los esfuerzos en contra conscientes de Francis Drake, e inconscientes del propio Felipe II, la Armada de Inglaterra realizaba el designio impetrado a Dios, pues era ella la que acababa de levantarse para defender su razón de ser, que no era otra que posibilitar la invasión de las costas orientales inglesas a cargo del ejército de Flandes de Alejandro Farnesio. Desde Roma, el papa Sixto V oró por el buen fin de la incierta aventura contra la herejía y, de forma no menos increíble, en apenas dos semanas estuvieron publicadas en toda Europa los listados de efectivos y organización de la escuadra escrupulosamente confeccionados por Medina Sidonia, en una de las primeras «filtraciones a la prensa» de la historia que, según algunos, fue intencionada para atemorizar al enemigo.

Por aquellos mismos días (primero de abril), el duque recibió las instrucciones

definitivas del rey Felipe II. En su versión condensada, nos han llegado así:

Manteneos cerca de la costa inglesa y de ese modo evitaréis los bancos de arena a lo largo de las costas francesas y flamencas. Mantened la flota unida; si una tormenta llegara a dispersarla, estableced como puntos de reunión Vigo, La Coruña o las islas Sorlingas (Scilly), en el suroeste de Inglaterra. Permaneced en contacto continuo con el duque de Parma y hacedle saber vuestros progresos. Evitad, en lo posible, una batalla con Drake y la flota inglesa. Vuestra tarea es dirigiros a Margate (en el cabo North Foreland, ribera sur del estuario en el condado de Kent al lado de Ramsgate y a espaldas de Dover) en el estuario del Támesis para proteger el desembarco de las tropas de Parma.

Al mismo tiempo, el rey de España dictó a Medina Sidonia las medidas de disciplina interna que deseaba en la flota, prohibiendo el juego, las disputas, los puñales y las putañerías, obligando a todos a rezar dos veces al día. A consecuencia de estas instrucciones, más de medio millar de mujeres que se encontraban a bordo fueron desembarcadas; no habría pues, como en Lepanto, una heroína cristiana que, disfrazada de soldado, hiciera frente al enemigo.

Lo más singular de estas órdenes condensadas es que fueron cumplidas, a pesar de los consejos de sus asesores y el desastre posterior, prácticamente al pie de la letra por don Alonso Pérez de Guzmán, fiel testafarro de su monarca y decidido a llevar hasta el fin sus consignas pasara lo que pasase. Al menos por esto, debió ser condecorado por el rey de España; dentro del bando enemigo, Drake, como sabemos, era un insubordinado perenne necesitado de una continua supervisión o marcaje real, mientras que, dos siglos largos después, al almirante Horacio Nelson se le aclamó y casi fue elevado a los altares a su muerte contraviniendo cuando no ignorando órdenes superiores una vez tras otra. ¿Cómo puede ser, se preguntará el lector, que los mandos navales obedientes caigan en desgracia mientras los insurrectos hayan alcanzado fama y laureles? La respuesta fácil es que estos últimos tuvieron éxito mientras el primero fue derrotado. Hay otro matiz, sin embargo, más sutil, y es que si algo ha demostrado la historia naval es que el mejor rasgo que puede lucir un mando autónomo en la mar es la iniciativa. Una cualidad que debe permitirle asumir la función delegada por el mando (invadir Inglaterra, en nuestro caso) y llevarla a cabo con los medios adecuados —Armada y ejército de Flandes— ocupándose, bajo su propia responsabilidad, de los detalles.

Cuando se leen las consignas condensadas de Felipe II a Medina Sidonia nos hacemos cargo de la tremenda desconfianza del rey a la capacidad náutica y militar de su subordinado, llevándole prácticamente de la mano, como a un niño pequeño, en cuestiones de orden naval en las que el mismo monarca era también un completo profano. No cabe mayor demostración de la ineptitud del duque para el mando de la Armada y el tremendo desacierto de Felipe con su nombramiento, que tratarlo ahora de arreglar con un nuevo y tremendo error (el cuarto), ciñéndole —prácticamente hasta el ahogo— con unas instrucciones que imposibilitaban cualquier decisión sobre el terreno, anulando así por completo su iniciativa. Un mando naval serio y capacitado se habría ofendido con semejante bodrio instructivo, que le decía cómo

tenía que navegar, si podía o no combatir, dónde tenía que recalar y le recordaba cosas evidentes como las verdades del barquero: ¿es que pensaba Felipe que Medina Sidonia mantendría a Farnesio desinformado de sus avances cuando coordinarse con él cuál era el punto vital de todo el plan de invasión? Resulta significativo que, con Álvaro de Bazán, experto cualificado en invasiones pues había materializado la de la isla Terceira, el rey de España no se atreviera a tanto, dándole unas consignas mucho más amplias y escuetas. De hecho, vista la desconfianza real, lo mejor hubiera sido que don Alonso, tras su experta labor organizativa, se hubiera quedado en Lisboa, cediendo el mando a Recalde, Oquendo o Flores Valdés.

Profundizando en los pliegos y las crónicas, parece ser que las instrucciones generales fueron mucho más extensas, pero no por ello menos agobiantes, e incluso confusas. Según Cerezo, la Armada debía «Dirigirse directamente al canal de Inglaterra hasta el cabo Margate para asegurar el paso de las fuerzas de desembarco del príncipe de Parma», lo que puede resultar contradictorio con la primera condensada, que obligaba al duque a navegar cerca de la costa inglesa para evitar los bancos de la costa francesa, renunciando a una irrupción por sorpresa en el canal de La Mancha que habría tenido unas mucho mejores posibilidades de éxito que alertar a los buques ingleses con su presencia desde el puerto de Plymouth, en un largo recorrido; lo que, a nuestro juicio, constituye el quinto gran error de la Armada (¿inducido por el soberano?) También concede un poco más de margen en la libertad para combatir con Drake: «Si este sigue a la Armada puede atacarle, mejor si las fuerzas de aquel (Drake) están divididas». Le permite, eso sí (lo que ignoran las condensadas) afrontar otros combates: «Si al llegar a Margate encuentra a la flota de Howard —sola o en unión de Drake— dará la batalla procurando ganar el viento y obtener las ventajas que se presenten», unas instrucciones asumidas en el llamado combate o batalla de Gravelinas. Le advertía también sobre cómo combatirían los marinos ingleses: «El designio del enemigo será pelear de fuera por la ventaja que tiene de artillería; la mira de los nuestros ha de ser embestir y aferrar»; en este punto, resulta hilarante comprobar cómo los cronistas le piden a Felipe que diga al duque, como a un pupilo, cómo evitarlo, ignorando absolutamente que era su iniciativa como marino la que habría debido decírselo. Por último, un rosario de órdenes sobre cuánta tropa de la Armada se debía desembarcar, cómo proceder una vez efectuado el desembarco (fondear controlando el estuario del Támesis) y dónde dirigirse posteriormente, a las costas de Irlanda, dejando a Farnesio a su suerte. Incluso, en una instrucción secreta, se le daba permiso al duque para ocupar la isla de Wight si fallaba el desembarco, e iniciar negociaciones.

La fracción más desgraciada de la Armada, la que se estrelló en la costa, cumpliría fielmente estas trágicas consignas, dejándose las naves contra la dura roca irlandesa. Fue la única instrucción lógicamente ignorada por el atribulado duque que, en seguimiento del mandato de su señor, cosecharía todas las desgracias. De esta forma podemos ver cómo, antes de zarpar, el propio Felipe II había lastrado a la

Armada con cuatro graves errores (dos demoras inasumibles, un nombramiento inadecuado y las instrucciones fatales); pronto, la propia Armada y el mando del ejército incurrirían en dos fallos más (la recalada y la imposible coordinación) que produjeron, primero, el fracaso de la invasión y, después, la catástrofe tras la circunnavegación de las islas británicas. Hubo, pues, mucho decidido antes del comienzo de la campaña, aunque sus participantes, privados del punto de vista adecuado o abrumados por los designios indiscutibles del rey de España, no podían suponerlo. Algunos de los problemas, empero, no eran exclusivos de la flota, sino compartidos con el oponente, la flota de la reina; vamos a ver cómo los resolvieron los ingleses.

ARMADA VERSUS ROYAL NAVY

Números esenciales: el galeón

Finalmente, serían ciento treinta y un barcos españoles o asimilados los que participaron en la Empresa de Inglaterra, por un número superior, nunca bien determinado, de buques ingleses relevándose o partiendo de los diferentes puertos de las costas meridionales y orientales inglesas; según el autor —Lewis, Thompson, Mattingly, Cerezo, Fuller o Walker— los efectivos varían sustancialmente, aun cuando vengan a estar bastante de acuerdo en lo fundamental. A pesar de que en la campaña de la Invencible pudieron participar más de dos centenares y medio de embarcaciones de todo tipo (naves del rey o de la reina, mercantes, privados, semioficiales e incluso ilegales) si no queremos acabar perdidos en extensos y confusos inventarios el recuento es bien sencillo: conviniendo en que la Empresa de Inglaterra se trató de un enfrentamiento entre la Armada de Felipe II y la Royal Navy de Isabel Tudor, todo el episodio fue una batalla fallida entre veintidós galeones españoles con cuarenta naos armadas y veinte ingleses con un número de naos rondando el centenar, de las que sólo la mitad serían útiles para la guerra. Decimos batalla fallida puesto que el gran enfrentamiento apenas llegó (si acaso, en Gravelinas); dieciocho galeones españoles, y todos los ingleses, regresaron a sus bases más o menos gravemente averiados. Tomando así lo esencial de la Jornada de Inglaterra, concluiríamos que sólo se perdieron cuatro grandes buques de guerra españoles, los galeones *Nuestra Señora del Rosario*, entregado por su capitán al enemigo, *San Mateo* y *San Felipe*, varados en las costas de Flandes, y *San Marcos*, que naufragó en las costas de Irlanda, además de una veintena de naos armadas y unas treinta embarcaciones perdidas por adversidades meteorológicas y marineras de todo tipo.

Las grandes naos asimiladas a galeones, que, con gran riesgo, se metieron a ejercer como estos, lo pagaron muy caro en algunos casos; podríamos citar algunas de la escuadra de Andalucía como la *San Juan Bautista* o la *Duquesa Santana*, o de la escuadra de Guipúzcoa como las *San Salvador*, *Nuestra Señora de la Rosa* o *San Esteban* que nunca regresarían, aun cuando la mayor parte de sus compañeras sí lo hicieron. Otro asunto bien distinto son las urcas y mercantes, que, por sus limitadas

cualidades de navegación y tripulaciones cortas o poco avezadas no fueron capaces de sobrevivir a la hecatombe final en las costas irlandesas. En este grupo, igual que en el de los barcos pequeños, las pérdidas fueron a veces superiores al cincuenta por ciento de cada división, con muy serias pérdidas en vidas. Pero seamos realistas: no se trataba de buques militares propiamente dichos, sino del convoy de transporte escoltado. Sólo una de las escuadras auxiliares, las galeazas, sufriría dolorosas pérdidas similares. Así pues, cuando analizamos las pérdidas numéricas de la Armada sin tener en cuenta los tipos de barco, nos engañamos inevitablemente. Puesto que, en las flotas del siglo XVI, el único barco verdaderamente importante era el galeón.

¿Qué es un galeón? Para contestar a esta pregunta debemos retroceder en el tiempo hasta el siglo XIV, cuando el canal de La Mancha sólo era atravesado por unos extraños barcos de proa y popa iguales, los *cogs* o *cockboats* medievales (que derivaban al albur del viento y, en muchos casos, no conseguían alcanzar el puerto en días y días, para desesperación de sus tripulaciones) y surcaban el mar Mediterráneo, a nivel mercantil, las famosas *cocas* de cóncavo vientre, cuya capacidad de carga se medía en los toneles que se podían meter dentro, de donde viene nuestro moderno cálculo del desplazamiento en toneladas. Aunque no existe acuerdo entre los historiadores, parece ciertamente difícil que el galeón descienda de la galera. No hay más que ver ambos tipos de buque: la galera, estilizado casco de remo, y el galeón, panzudo y robusto barco de vela de alto bordo. Sería lo mismo decir que las piraguas de remo y los modernos yates pertenecen a un mismo orden de embarcaciones, un absoluto disparate. Para hallar la génesis del galeón tal vez tengamos que apartarnos del convencionalismo y hurgar en la verdadera historia de la navegación en las riberas del Mediterráneo, de la forma más modesta y consuetudinaria: los barcos de pesca.

La antepasada directa de las grandes naos oceánicas es la carabela; y la carabela es descendiente directa del cárabo árabe, a su vez heredero del modesto falucho de los pescadores meridionales: una embarcación de vela sencilla, pero capaz de aprovechar las complicadas condiciones que dictan los vientos mediterráneos, que muy a menudo, cuando se establecen, lo hacen en contra. Gracias a sus velas latinas, y a su popa puntiaguda, el falucho es capaz de remontar el viento o adaptarse cuando este sopla a su favor. Paradójicamente, no resulta fácil de gobernar con vientos de popa, que en los mares confinados son la excepción. Cuando el falucho de pesca adquiere volumen para cargar una cierta cantidad de mercancías, resulta sorprendentemente más dócil de manejar con vientos favorables, aun a riesgo de perder las cualidades de ceñida. La carabela, un cruce entre *coca* y falucho, había nacido como un modelo evolucionado del buque de altura, lo que acabaría llevándole a descubrir América, nada menos.

Pero no nos engañemos: en aquella época, los intereses comerciales estaban muy por encima de las habilidades constructivas de los carpinteros de ribera o los anhelos de manejabilidad de los pilotos medievales a bordo de sus buques ingobernables. Por

esto la carabela irá aumentando la capacidad de bodegas y redondeará su carena y aparadura para llevar más toneles, aumentando así el desplazamiento. Cuando los portugueses tengan que mejorar las carabelas para transportar nobles personalidades en su popa, las dotarán de unos espaciosos alcázares de popa, surgiendo también la necesidad de albergar las tripulaciones a proa, con todo su armamento, y unas superestructuras para defender el buque de los piratas orientales, los castillos de proa. De los treinta a sesenta toneles de una carabela —arboladas con dos y a veces tres palos de velas latinas— hemos pasado a la nao transoceánica de cien o más toneladas con velas cuadras, las cuales llevaron todo el peso de los descubrimientos portugueses y castellanos sin desplazar por ello a las carabelas; puesto que, de las excelentes cualidades de navegación del falucho, y las regulares de la carabela, la nao oceánica había perdido casi todo, necesitando auxiliarse de sus antecesoras para los servicios de descubierta, exploración y pilotaje por delante de la flota.

Resulta significativo que el descubrimiento se llevó a cabo con una nao (*Santa María*) y dos carabelas modificadas (*Pinta* y *Niña*) de las cuales sólo regresaron estas últimas; y la expedición circunnavegadora de Magallanes sólo pudo ser rematada por una nao-carabela, la *Victoria*. Pero los intereses comerciales eran primordiales, y en el río Tajo la *ribeira das Naus* producirá unas naves más grandes para que los avezados pilotos las lleven hasta la India, Malasia y las islas Molucas en busca de las especias, el oro de la época. De esta familia, inevitablemente, no de las galeras ni de los *hulks* o carracas nórdicas, desciende el galeón, hijo de la nao de altura y nieto de la carabela. Se había demostrado que, para las largas travesías oceánicas, a las naos les faltaba escantillonado, es decir, robustez estructural; también capacidad de carga, pedida a gritos por los armadores, y posibilidades de defensa, siendo necesarias las de las armas de fuego, es decir, cañones, para disparar por los costados. Si los pilotos eran buenos, y sabían mantener sus naves sobre las derrotas correctas con unos vientos propicios, se podían perder cualidades de navegación, puesto que lo que se iba por este lado se ganaba en toneladas de especias llevadas a los muelles de Lisboa. De hecho, el buque transoceánico no conocerá la primacía del diseño y las cualidades de su casco por encima de los intereses comerciales y militares hasta el siglo XIX, cuando unos geniales constructores norteamericanos diseñaron y pusieron a navegar los magníficos *clíperes*, llevados finalmente a la ruina por la navegación a vapor y la apertura del canal de Suez.

Hoy sabemos que un plano de vela adecuado y una obra muerta contenida y aerodinámica es lo mejor para navegar a vela, proporcionando una seguridad activa mucho más competente que la pasiva de los altos bordos de madera de las *naus*. El galeón resulta, así, un mediocre velero, aunque responderá perfectamente a las esperanzas depositadas por sus constructores cubriendo las larguísimas derrotas oceánicas con todos los pertrechos y provisiones necesarios para la tripulación, las armas para defenderse y las bodegas repletas de valiosas mercancías. Llegados a este punto, no es de extrañar que estas formidables embarcaciones, auténticas naves

espaciales de la época (puesto que te llevaban a otro mundo), hubieran alcanzado ya las quinientas e incluso las mil toneladas de desplazamiento total, contruidos en sus proporciones mediante la ancestral fórmula del «as-dos-tres» para referirse a la manga, la quilla y la eslora (la quilla dos veces la manga y la eslora total el triple), con un aparejo de cuatro o cinco palos (uno horizontal), que llevaban, el de proa (bauprés) la vela cebadera, los trinquete y mayor velas cuadras (juanetes y gaviás) y latinas el o los de la mesana, un remoto recuerdo del falucho para mejorar el gobierno de las naves que no mudará a vela cangreja hasta el siglo XVIII.

El gran hallazgo del galeón, en lo que a esta historia respecta, llegará cuando el Imperio español necesite optimizar las *naus da Indias* para un uso exclusivamente militar, desplazando los intereses comerciales. La artillería adquiere así una importancia primordial, y, sobre la bodega, se construye una cubierta de batería donde se montan las culebrinas y los cañones de largo alcance y mayor calibre en cureñas de guías o ruedas, más prácticas. Más arriba, en la cubierta y los castillos, se montarán piezas de menor calibre, pedreros y falconetes, mientras embarcan un centenar de soldados de infantería para manejar la artillería *menuda*, mosquetes y arcabuces, letales a corta distancia. Se llegarán a construir grandes galeones, como el *San Martín* de más de mil toneladas, con dos cubiertas de batería una encima de la otra para sacar los cañones, taladrando de troneras los costados. Había nacido el buque de guerra moderno, tal como lo conocemos hoy en día, cuyas líneas de casco respondían a intereses comerciales, las cualidades de navegación completamente dependientes de las derrotas favorables y con una poderosa artillería al uso para larga, media y corta distancia.

Se dejó al margen, o no se quiso ver, que por el camino se habían perdido demasiadas cosas, especialmente en lo relativo a la docilidad y la destreza para la navegación. Los galeones hispanoportugueses eran unas embarcaciones muy potentes, pero sus grandes desplazamientos les dotaban de elevados momentos de inercia, con pesos en alcázares, castillos y artillería muy alejados del centro de gravedad, lo que perjudicaba la evolución. Realmente, en las largas derrotas oceánicas un galeón no necesitaba ser ágil ni evolutivo, pero en unas aguas confinadas como las del canal de La Mancha la cosa cambiaba por completo. De esto se habían dado cuenta, hacía ya mucho tiempo, los constructores de las islas británicas; en las costas del sur, los barcos proliferaban al abrigo de los puertos de Plymouth y Portsmouth, cada uno en su *sound* o ría. Pero el auténtico centro de experimentación inglés estaba en el mismo río, el Támesis: al abrigo de un meandro del afluente Medway, se halla el astillero de Chatham, entonces poco más que un barrizal con un aserradero próximo al villorrio del mismo nombre, donde campaba a sus anchas un viejo conocido, el negrero favorito de la reina Isabel que provocara la batalla de Veracruz: John Hawkins.

La Royal Navy de 1588

A lo largo del siglo XVI los marinos isleños no se habían aventurado, como los españoles y los portugueses, por las rutas marítimas del orbe; pero, de forma paradójica, forjaron una sólida tradición naval. La dinastía Tudor, con sus reyes Enrique VII (que contrató a Caboto) y VIII, llegaron a reunir —al menos sobre el papel— una escuadra de medio centenar de naves para defender las costas inglesas. Entre ellos, el imponente *Great Harry* de 1540 construido con dos cubiertas de batería, llevando al menos una veintena de cañones de grueso calibre y largo alcance entre el más de un centenar de piezas de artillería. Antes de llegar a este mastodonte, le precedieron un buen número de naves experimentales, entre ellas el *Mary Rose* del rango de los veinticuatro cañones con una cubierta de batería dotada de culebrinas sobre cureñas de dos ruedas. De origen, se trataba de una carraca o *hulk* nórdico de unas seiscientas toneladas a la que en 1536 se hizo una gran reforma, montándole unos cañones de bronce y hierro que le convirtieron en un potente buque de guerra. En 1545, el *Mary Rose* libraba una batalla en el Solent (entre la isla de Wight y Portsmouth) contra los franceses, cuando sufrió una brusca escorada, los cañones se desplazaron rodando de su lugar y, tras el inesperado corrimiento de carga, el agua entró por las troneras y el desgraciado buque, perdida la estabilidad, se hundió como una piedra en aguas poco profundas; tan poco, que los palos quedaron sobre el agua, señalando el lugar del naufragio. Se dice que el propio rey Enrique, para su decepción, fue testigo del siniestro, lo mismo que el rey Gustavo presenciaría el hundimiento del flamante navío *Wasa*, por las mismas causas, en 1628.

Conservados ambos buques en el fango a unas profundidades accesibles, en la década de los años 60 del siglo XX el *Wasa*, y en las siguientes el *Mary Rose*, fueron extraídos del fango, realizando así un increíble viaje en el tiempo. El navío sueco vino casi entero, pero del *Mary Rose* sólo se pudo rescatar, tras más de cuatrocientos años de inmersión en unas aguas transitadas por casi todas las escuadras británicas de la Primera y la Segunda Guerra Mundial batiendo con sus hélices, un pedazo del costado de estribor y el alcázar de popa de casi treinta y cuatro metros de largo, lo cual se antoja milagroso. Actualmente estos restos se conservan en una nave especial de la base naval de Portsmouth, mostrándonos cómo era un navío de la Royal Navy del siglo XVI.

Pronto evolucionaron de forma notable y, para mediados de siglo, los astilleros británicos producían unas naves de la categoría del galeón, incluso con un aspecto similar, pero que, en el fondo, tenían importantes diferencias. La nave o galeón de la época de los Tudor iba a caracterizarse por su construcción más ligera que el clásico portugués o hispano, poco tormentosos (es decir, marineros) con mares encrespadas, con sólidas estructuras de proa y popa y cañones de largo alcance. Además de las forjas italianas, de los Países Bajos y España, las mejores fundiciones estaban en las

islas, donde se fabricaban unos excelentes cañones navales. De forma curiosa en una sociedad profundamente comercial como la anglosajona, los inspirados maestros de ribera ingleses no permitieron que los mercaderes les forzaran tanto como para perder lo mejor de sus embarcaciones: las cualidades de navegación. Sus mercantes, desde luego, no tenían que transportar grandes cargamentos desde el otro extremo del mundo, conformándose con atravesar el mar del Norte para comerciar en los puertos franceses y de los Países Bajos. En los *Fragments of ancient English shipwrighting* que datan de 1586 y cuyo autor es el diseñador Matthew Baker, podemos apreciar las líneas de un galeón isabelino de unos treinta cañones más esbelto que los galeones hispanos contemporáneos, con unas secciones transversales menos llenas, la regla del as-dos-tres forzada para hacer una nave de vela más estrecha y, sobre todo, unos largos y muy bajos alcázares con unos castillos de proa reducidos, prácticamente, a la mínima expresión dentro de la armoniosa línea del conjunto, adornado con los colores de los Tudor, unos triángulos verdes y blancos en los costados y la popa con la cruz de San Jorge. El notable incremento de la construcción naval inglesa que se había ido produciendo en los tres astilleros mencionados a partir de la guerra fría desatada contra España durante la década anterior daba así, como fruto, un tipo de nave de altura rápida, ágil a vela y eficiente, capaz de ser aprovechada para la guerra.

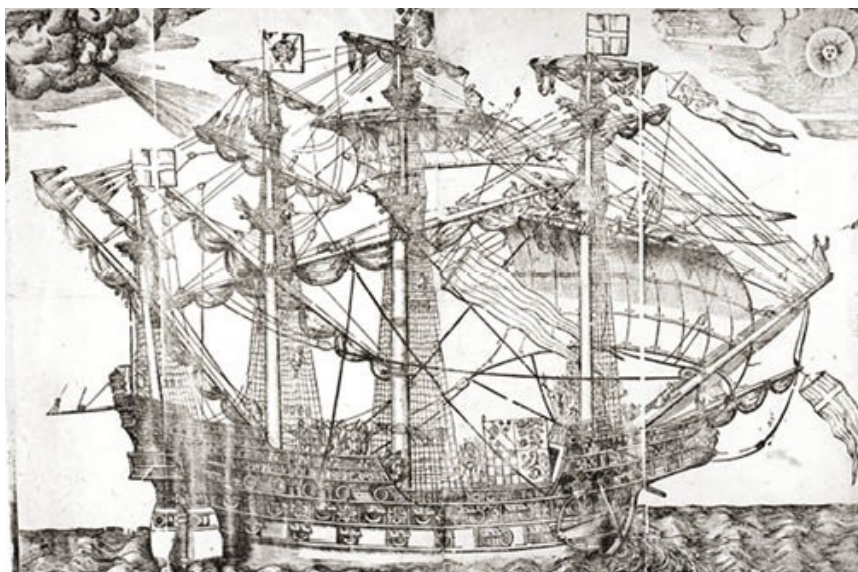
Hawkins, lejos de ser el inventor o inspirador de este tipo de naves (como le conceden algunos autores) quedó prendado de ellas a la vuelta de sus expediciones comerciales, puede que entre intriga y cambalache en la corte de Isabel. Todo el mérito era, evidentemente, de los carpinteros de ribera ingleses que, sin tener otros marinos oceánicos que los piratas y negreros que cruzaban el Atlántico, habían creado un galeón de altura digno de competir, e incluso superar en algunos términos, a sus semejantes hispanoportugueses. Fue una verdadera suerte para los artesanos, porque John Hawkins tenía mano en la corte y podía influir para promocionar sus creaciones. En cualquier caso, llegaron algo tarde, puesto que apenas cuatro unidades de las que se enfrentaron a la Armada eran de este tipo tan armónico y perfeccionado, construidas todas en los años inmediatamente anteriores. Destacó entre ellos el famosísimo *Revenge* de cuatrocientas cincuenta toneladas, botado en Deptford, río Támesis, en 1576, y armado con poco más de cuarenta cañones, con cuarenta metros de eslora y diez de manga (as-dos-cuatro), careciendo casi por completo de castillo de proa y elegido por el propio Francis Drake para esta campaña; mientras que el más pequeño fue el *Tremontane*, de apenas ciento cincuenta toneladas, participando al mando de Luke Ward. El poderoso William Winter, también destacado en la corte y rival de Drake, navegaría a bordo del *Vanguard*, nombre perdurable en la flota inglesa, mientras el *Rainbow* quedaba para Henry Seymour, que se haría cargo de la escuadra de guarda del estrecho de Dover.

Los esfuerzos de John Hawkins toparon con la testarudez de la reina Isabel, seguramente más preocupada por sus enredos que por la Royal Navy. Como nos recuerda Fuller:

La mayor dificultad que se presentó a los almirantes ingleses durante los meses que precedieron a la partida de la Armada partió de la propia Isabel. Aunque mujer de acusada personalidad y fortaleza de carácter, fue una de las soberanas más tacañas que jamás hayan ocupado el trono inglés. Sentía auténtico temor hacia España y no sin motivo, puesto que este país representaba el poder naval y militar más poderoso del mundo en aquella época. Era lógico que la reina deseara la paz. Sin embargo, no podía comprender que luego de alentar de manera tan entusiástica las acciones de sus corsarios y apoyado a los rebeldes de los Países Bajos, dicha paz ya no era posible.

Aunque las circunstancias aconsejaran, a todo trance, la realización de un gran programa de construcciones navales (como Gran Bretaña ha hecho siempre ante el inminente estallido de hostilidades) la reina, sencillamente, se opuso a gastar dinero en ello, dejando la flota a su suerte; aunque, afortunadamente para ella, pudo contar con los armadores privados.

De esta forma, Hawkins se vería obligado a implementar un programa más modesto, encaminado a hacer valer lo que ya existía mejorándolo en lo posible. Galeones clásicos y bregados como los *Elizabeth Bonaventure*, *Golden Lion* o el *Hope* fueron completamente remozados, aligerando los castillos de proa y popa además de montárseles una artillería de mejor calidad y largo alcance. El propio Hawkins se ocupó de la reconstrucción del *Nonpareil* de cuarenta y cuatro cañones, reservándose para sí mismo el imponente *Victory* de ochocientas toneladas. También un nuevo *Mary Rose*, a cargo de Edward Fenton, entró entre las doce unidades de este programa *refit*, quedando con las mejoras correspondientes. En cualquier caso, los tres grandes mastodontes ingleses, el *Ark Royal* de Walter Raleigh (alquilado a la reina por 5.000 libras), el *White Bear* de Alex Gibson y el *Triumph* de mil cien toneladas y cuarenta y dos cañones (el mayor buque de la flota inglesa) ni se reformaron ni eran esbeltos alazanes tipo *Revenge*, asimilándose, inevitablemente, a los mayores galeones rivales enemigos.



El galeón *Ark Royal*, insignia de la flota inglesa. Los carpinteros de ribera de Plymouth y el Támesis fueron capaces de lograr unos barcos rápidos, ágiles y de mayor potencia de fuego que los galeones españoles y portugueses, a los que no podían sin embargo afrontar en un combate de igual a igual, borda contra borda, en un abordaje.

Además de los doce buques citados, la Royal Navy de 1588 pudo contar con los *Elizabeth* de Robert Southwell, *Antelope* de cuatrocientas toneladas a cargo de Henry Palmer, *Dreadnought* de George Beeston, *Swiftsure* de Edward Fenner, *Swallow* de Richard Hawkins, *Larke* del barón Chichester, *Foresight* de Baker, *Aid* de William Fenner, *Tiger* de Bostock y *Bull* de Turner, agregándose también los ligeros *Merlin*, *Achates*, *Charles*, *Scout*, *Sun* y *Spy* para completar un total de veintiocho buques de guerra de primera línea de todos los tamaños. A estos se añadieron un número de barcos privados armados y mercantes fletados por la reina hasta unas cifras que oscilan entre las treinta y cuatro oficiales y más de cien naves de apoyo que ofrece Fuller, pasando por las sesenta y nueve grandes unidades (16 de la reina) y treinta privados que consigna Cerezo, o los cuarenta y siete (18 grandes galeones, 7 pequeños, 22 mercantes y las pinazas) que nos ha dejado Walker. Difícil conciliar unos inventarios tan divergentes, aun cuando parecen de sentido común los números de Mattingly, veinticinco buques de guerra en total, cuatro galeones de la reina, tres navíos londinenses, siete galeones medianos y una decena larga de barcos más pequeños, mercantes de apoyo excluidos. En nuestro caso, apostamos por veinte galeones de primera línea y ocho unidades ligeras, con decenas de buques mercantes de apoyo a disposición que nunca contaron para la batalla, pero abultaron con pundonor saliendo y entrando de sus respectivos puertos, no sin dificultades y a veces con un artillado y unas tripulaciones del todo insuficientes para afrontar el combate.



John Hawkins (1581) National Maritime Museum, Londres. Intrigante favorito de la reina Isabel, se autodenominó «defensor del derecho de Inglaterra a comerciar en todos los mares» extorsionando a inocentes. Se le atribuye la inspiración del galeón isabelino, pero no era más que un traficante de esclavos que supo apoyar a los carpinteros de la ribera del Támesis.

La organización de esta prolija Royal Navy afectaba, lógicamente, sólo a los buques de primera línea, y era mucho más laxa que la empleada en la Armada; al fin y al cabo, los ingleses no estaban acostumbrados ni tenían que hacer largas travesías de altura como la Armada, por lo que, siguiendo la práctica pirática, se organizaron en manadas o bandas de acoso, cada una centrada en torno a la principal figura naval del momento en cada puerto, de donde podían zarpar a discreción, regresando a su debido tiempo para reavituallarse, reponer municiones o desembarcar heridos y muertos. En Plymouth mandaba, no podía ser otro, *sir* Francis Drake (*Revenge*), respaldado por su vicealmirante Edward Fenner (*Swiftsure*); del río Medway (es decir, de Londres), procedían John Hawkins (*Victory*) y George Clifford (*Elizabeth Bonaventure*), mientras que en Portsmouth fondeaban Martin Frobisher (*Triumph*) y su protegido Edward Fenton (*Mary Rose*). A cargo de la vigilancia del estrecho de Dover quedaba como se ha dicho, en los Downs, Henry Seymour (*Rainbow*) con veintitrés unidades, mientras Henry Palmer, con el *Antelope* y cuatro pinazas ejercía

de enlace con la flotilla holandesa de Justino de Nassau, que, desde sus bases en Flesinga y Ostende, bloqueaban las barcasas de Alejandro Farnesio impidiendo su salida del estuario del Escalda.



Lord almirante Charles Howard de Effingham, primo de la reina Isabel I y jefe supremo de la Royal Navy inglesa que hizo frente a la Armada. Plenamente identificado con su flota y su buque insignia, el *Ark Royal*, tuvo sin embargo que contemporizar con las iniciativas y peculiaridades de subordinados como Francis Drake. MIJTENS, Daniël. *Charles Howard* (h. 1620). National Maritime Museum, Londres.

Sobre todos ellos, la Corona situó al primo de la reina, Charles Howard de Effingham, de cincuenta años (diez más que Medina Sidonia), que embarcó, izando

su enseña, en el imponente *Ark Royal*; no sin placer, puesto que le escribiría a Walsingham: «Juro ante Dios que si no fuese por su majestad, preferiría vivir en la compañía de estas nobles naves mejor que en cualquier otro lugar. No hay ni uno solo en el que yo no me atreviese a navegar hasta el Río de La Plata», elogiosas palabras para su propia escuadra que, desde luego, marcaban todo un abismo respecto a las medrosas misivas de Alonso de Guzmán a Felipe II cuando se enteró de su nombramiento. Howard no era un marino tan experto como Drake o Hawkins, pero pareció sentirse agradecido con su designación y habló de su barco en estos términos: «Comunique a su majestad de parte mía que empleó muy bien su dinero haciendo construir el *Ark Royal*. Dadas sus condiciones, me parece el mejor barco del mundo. Cuando desde él se atisba una vela, no importa la distancia, alcanzamos la embarcación de que se trate e incluso podemos hablar con su tripulación». No consta que Medina Sidonia, ni ningún otro de los almirantes españoles salvo Oquendo o Recalde, hablaran así de sus naves, con fe en su destino, devoción y valor. Una baza moral que hay que reconocer a favor de los ingleses, dando muestra de amar sus barcos y el arte de la navegación a diferencia de los marinos de la Armada de todas las nacionalidades, cumpliendo a regañadientes con la dura obligación impuesta por el rey. Actuar como un pueblo marino, sin miedo a hacerse a la mar y rechazando refugiarse detrás de murallas y fortificaciones, fue una lección para la historia que no todos han sabido ver.

Esperando al enemigo

El papel de Howard no era cómodo en absoluto, similar en cierto modo al consorte de una grande y caprichosa señora incoherente que le confía una prole maleducada e individualista, convencidos estos de saber gobernarse a sí mismos sin necesitarle a él para nada: lo desempeñó, sin embargo, con desenvoltura e ilusión, reconduciendo los intereses particulares de cada uno al propósito general de la Corona, que era exactamente lo que se le había encomendado. El éxito de la Royal Navy corresponde a nuestro juicio, en gran medida, a su competente gestión. Sin embargo —por supuesto— la propaganda histórica ha exagerado todos estos términos con la célebre escena de la jugada de bolos: el díscolo Drake y los suyos estaban tan seguros de ganar, que esperaban a la torpe y premiosa Armada en los muelles de Plymouth, confiados y jugando una partidita para pasar el rato, sin inmutarse cuando los vigías (¡al fin!) avisaron de la presencia del enemigo. Estos fanfarrones excesos, lejos de

reivindicar la causa, lo único que hacen es empañar los aciertos colectivos ingleses y particulares del lord almirante Howard, sustituyéndolos por el proceder vulgar de aquellos que habían tomado al asalto ciudades indefensas pero que, por sí solos, difícilmente habrían sabido defender sus propias costas.

Inglaterra se preparaba, en efecto, para hacer frente a la invasión. En tierra se hicieron no pocos trabajos que el tiempo demostraría absolutamente inútiles: los promontorios de la costa se dotaron de torres de vigía para dar la alerta cuando llegara la Armada, cuyos ocupantes bostezarían de aburrimiento hasta mucho después de que esta se hubiera ido. Los puertos se fortificaron y dotaron de una artillería que jamás llegó a entrar en acción. Las milicias locales fueron movilizadas y armadas para hacer frente a las rudas tropas del duque de Parma, una circunstancia que, por suerte para ellas, nunca llegaría a producirse. Las costas meridionales se consideraban las más amenazadas (Cornwall y Devon, donde se halla Plymouth) a juicio del favorito *sir* Walter Raleigh, pero otro favorito, *sir* George Carey, defendió que «Ningún otro condado de Inglaterra tiene un Portsmouth y una isla de Wight que defender». En las costas orientales, Great Yarmouth, se hizo un gran acuartelamiento de catorce mil hombres para dar la bienvenida a los soldados de Farnesio; completamente fuera de su lugar, como sabemos, porque los españoles, por orden de Felipe, pensaban poner pie mucho más al sur, en la ribera meridional del estuario del Támesis, para emprender desde allí la marcha sobre Londres.

Como bien sabían todos los implicados, la mejor defensa de la costa inglesa era la Royal Navy; pero, aunque pudiera ser en aquel momento la mejor flota del mundo (con permiso de la Armada de Felipe II), había que saber emplearla con acierto para que resultara verdaderamente efectiva, y, en este aspecto concreto, todos dudaban de la capacidad de Isabel para ello. Ni que decir tiene, durante el otoño de 1587 Drake y Hawkins clamaron por continuar con la guerra preventiva, es decir, atacar las costas españolas, incluso el puerto del Lisboa, para dañar gravemente la Armada, impedir que zarpara y, sobre todo, llevar la guerra sobre las costas peninsulares, antes de que Medina Sidonia y Alejandro Farnesio la trajeran a suelo inglés. Esta vez, Isabel, tal vez recordando los excesos de Drake al invadir Portugal, negó su permiso. Había iniciado, con el debido secreto, conversaciones de paz en Bourbourg con el duque de Parma a través de sus mediadores *sir* James Croft, el conde de Derby y el doctor Dale; Felipe II en persona se encargaba de alentar este espejismo de paz tratando de engatusar a la reina de Inglaterra con él mientras preparaba activamente su Armada para zarpar. Resultó posiblemente la única ocasión en que el rey de España logró tener pendiente a Isabel de su cebo.

A diferencia de Felipe, la reina mantenía sus barcos fondeados en Plymouth y los meandros del Medway, con sólo dotaciones de guardia a bordo y la mitad de los pertrechos de guerra embarcados; así, el desgaste de las tripulaciones resultaba mucho menor, evitando las enfermedades y los consumos desproporcionados de provisiones. Al mes, la reina ahorraba unas dos mil quinientas libras con ello. En

diciembre, un informe equivocado de los espías avisó de que el marqués de Santa Cruz podía estar preparándose para irrumpir en el canal, con lo que se dio orden de movilización de la flota. Resultó un útil simulacro: en apenas quince días la escuadra, buques de guerra y mercantes armados incluidos, estuvo lista para zarpar. Pero poco después Isabel ordenaba, para decepción de todos, volver a la desmovilización, enviando sólo la pequeña flotilla de Palmer a unirse a los holandeses como apoyo a Justino de Nassau. De forma efectiva, los víveres y pertrechos definitivos para la Royal Navy no llegarían hasta el veintitrés de junio, con lo que los marinos ingleses no sólo hubieron de hacer frente, lejos de sus embarcaciones, a meses de espera, sino que, una vez entrados en acción, lo harían sin todas sus provisiones a bordo. Ventajas de combatir cerca de los puertos propios.

La movilización definitiva llegaría a finales de abril; por si la publicación en toda Europa de los efectivos de la Armada no fuera suficiente, la sonada celebración en la catedral de Lisboa hizo fácil el trabajo de los espías y los corresponsales, dejando en agua de borrajas la finta de Alejandro Farnesio. Isabel tendría que hacer frente a sus responsabilidades, aunque, como siempre, otros darían la cara por ella, y no sin gusto, por cierto. Entre ellos, el primero como siempre, Francis Drake que, a finales de marzo, había rogado *in extremis* a la reina que le dejara zarpar con los siete galeones y otras veinte naves que tenía a su cargo, aumentando con mercantes de Londres una escuadra de hasta cincuenta velas para ir a acosar a la Armada en Lisboa, impedirle zarpar o interceptarla si salía. Isabel rechazó de plano esta alternativa, que implicaba dividir sus fuerzas prescindiendo de su mejor hombre de mar. A cambio, ordenó a Howard y los buques del Medway hacerse inmediatamente a la mar para unirse a Drake en Plymouth, quedando sólo Seymour en el fondeadero de los Downs para el control del estrecho de Dover. Los ingleses tampoco demostraron ser rápidos completando las dotaciones y los avituallamientos, así que la Royal Navy no logró reunirse en el Plymouth Sound hasta el 2 de junio, cuando Drake, fondeado en formación, recibió a Howard con salvas, trompetas y honores, recibiendo de este el cargo de vicealmirante (es decir, segundo de la flota) que aceptó sin rechistar. A estas alturas, todo el país estaba prevenido y velando armas, creándose en el sur de Inglaterra la lógica psicosis ante la próxima invasión de los ogros españoles, con los desórdenes y caos correspondientes; sólo quedaba que estos se presentaran para que diera comienzo el drama.



El octavo almirante enemigo de los españoles no fue inglés; Justino de Nassau, jefe de la flota holandesa, desde la desembocadura del Escalda, hizo imposible la reunión de las barcasas de Farnesio con los galeones de Medina Sidonia, e hizo fracasar todo el plan conjunto de la Armada. VAN RAVESTEYN, Jan. *Justino de Nassau* (h. 1609-1633). Rijksmuseum, Ámsterdam.

LAS COSTAS DE ALBIÓN

Travesía en dos tiempos

Suele ser bastante desconocido que las flotas de barcos veleros no se comportan como las flotas de autobuses, ni siquiera como un ferrocarril o incluso un barco de vapor o una motonave. Cuando pretenden dirigirse a algún sitio, todos los anteriores, nada más salir, se colocan en demanda de su destino, apuntando hacia allí. Con los veleros no sucede lo mismo; puede pasar, incluso, que teniendo la intención de ir a un lugar, acaben tomando de partida el curso contrario. La causa es bien conocida: el viento; los veleros no pueden navegar contra el viento. Normalmente, todo se suele justificar con una sencilla expresión, «tener el viento en contra», que, siendo rigurosamente cierta, también podría ser incompleta o inexacta. Pues, a bordo de un velero, no sólo el viento en contra es un serio inconveniente, sino también el que no existe, se muestra caprichoso o cambia frecuentemente de intensidad o dirección. Sólo los que han experimentado en la mar este tipo de condiciones saben lo enervante que pueden llegar a ser las condiciones meteorológicas, haciendo trizas cualquier previsión y no digamos programa, horario o cita.

Cuando se navega con varios veleros juntos, el problema se multiplica, pues, como resulta de sentido común, un convoy que pretenda mantenerse unido habrá de navegar siempre a la velocidad y el rumbo del peor velero de todos ellos, desperdiciándose miserablemente las cualidades de los demás. Será pues preciso armarse de paciencia, una paciencia que a veces lleva al aburrimiento, la molicie y un peligroso deslizamiento al absoluto desinterés. Puede que este fuera el sino de la formidable Armada, *Felicísima* para el estamento oficial del Imperio hispano, y no sin cierta ironía *Invencible* para el pueblo, que don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno creía haber puesto a punto cuando visitó la catedral de Lisboa a la búsqueda del estandarte real que permitiera, al fin, zarpar a primeros de mayo de 1588 rumbo a su destino en las costas de Albión. Mas, a pesar de sus desvelos, los buques no estaban aún terminados ni «a son de mar», como dicen los marinos, por lo que el competente administrador que era el duque de Medina Sidonia tuvo que aguardar al menos quince días para que los víveres frescos, las municiones recién llegadas y los relevos de los enfermos estuvieran al fin embarcados, reuniéndose las escuadras

frente a la torre de Belém.

Para desesperación del aristócrata, le quedaban todavía otras tres semanas de interminable espera; pues, lista la Armada, ahora fue el océano Atlántico el que dijo «no», entrando varios temporales con vientos adversos que impedían la salida sensata y ordenada de los buques. La demora fue ineludible: el invierno de este año llegó retrasado, hubo inundaciones en Francia y se declararon violentos fenómenos meteorológicos. Semejantes augurios excitaron la imaginación de arúspices, astrólogos y adivinos: Melancthon pronosticó la destrucción del Anticristo y el Juicio Final, mientras que un alemán de Königsberg, un tal Müller, más conocido como Regiomontanus, anunciaba, basándose en las conjunciones planetarias, la desaparición de grandes imperios, siendo respaldado por sus colegas Leovitius, Stoffler y Postel. Era de dominio público que tanto Felipe como Isabel prestaban oídos, según les interesara o se encontraban de humor, a predicciones más o menos científicas; pero, en lo referente a la Armada, el rey de España hizo oídos sordos. Medina Sidonia debía zarpar con sus barcos en cuanto las condiciones lo permitieran.

El hecho se produjo, al fin, el 28 de mayo, tardando el centenar largo de naves de la flota casi ¡48 horas! en pasar frente al castillo de San Julián saludándose todos con un gran estruendo de salvas y toques de cuernos y trompetas desde los barcos y los muelles. El primero, majestuoso, fue el *San Martín* del duque de Medina Sidonia con el estandarte real desplegado, seguido de los enormes galeones de Portugal y la nao florentina *San Francisco*, cuyas aguas surcarían después los sólidos y homogéneos galeones de Castilla de Flores Valdés, que encabezaba el imponente *San Cristóbal*. Detrás, aparentemente tan potentes pero en realidad con naos armadas haciéndose pasar por galeones, las orgullosas escuadras de Vizcaya y Guipúzcoa, dirigidas por sendas naos capitanas que, caso curioso, compartían el nombre de *Santa Ana*. Los dos galeones de Andalucía —*Nuestra Señora del Rosario* y *San Francisco*— precederían a este importante contingente y a las pequeñas pero muy bellas galeras y galeazas, que los espectadores tal vez contemplaran tapándose la nariz. A continuación, de forma inevitable dadas las horas pasadas y los buques a la vista, el desfile perdería fuerza con las singulares naos de la escuadra de Levante y la prolija sucesión de las feas urcas de transporte, que parecería no terminar nunca. Por último, tal vez, los barcos ligeros, que señalaron el total abandono del Tajo por parte de la Armada; dejando, junto con las aguas revueltas características de toda partida masiva de un puerto, esa sensación de orfandad y falta de defensa que la ausencia de la flota del rey implicaba. Lisboa despedía a la Armada exhausta en todos sus medios y capacidades para abastecer una escuadra, desde los víveres y municiones, pasando por el personal y acabando por los toneles de agua. Tal vez algún espectador, aliviado, se alegró de la partida, mientras algún otro —u otra— se preguntara, no sin cierta zozobra y desazón, qué sería de todos aquellos embarcados en tan incierta aventura. Mas, si hubo algún presentimiento, sólo quedó registrado en su espíritu, mucho más íntegro y desinteresado que los papeles de Melancthon, Leovitius o Regiomontanus.

Ya fuera y con la pura brisa de mar dando en el rostro, los pilotos de la Armada experimentarían un instintivo sentimiento de libertad y plenitud, seguido de una desalentadora frustración: el viento del norte, que tan positivamente les sacó del río permitiendo el espectáculo, estaba ahora directamente en contra. La travesía, evidentemente, no daba comienzo con buen pie. Los grandes galeones, lejos de hender las aguas del Atlántico decididos, sobre el rumbo, para marcar la derrota a la interminable multitud de naves de todo tipo que les acompañaban, tendrían ahora que estar pendientes de ellas como perros pastores, comprobando sus progresos y siguiéndolas de ser necesario para evitar la dispersión de la Armada. Esto fue lo que sucedió: las naos de Levante y las grandes urcas, incapaces de mantener ni tan siquiera un rumbo de través al viento, fueron derivando hacia el sur en unas interminables bordadas, rebasando pronto el cabo Espichel, y durante la noche el de Sines, para acabar cayendo inevitablemente en dominios del que fuera coto de caza de Francis Drake un año antes: el cabo San Vicente.

Afortunadamente, el viento roló pronto, al suroeste, permitiendo a la Armada recuperar su rumbo y a los galeones encabezarla dignamente. Dos semanas estuvieron recorriendo, a duras penas, las trescientas cincuenta millas del largo portugués de sur a norte, desde el cabo San Vicente a Finisterre, tan sólo ciento sesenta millas sobre el rumbo efectivo, a una decepcionante media de once millas por singladura con unas velocidades de tortuga rondando el medio nudo. Nada extraño dadas las condiciones reinantes y que permitiría «amarinarse» a las tripulaciones, pero que trajo para la Armada un serio inconveniente por el crónico problema de la logística. El consumo de agua y víveres durante estos primeros días fue muy elevado, y se descubrió que, de la primera, no había suficiente y estaba pútrida, mientras que muchos barriles de provisiones se habían podrido y tuvieron que tirarse por la borda. La siniestra sombra de Francis Drake incendiando toneles flotó durante unos días sobre la Armada, pero seguramente el problema venía también originado por la deficiente logística de la época y la larga demora inicial, que convirtió en basura muchas provisiones frescas a primeros de mayo. Medina Sidonia llamó a sus almirantes a consejo: ¿qué hacer? La respuesta seguramente ya la conoce el lector: detenerse en un puerto para reponer agua y provisiones, generando nuevas demoras.

Hoy sabemos que las eternas demoras reales, junto con las logísticas y meteorológicas, fueron un factor decisivo que, realmente, se «comió por dentro» a la Armada mucho antes de dejar atrás las costas peninsulares. Medina Sidonia, sin duda alguna, estaba ya convencido de ello, pero tenía un mandato y no podía faltar a él sin consultar antes la opinión del soberano. Al atardecer del 19 de junio, el *San Martín*, seguido de los galeones de Portugal y de Castilla y las escuadras de Guipúzcoa y Andalucía (unos 50 barcos en total, los mejores de la flota), doblaban Punta Herminio y Punta Pragueira —dejando el banco de Las Yacentes por babor— con las gruesas anclas a la pendura para fondear a la vista del castillo de San Antón, en el puerto de La Coruña. Quedaron fuera los galeones de Vizcaya y los barcos levantinos, las

galeazas y un rosario de urcas de transporte, junto con muchos ágiles buques ligeros. El duque era propenso al mareo; pero, en cuanto la cubierta alta del formidable galeón quedó razonablemente quieta con el buque fondeado, don Alonso abrió su escritorio y tomó la pluma para dirigirse al rey Felipe: la Armada se hallaba completamente desperdigada, dividida entre las unidades que habían podido entrar en La Coruña y las que no. Los elementos se habían mostrado muy poco propicios para el mes de junio, siendo extraño no sólo por lo meteorológico, sino por haber sido la flota y su destino encomendada al servicio de Dios. Los hombres se encontraban enfermos, el aprovisionamiento seriamente comprometido y el agua no se podía beber. ¿No sería buena idea pensar en una paz con Inglaterra o aplazar la invasión un año más?

La contestación del rey no admitió súplica ni excusa alguna: la Empresa de Inglaterra bajo ningún concepto podía anularse o sufrir demora. Medina Sidonia debía superar las dificultades, subsanar las carencias sirviéndose de los recursos de La Coruña y zarpar inmediatamente. Es muy posible que Felipe, para los necesarios abastecimientos, confiara graciosamente en los medios del duque, que debería endeudarse aún más de lo que ya estaba para servir a la Corona. No deja de ser curioso que quien más hizo —durante años— por obstaculizar el destino de la Armada de Inglaterra de Álvaro de Bazán fuera ahora el mismo que, sin la mínima consideración a las poderosas razones de su subordinado, le obligaba a correr todos los riesgos pagando los gastos de su propio bolsillo.



El galeón *Andalucía*, de la Fundación Nao Victoria, diseñado y construido por Ignacio Fernández Vial, en navegación. Dos meses largos (del 28 de mayo al 29 de julio) llevó a los galeones de la Armada navegar de Lisboa al cabo Lizard inglés, estando detenidos más de un mes en La Coruña (del 19 de junio al 22 de julio de 1588).

Por lo demás, y en lo que respecta a la Empresa, el cumplimiento de los requisitos especificados en las instrucciones condensadas estaba siendo ejemplar: el día 10 de

junio, estando en la mar, Medina Sidonia había ordenado a una zabra con el capitán Francisco Moresín a bordo dar vela y navegar a Flandes para mantener informado al duque de Parma de sus progresos. Farnesio tenía en aquel momento diecisiete mil hombres, mil caballos y doscientas barcazas «muy a mano para el embarcadero», es decir, listos para el asalto, por lo que cuando el 13 de junio se enteró de que la Armada acababa de salir de Lisboa (es decir, le quedaba, por lo menos, un mes de espera) su confianza en la oportuna coordinación empezó a resquebrajarse, desengañándose casi definitivamente cuando supo de la entrada en La Coruña, que retrasaría al duque otro mes. Era imposible mantener a los hombres acuartelados a pie de muelle sin saber cuándo se les abriría el paso. Así que, *motu proprio*, el duque de Parma acabó haciendo aquello a lo que no se había doblegado el propio Felipe II: renunciar a la invasión. Las demoras, desde luego, fueron el mal endémico que terminaría con la Empresa de Inglaterra; pero no con la Armada Invencible, como veremos.

Las desgracias de Medina Sidonia no habían hecho sino empezar: en la medianoche del 21 se desató un intempestivo temporal del sudoeste, afectando a todos los buques que se encontraban fuera. Antonio de Leyva logró entrar al abrigo del puerto de Vivero con otras diez naves, urcas y levantinas, pero dos galeazas acabaron llegando a Gijón. Al día siguiente entraba en La Coruña Recalde con diez barcos más, pero todavía se seguía sin saber nada de las otras dos galeazas, el *San Francisco* alias *Florenxia*, dos galeones de Vizcaya y uno de Flores Valdés. Seis mil soldados se hallaban a bordo de las urcas y barcos levantinos desperdigados por la mar. Mientras espera a todas estas ovejas descarriadas, la Armada no permanece ociosa en La Coruña, realizando la imprescindible y muy necesaria aguada, desembarcando a los heridos y adquiriendo todos los víveres frescos que se puede. El 27 de junio, llevando más de diez días en puerto, el duque vuelve a convocar a sus almirantes, proponiéndoles tres líneas de actuación: zarpar inmediatamente hacia Inglaterra sin esperar más; salir a la búsqueda de los barcos que faltan, o esperar a que lleguen todos para volver a empezar. El acuerdo es unánime en la última alternativa, salvo en opinión de Pedro de Valdés, jefe de la escuadra de Andalucía; desea estar en la mar cuanto antes. Ya veremos para qué.

Los últimos en llegar a La Coruña, el 6 de julio, fueron una docena de urcas incluida su almiranta *Gran Grifón*, con varias naos que habían llegado a los accesos occidentales del canal de La Mancha e incluso visto las costas de Inglaterra, donde hicieron dos presas inglesas, por lo que traían noticias: una flota (Drake) esperaba en Plymouth, y la otra (Seymour), en el estrecho de Dover, fondeada en los Downs. Todo hacía presagiar una gran batalla a la llegada a las costas de Inglaterra, por lo que era importante mantener la Armada unida. En realidad, la Royal Navy de Howard no sólo se había reunido en Plymouth, sino que, para el 21 de julio, ya había realizado cuatro salidas a la mar al encuentro de los buques españoles; salidas que, aunque fueron infructuosas, les sirvieron para robustecer los músculos en vez de permanecer

inactivos. En su caso, las provisiones no se pudieron, pues, como ya sabemos, llegarían el 23 de junio, entre la segunda y la tercera salida. La primera vez, del 29 de mayo al 6 de junio, los ingleses se aventuraron hasta Ouessant, pero los vientos contrarios les obligaron a regresar al Plymouth Sound. El mismo temporal que dispersó la Armada les devolvió a ellos a casa en una nueva exploración del 19 al 21 de junio. Con los pañoles llenos, saldrían el 24 de junio y el 9 de julio para regresar el 12. El objeto era, evidentemente, sorprender y atacar a la Armada antes de que llegara siquiera a ver las costas inglesas; pero cuando Howard llevaba fuera dos o tres singladuras, enseguida creía haberse cruzado con los barcos españoles sin haberlos visto, y volvía grupas precipitadamente no fuera a llegar la Armada a Inglaterra sin estar ellos presentes, lo que habría sido un desastre. En realidad, durante todo este tiempo, la Armada se recuperaba de las adversidades del viaje en La Coruña, no representando peligro alguno. Si los ingleses la hubieran sorprendido allí en uno de sus ataques preventivos, esta historia podría haber sido muy distinta. Pero Charles Howard no era Francis Drake; si a este sólo le guiaba el instinto de sorpresa y la anticipación, sobre las espaldas del almirante de la flota y primo de Isabel gravitaba la responsabilidad de la oportuna defensa de las costas de Albión.

La polémica recalada

La Armada pudo darse por reunida y zarpar de nuevo el 22 de julio, con ciento veintisiete unidades pues definitivamente la abandonaron dos urcas de transporte, una zabra y un patache. La distancia de La Coruña al cabo Lizard es de algo más de cuatrocientas millas marinas, las tres cuartas partes de las cuales se navega atravesando el golfo de Vizcaya o de Gascuña (al decir de los franceses), con sondas de tres a cuatro mil metros, hasta llegar a Ouessant o Ushant, islas frente a la Bretaña y el Finisterre francés —donde se halla la gran base naval de Brest— que son un hito señalado en el camino, pues significan la llegada al canal de La Mancha y la plataforma continental europea, donde la profundidad disminuye hasta no más de un centenar de metros. De esta manera, los navegantes de la antigüedad sabían perfectamente cuándo estaban llegando al canal, incluso entre la niebla, sin más que sondear cuidadosamente; esto era algo perfectamente conocido por los pilotos de la Armada, y casi por cualquier marino mercante del Atlántico de los muchos que tripulaban la flota de transporte.

Durante los cuatro primeros días, cruzando el golfo de Vizcaya, una brisa

favorable del suroeste propulsó a las naves; con este viento, los mejores galeones habrían podido plantarse en Inglaterra en cuatro o cinco días, pero Medina Sidonia, con acertada precaución, ordenó acortar vela a los barcos más rápidos para mantenerse junto a las urcas de transporte y las naos más lentas, protegiéndolas de un peligro que sabemos evidente y muy próximo por las salidas de la flota inglesa. El día 25, en estricto cumplimiento de las órdenes reales, despachó para Dunkerque al capitán Rodrigo Tello en un pequeño buque para informar a Farnesio de la partida de La Coruña; esto ya no era un informe de progresos, sino un auténtico «prepárate que voy», que sorprendió al duque de Parma en Brujas, cuando ya había retirado a la gente de los puestos de embarque, acantonados en sus cuarteles. En cualquier caso, aún faltaban doce días para que la Armada llegara al punto de reunión, por lo que si el duque de Parma se daba prisa, sería posible llevar el desembarco a cabo. Sin embargo, finalmente el ejército no estuvo listo para volver a bordo hasta dos semanas después (el 8 de agosto), cuando ya Medina Sidonia había tenido que abandonar el fondeadero de San Juan de Calais. La larga pausa en La Coruña había pasado de vuelta a Alejandro Farnesio hasta un punto del que luego no pudo retornar.

Esto ocuparía a Medina Sidonia posteriormente. De momento, la travesía hacia el canal de La Mancha se desarrollaba sin dificultades, como si al fin el cielo se hubiera puesto de parte de la *Felicísima Armada* de Felipe II. Era tiempo de sacar las cartas náuticas y extenderlas para planificar la recalada, es decir, el lugar y el momento en que la flota daría vista a las tierras de la pérfida Albión, un apartado táctico de suma importancia para una empresa compleja y en la que se habían invertido tantos recursos como la Armada. Se resolvió de forma convencional y, al parecer, sin debate, lo que, a nuestro juicio, constituye el quinto gran error, esta vez imputable al duque de Medina Sidonia e incluso a su consejero principal, Diego Flores Valdés, que había embarcado en el *San Martín* en La Coruña. De Ouessant, los pilotos trazarían una derrota prácticamente directa, al nornoroeste, el cabo Lizard, para luego avanzar hacia el canal de La Mancha siguiendo las costas meridionales inglesas. Así se seguiría, al pie de la letra, el inicio de las «instrucciones condensadas» («Manteneos cerca de la costa inglesa...»), aunque ya sabemos que también se debía «Irrumpir en el canal de La Mancha», según Cerezo, renunciando a cualquier acción naval ofensiva.

Cualquier marino militar se habría llevado las manos a la cabeza; puede que la marca del Lizard como cabotaje fuera muy de fiar, pero, de hecho, desviaba a la Armada de su camino hacia el estuario del Támesis y el encuentro del ejército de Alejandro Farnesio. Esto no era lo peor: la Armada, una fuerza ofensiva, renunciaba por completo al efecto sorpresa, y alargaba su derrota absurdamente para irse de paseo a llamar a la puerta del enemigo en Plymouth y retarle a duelo, concediéndole un tiempo precioso para ponerse en armas e impedirle llegar al estrecho de Dover. Era un absurdo como la copa de un pino, que la Armada hubiera debido desechar inmediatamente para, en cuanto se confirmaran las sondas de un centenar de metros,

dar rumbo, progresivamente, a la punta Start, al Portland Bill, la isla de Wight y al cabo Beachy (Beachy Head), elaborando así una cuidadosa derrota convexa que la llevara a contornear la península de Cotentin o de Cherburgo permitiéndola irrumpir, en menos de una semana, en el estrecho de Dover al encuentro del ejército del duque de Parma, de modo que la Royal Navy difícilmente hubiera sido capaz de atraparla.

Por supuesto se dirá que, si llegando con un plazo de dos semanas Farnesio fue pillado en bragas, con sólo una semana de tiempo habría estado trasero al aire, lo que es bien cierto y sólo achacable a la mala organización del duque de Parma en tierra. También se objetará que Medina Sidonia no quiso en ningún momento dejarse cortar la retirada por la Royal Navy, prefiriendo arrastrarla con él, como si fuera un *bulldozer*, hacia el estrecho de Dover, donde Howard al fin se atrevería a atacarle. A ello opondremos que si las órdenes reales eran no enfrentarse a la Royal Navy, ¿a qué dirigirse a su base para alarmarla?

Puede que los almirantes españoles convencieran al duque de que, si no aniquilaban a la Royal Navy surta en Plymouth, la misión encomendada sería imposible, por lo que más valía afrontar al enemigo primero y desembarcar después. Era un valiente comportamiento, muy cabal y apropiado para la época, si el enemigo hubiera querido, a su vez, afrontar el combate, cosa que, repetidamente como veremos, rehusó. ¿Por qué no anticiparse dándole la espalda con valor y desapareciendo para ir a cumplir el objetivo que obsesiva, subrayantemente, había marcado el rey Felipe: desembarcar en el Támesis? Si la Royal Navy se presentaba a la carga, siempre se podría combatir en Gravelinas, como, de hecho, se combatió; pero no con los ingleses echándose encima conoedores siempre del lugar que ocupaba la Armada y Farnesio apresurándose en Brujas, sino sorprendiendo y aniquilando a la inferior fuerza de Seymour y a los holandeses como apertura, que es lo que se debió hacer. Cuando, medio siglo después, los galeones del almirante Oquendo irrumpían en el canal de La Mancha para ir a cumplir una misión en Flandes, lo harán así, tomando el fondeadero de los Downs antes de la batalla naval de Las Dunas. Por todo lo antedicho, nos parece que la recalada en el cabo Lizard fue un tremendo error, que, curiosamente, no se encuentra en ninguna crónica como tal.



Altísimo alcázar de popa de la maqueta del galeón *San Martín* realizado por Félix Sorli. Sólo unos pocos de los galeones portugueses, y apenas tres ingleses, alcanzaban estas grandes dimensiones. Los galeones más comunes estaban entre las seiscientas y ochocientas toneladas, el tamaño aproximado del galeón *Andalucía*.

A partir de Ouessant, de nuevo se le complicaron las cosas a la Armada; después de toda una mañana de encalmada el 26 de julio, entró un fuerte chubasco del norte, entre celajes, que causó algunos daños en la flota. La galera *Diana*, inundada, pidió permiso para retornar y el caso es que lo logró, entrando a salvo en el puerto de Vivero. Allí se le amotinó la *chusma*, los galeotes, según la leyenda inglesa al mando del heroico galés David Gwynn, que conquistó la nave y luego las tres restantes; en realidad, el motín fue rápidamente dominado, y la galera fue reparada para enfrentarse la temporada siguiente a la Contraarmada en La Coruña, como veremos. Al llegar la noche el viento roló al oestenoeste, es decir, perfecto para tomar un rumbo del primer cuadrante como sugerimos, corriendo cómodamente el temporal por la aleta con la flota unida. Pero Medina Sidonia se obstinó en mantener un rumbo tan hacia el norte como fuera posible, puede que temiendo que sus pilotos acabaran sumergidos en las islas del canal (Guernsey y Alderney), que se podían haber evitado sin más que ceñirse al nornoreste en el momento oportuno, llegado el día.

El temporal duró otra jornada, y, cuando ya amainaba, el día 28, la Armada estaba dispersa de nuevo, por segunda vez desde Lisboa. Cuarenta barcos, principalmente los andaluces y las urcas, habían desaparecido; esta vez no quedó otro remedio que adoptar el Lizard como punto de cita, dejando las zabras y los pataches para ir recolectando los descarriados. No obstante, cuando se reunieron allí el día 29, faltaban otras cuatro unidades: las galeras supervivientes, incapaces de soportar las condiciones de mar, emprendieron la travesía de regreso, llegando la *Capitana* y la *Bazana* a Bayona (donde la última se perdería), mientras la *Princesa* alcanzaba el refugio de Pasajes. El último extraviado era un galeón notable, el *Santa Ana* de

Recalde, conocido en la flota como «*Santa Ana* de Juan Martínez» o «capitana de Vizcaya». En realidad, al ser nombrado almirante, Juan Martínez de Recalde había transbordado a otro galeón más poderoso, el portugués *San Juan*, dejando el *Santa Ana* al mando de su maestre. Los cronistas suelen considerar este buque flojo o defectuoso, puesto que sufrió mucho en el temporal de La Coruña y con este otro se extravió definitivamente. Pero lo cierto es que, con viento del oeste, puso rumbo al primer cuadrante, evitó Guernsey y Alderney sin mayor problema, irrumpió en el canal, cruzó el estrecho de Dover burlando a Seymour y luego navegó hasta el fondeadero de La Haya, al norte de Róterdam, sin que los temibles filibotes holandeses le hicieran un arañazo. Es decir, logró, pese a sus malas condiciones, irrumpir en canal de La Mancha y llegar hasta las costas holandesas felizmente; demostrando que la Armada, en vez de empeñarse en ir a Lizard, pudo perfectamente haber hecho lo mismo, aniquilando a Seymour y espantando a los holandeses para abrir paso al duque de Parma, lo que hubiera dejado a Howard y Drake en Plymouth fuera de la batalla como Nelson dejó a Dumanoir en Trafalgar, es decir, con un palmo de narices y los bolos en las manos. Allí pasaría este singular galeón el resto de la campaña, sin más incidentes.

Cuando uno no quiere

El primer combate de la campaña de la Invencible estaba a punto de producirse. En realidad, apenas fue una escaramuza cerca de Plymouth —«refriega» dijeron luego los ingleses— sólo importante porque se trató de la primera vez que se enfrentaban dos grandes escuadras armadas con cañones en las aguas del Atlántico, marcando así un hito histórico. Resultaría, no obstante, decepcionante, puesto que en ella la Royal Navy estrenó el que sería su hábito durante toda la campaña: rehuir el combate con los galeones españoles. En efecto, es sabido que, por muy fanfarrón que resulte uno en tierra, dos no combaten si uno no quiere y, en este caso, los que no quisieron fueron siempre, cada vez que se les desafió, los ingleses. El motivo es muy sencillo: puede que los barcos construidos en el Támesis fueran más ágiles y rápidos que los españoles, e incluso que su artillería resultara mejor y de más largo alcance; pero con su prudente, hábil e inteligente actitud, tanto Howard, como Drake, Hawkins y Frobisher hicieron reconocimiento tácito de que en 1588 un galeón peninsular, con sus numerosos cañones y la potente artillería *menuda* (capaz de largarle al enemigo varias andanadas o *salvas españolas*, seguidas de la aniquiladora *ruciada*

correspondiente) además de los tercios a bordo preparados para el abordaje, era un enemigo formidable y completamente inasequible para ellos. Tuvieron, pues, que mantenerse a distancia sistemáticamente, tratando de hacer daño con su artillería a distancias de entre trescientos y cuatrocientos metros, pero evitando a todo trance que uno de sus potentes adversarios se les aproximara para huir cuando esto sucedía sin rebozo alguno. Impotentes así para enfrentarse cara a cara a sus enemigos, tuvieron que seguirlos como alimañas esperando una oportunidad para hincar el diente, como en algún caso se produjo. Esta fue la razón de que no hubiera batalla naval alguna digna de este nombre en toda la campaña, y de que los cronistas ingleses siempre hayan estado muy interesados en revalorizar la de Gravelinas como tal, cuando sólo se trató de la única vez en la que la Royal Navy se atrevió con el grueso de la Armada. Pero resulta significativo el hecho de que, en una época en la que el abordaje era el método habitual de resolución del combate naval, más de doscientos barcos se enfrentaran unos a otros sin que tuviera lugar ¡ni uno solo!, a pesar de que los españoles, el cielo lo sabe, lo buscaron a conciencia. Esto fue, sencillamente, porque los ingleses se negaron siempre a combatir.

En cuanto los ciento veintidós buques de la Armada supervivientes se reunieron frente al cabo Lizard, el viernes 29 de julio, fueron detectados por el buque de patrulla, el *Golden Hind* del capitán Fleming, que corrió como alma que lleva el diablo a Plymouth para dar el aviso. La marea y el viento estaban en contra, así que los barcos ingleses no podían salir, permitiendo a Drake y Howard terminar su jugada de bolos y que quedara esta comedieta para sazonar la historia. Pero, en cuanto cesó el reflujo, iniciándose la bajamar, comenzaron activamente a sacar sus unidades de sus amarraderos en los ríos Tamar y Plym, alcanzando Cattewater y la isla de San Nicolás para afrontar el Plymouth Sound —donde hoy existe un hermoso rompeolas— en cuanto el viento fuera propicio. Ni que decir tiene, Howard y Drake estuvieron en plan campaña, pero no naval sino política (o puede que propagandística), tirando de cabos, animando a sus hombres y no permitiéndoles relajarse hasta que toda la flota, unas ochenta unidades, estuvo lista para zarpar.

Por fin, al mediodía del sábado, estaban todos en la mar y, a pesar del viento predominante del oeste, Howard continuó exigiendo de sus hombres para, lejos de interponerse entre Plymouth y la Armada, ganar barlovento y trepar en aquella dirección, quitándole el viento a aquella. Corría con ello el tremendo riesgo de dejar Plymouth desguarnecida, pero, dadas las ventajas de la iniciativa que se obtendrían a cambio, lo aceptó resuelto. Cómo lograron los nautas ingleses semejante proeza es algo que la crónica, al parecer, nunca ha revelado; los más patriotas se maravillan del prodigio, y otros, más modestos, sugieren que pudo tratarse de un bordo inicial hacia el sur con virada a la medianoche. A nosotros nos parece que esto último habría llevado, inevitablemente, a mezclarse ambas flotas antes del amanecer, con unos imprevisibles resultados posteriores. Haremos otra sugerencia: en los planos de corrientes propias de las costas meridionales inglesas, observamos que se trata de un

verdadero galimatías para el profano, que un experto conocedor puede aprovechar como pez en el agua, nunca mejor dicho. Sin entrar en engorrosos detalles, lo cierto es que si consideramos tres tramos, el área del Lizard y la bahía de Plymouth, del Portland Bill a la isla de Wight y el estrecho de Dover, en el primero las corrientes meten hacia el canal de La Mancha durante la tarde y noche, sacando fuera, hacia el Lizard, durante la madrugada, mientras que en el Bill de Portland meten de madrugada, sacan al mediodía y encalman por la tarde, y en Dover las corrientes sacan toda la tarde y madrugada, pero meten hacia Flandes durante el mediodía y primera hora de la tarde. Los expertos pilotos de Howard debían conocer la posibilidad de «coger el tren» de madrugada para sacar la flota inglesa hacia el Lizard, y no dudaron en emplearlo para situarse a barlovento de la Armada española. Esto permite hoy en día al empalagoso triunfalismo isleño reclamar para los marinos ingleses su primera victoria táctica ante la Armada; lástima que luego no quisieran pelear para redondear el triunfo.

Por su parte, Medina Sidonia, en la mañana de este sábado, había convocado a sus almirantes al buque insignia. Mattingly denuncia aquí, con objetividad, la falsa versión de este consejo difundida por el dominico Juan de Victoria, según la cual todos los almirantes pidieron al duque encarecidamente, casi rogándole, que les permitiera atacar el domingo la flota de Drake y Howard en Plymouth, negándose este. Además de absurdo, es falso, pero viene bien para clavar la injusta banderilla a Medina Sidonia, acusándole de timorato y cobarde. Lo cierto es que sólo Leyva y Recalde sugirieron esta posibilidad, que el duque rechazó por dos poderosas razones: Plymouth era un puerto difícil de abordar, y si la Armada se metía allí a por Drake estando Howard fuera, resultaría atrapada entre ambas secciones enemigas y, muy probablemente, destruida. Había, pues, que optar por la prudencia, y esta aconsejaba, también, no internarse en el estrecho de Dover con las grandes naos y galeones hasta que se tuvieran noticias de Alejandro Farnesio, quedando la flota a la espera; este era el verdadero objetivo. Por supuesto que esto no quita para que el duque creyera ser presa de una repentina erisipela cuando oyó semejante propuesta, que apartaba la ruta de las rigurosas instrucciones de Felipe II; mas lo cierto es que acertó: si el domingo la Armada hubiera atacado en Plymouth, no hubiera encontrado allí barco alguno, como sabemos. En la tarde del sábado 30 de julio aparecieron, dos leguas a barlovento (unas seis millas) los barcos ingleses, confirmando el acierto del duque.

La hora de la verdad parecía haber llegado, y el día elegido sería el domingo 31, frente a las costas de Devon y las rocas de Eddy, no lejos de Plymouth. Los marinos de ambas flotas velarían aquella noche sus armas preguntándose qué les traería el nuevo amanecer. Esta vez, los ingleses, siempre tan informales en otros ataques, decidieron comportarse como caballeros, enviando Howard a Medina Sidonia su propia pinaza, la *Disdain*, para que desafiara al *San Martín* disparándole un cañonazo. La Armada aceptó el desafío izando el estandarte real, tal como hizo la galera de don Juan de Austria en Lepanto ante los turcos; este se combinaría con el

pabellón de los Habsburgo en todos los buques, las rojas aspas de Borgoña sobre un campo blanco instituidas por la reina Juana como homenaje a su marido. Lo cierto es que, si el resto de buques ingleses escucharon el estampido, debieron preguntarse lo mismo que una piraña ante un elefante: ¿cómo hincar el diente a una presa tan descomunadamente grande? Puesto que la Armada había completado ya su famosa formación, maniobra que los ingleses no conocían ni habían practicado en su vida, ofreciendo un aspecto formidable.

Medina Sidonia y sus almirantes acordaron en Lisboa un dispositivo de marcha consistente en una fuerza de vanguardia, el grueso con el convoy y la retaguardia. Era un tipo de formación desarrollada a partir de las de la carrera de Indias, en la que el galeón del capitán general abría el camino, los mercantes venían a continuación y cerraba el galeón del almirante, segundo al mando, cubriendo la retaguardia y listo para auxiliar a cualquier rezagado. La Armada de Medina Sidonia estaba precedida por la escuadra levantina de Martín de Bertendona, a bordo de la *Ragazzona*, al que precedía la urca *La Rata Santa María Encoronada* del segundo al mando, Alonso de Leyva, reforzadas ambas por una fuerza volante de galeazas; el grueso lo formaban los galeones de Castilla y Portugal, con el mando supremo en el *San Martín*, protegiendo todos los mercantes del convoy flanqueados por los andaluces de Valdés y los guipuzcoanos de Oquendo; cerraba la marcha la escuadra de Vizcaya de Recalde con su enseña, como sabemos, en el galeón almirante *San Juan*.

Eran ciento veinte grandes naves que, extendiéndose varias millas por el océano, parecieron a sus enemigos formidables. A estas alturas, ya se habían dado de baja una urca y un patache desde el cabo Lizard, enviando el duque una zabra exploradora al mando de Juan Gil, que trajo cuatro pescadores de Fowey capturados informando que todos los buques ingleses, en un número indeterminado pero aproximadamente un centenar, estaban ya en la mar, precedidos por los veinte galeones de la reina. Pronto pudieron verse once de estos barcos, aún a sotavento de la Armada, y Medina Sidonia ordenó hacer por ellos para cortarles el camino. Sin embargo, hábilmente manejados, los galeones ingleses ciñeron ágiles el viento y remontaron hasta reunirse con los suyos, entre seis y doce millas a barlovento de la roca Eddystone.

Que sus adversarios pudieran eludirles tan fácilmente, manteniéndose del lado del viento, fue algo que tuvo que desalentar a los marinos españoles, especialmente a los entendidos en la navegación a vela; muy pocos de los buques de la Armada estaban en condiciones de seguir a los ingleses, por lo que estos podían elegir cuándo y cómo combatirían. En cualquier caso, la formación planeada era lo menos indicado para algo semejante; nadie duda de que Bertendona fuera un magnífico piloto para conducir la Armada, pero se disponía de unidades mucho mejores y veleras que las naos levantinas y la gran urca de Leyva para encabezar la flota. Muy probablemente estaban ahí por haberse disputado el puesto de honor, y contar a bordo con una fuerza de choque irresistible en caso de combatir al abordaje. Pero si el enemigo decidía no aceptar el enfrentamiento en estas condiciones (como Felipe II daba por hecho en sus

instrucciones) las unidades de vanguardia aparecían como unas bañeras inútiles derivando hacia el este a capricho del viento y la corriente.

La Armada, evidentemente, no era una agrupación ofensiva, sino un tremendo fortín defensivo capaz de aniquilar cualquier enemigo que quisiera internarse en él. Viendo el ataque enemigo inminente, Medina Sidonia ordenó, a fin de evitar abordajes y poder defenderse eficazmente, desplegar en línea de frente, todos los buques con la proa libre hacia el este, en una formación ligeramente cóncava, con el grueso a barlovento de los extremos: la famosa media luna de siete millas de longitud. Los ingleses, aproximándose desde más a barlovento en grupos más o menos formados, quedaron con la boca abierta: jamás habían visto ni podían intentar una maniobra conjunta semejante, que les dejó impresionados y muy respetuosos respecto a la pericia náutica de sus adversarios. De norte a sur, quedaron formados la escuadra levantina, el grueso con los galeones intercalados de Castilla, Portugal, Guipúzcoa y Andalucía, navegando por el lado de la mar Recalde y los vizcaínos, mientras el convoy, precedido por las galeazas, quedaba a resguardo de las incursiones enemigas por la formidable línea de navíos interpuesta.

Howard quedó entonces pensativo pues, ¿cómo atacar una formación semejante? La única forma era tratar de rodearla por los extremos para alcanzar el indefenso convoy, momento en el que los galeones del centro acudirían en auxilio de los atacados en los extremos, puesto que se encontraban a barlovento de ellos, mientras que las galeazas, independientes del viento, completarían el cerco navegando a remo contra él. La formación de la Armada era una trampa mortal y muy bien tendida para atrapar a cualquiera que quisiera medirse con ella. En cualquier caso, había que hacer algo, porque la flota española parecía dirigirse hacia Plymouth y a toda costa tenían que impedir la toma de este puerto. Howard así lo consideró, no sin aconsejar prudencia y no acercarse a menos de trescientos metros de los buques españoles más poderosos.

El ataque simultáneo quedó por fin acordado de la única forma posible: el primo de la reina Isabel, con el *Ark Royal*, atacaría por el lado de tierra a los levantinos, mientras Drake, Hawkins y Frobisher, con sus enseñas en los galeones *Revenge*, *Victory* y *Triumph* respectivamente, acometerían al buque almirante *San Juan* de Recalde, en el extremo opuesto. En la fresca mañana, cada almirante trató de adivinar —como sugiere Mattingly— las intenciones del otro, y dieron curso a la acción sin creer excesivamente en lo que estaban haciendo. Iba a librarse el primer combate entre grandes buques con artillería de la historia. A los ingleses, especialmente, no tuvo que gustarles nada que en ambos extremos de la formación, *La Rata Santa María* al norte y el *San Juan* al sur, amainaran velas y quedaran descolocados de su protegida posición para tentar a sus enemigos a atacarles. Sin duda ello tuvo que determinarles a no morder, bajo ningún concepto, el cebo.

Según Howard, el combate empezó sobre las nueve de la mañana, durando hasta después del mediodía; las fuentes españolas dicen que fue mucho más breve,

concluyendo en poco más de una hora; por la teoría del término medio, concluiremos que se trató de un par de horas largas de cañoneo, pues, como el propio Howard reconoció, «no nos aventuramos a acercarnos porque su flota es eminentemente más fuerte». El lord almirante inglés tentó con la artillería del *Ark Royal*, poco más de veinte cañones por banda, a la gran urca de Leyva de ochocientas toneladas, que, encajando tranquilamente los disparos, le respondió animosa intentando aproximarse; lo que Howard, maniobrando hábilmente, nunca permitió. Cuando la nao *Ragazzona* de Martín de Bertendona acudió en auxilio de *La Rata*, tras un buen rato de cañoneo, Howard consideró imposible rodear la formación por el norte y abrió las distancias. La escaramuza, sin embargo, se calentó más en el sur, donde Recalde se enfrentaba nada menos que a Francis Drake. El almirante de los vizcaínos tal vez se expuso en exceso, resultando rodeado por los *Revenge*, *Victory* y *Triumph*; en este último Frobisher, viendo el *San Juan de Portugal* desbordado por tantos enemigos —aunque defendiéndose con uñas y dientes con artillería media y *menuda* (mosquetes)— se sintió tentado de abordar el galeón español de mil toneladas con su enorme buque de guerra de mil cien, pero las *ruciadas* de mosquetería y el *escaramucear desmandados* de los tercios embarcados terminaron por disuadirlo. De haberlo hecho, sin duda alguna, la batalla se habría trabado y generalizado, porque ya la nao *Gran Grin* de Vizcaya, el galeón *San Mateo* de Pimentel y la urca *Gran Grifón* de Juan López de Medina acudían en auxilio de Recalde.

No sólo ellos; en el centro de la formación, Medina Sidonia, con el alma en un puño, trataba de decidir si orzaba con sus galeones principales en apoyo del norte o del sur; viendo finalmente que, en el norte, el cañoneo aflojaba, decidió dirigirse hacia el sur, donde parecía ir en aumento. Tal vez no fuera una buena idea; cuando el *San Martín* viró hacia estribor, tuvo que hacer señales a su matalote de este lado para no abordarlo, este al siguiente y así consecutivamente; marchando los diferentes galeones a diferentes velocidades, más o menos adelantados, fue inevitable que alguno no se enterara o lo hiciera tarde, y el *Nuestra Señora del Rosario*, capitana de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés, abordó al *Santa Catalina* de su misma escuadra, destrozándose el bauprés y los aparejos del palo trinquete, que se rindió estrepitosamente poco después. El lisiado buque fue quedando retrasado respecto a la Armada y el duque ordenó a la galeaza *Zúñiga* que acudiera con el *San Martín* en su auxilio. Lo cierto es que, en el sur, ya no se le necesitaba, pues, como él mismo informa, «la capitana enemiga hizo señal a su armada con una bandera en el penol de su entena mayor para que se retirase». La escaramuza de apertura de Plymouth había terminado, tras disparar seiscientos cañonazos los españoles, que sufrieron siete muertos, y dos mil los ingleses, que no aportaron datos de bajas.



Ninguna de las galeras de la escuadra de Medrano (*Capitana, Princesa, Bazana y Diana*) llegó con la Armada a las costas inglesas, debiendo regresar todas y naufragando una de ellas. Volverían, no obstante, a operar en Inglaterra desplegándose desde Francia. Maqueta de la galera *Real* de Félix Sorli.

¿Ganadores, perdedores? Es indudable que el doble ataque inglés, por el norte y el sur, buscando doblar la formación de la Armada y atacar el convoy, fracasó por completo, pero no es menos cierto que los buques de la reina creyeron haber evitado el ataque sobre Plymouth, del que los españoles habían desistido el día anterior. Los ingleses constataron la dificultad de romper la férrea formación defensiva española, que se mostró inabordable, transfiriendo los españoles a sus enemigos la desmoralización inicial que estos habían logrado ganándole barlovento a la Armada. Además, los marinos de la reina manifestaron, tanto al norte como al sur, su absoluta falta de interés por combatir al abordaje; como parecía imposible vencer a la Armada de Felipe II sin pelear contra ella buque a buque, la moral española debió subir varios puntos, puesto que el enemigo rehusaba la lucha y, navegando frente a la costa inglesa (mientras no se rompiera la formación) podían hacer lo que quisieran. Así que, inevitablemente, aunque este primer tanteo quedó en nada, las ventajas morales y tácticas podían haber caído de parte española, de no darse dos desafortunadas consecuencias que empujarían la balanza material del lado inglés.

En efecto, además del incidente del *Nuestra Señora del Rosario*, a media tarde la nao *San Salvador*, de la escuadra de Guipúzcoa de Oquendo, sufrió una tremenda explosión en la santabárbara, que destrozó y echó por la borda hecho astillas el castillo de popa de este bajel de novecientas toneladas, que tuvo al menos dos centenares de bajas. A pesar de la espantosa masacre, los supervivientes fueron capaces de apagar el tremendo incendio, mientras dos galeazas se aproximaban en su auxilio. El tiempo no llegaría a extinguir, sin embargo, la leyenda según la cual el buque fue volado como venganza por un marinero flamenco agraviado contra un oficial español que le había puesto cuernos con su mujer. El caso es que la nao quedó destrozada; los pataches se acercaron para desembarcar primero a los heridos, luego a

los supervivientes, cofres de oro y el pagador de la escuadra, que navegaba a bordo. Como las condiciones de mar y viento empeoraban durante noche, las galeazas, seguras de su hundimiento, acabaron por dejarla a su suerte.

Al día siguiente, lunes 1 de agosto, el derrelicto del *San Salvador* flotaba a la deriva, cuando lo alcanzaron los buques de Howard, a barlovento y por la estela de la Armada. El lord almirante creyó haber capturado una valiosa presa, pero quedó horrorizado con lo que encontró a bordo; prácticos cronistas aseguran, sin embargo, que aún quedaba un valioso botín, consistente en vino, ternera rancia, un centenar largo de barriles de pólvora y dos mil trescientos proyectiles, cifra esta última que resulta difícil de creer considerando nuestro cálculo anterior de mil seiscientas balas por galeón, teniendo además en cuenta que la nao era una embarcación de segundo orden y no pasarían de un millar. Esta inexactitud hace también desconfiar de la cantidad de pólvora encontrada a bordo, seguramente mayorada. El *Golden Hind* se encargaría de retirar los restos del *Salvador* al puerto de Weymouth, donde se le recibió como si hubiera ganado una gran batalla. No sería la presa que más satisfacción produjo a los ingleses tras el combate de Plymouth.

Con no pocos contratiempos, superando dos temporales y sus respectivas dispersiones, sufrir siete desertiones y una baja, la Armada de Felipe II para la Empresa de Inglaterra había logrado plantarse, correctamente formada, en campaña y con el convoy a salvo, frente a las costas de Albión. Medina Sidonia, a pesar de las adversidades, tenía motivos para sentirse satisfecho: la flota inglesa, a pesar de su molesto acoso, se había mostrado incapaz de detener a la Armada y, lo más importante, había rehusado el combate, reconociendo su inferioridad. Manteniendo la debida atención y vigilancia, no debía existir otro inconveniente que el meteorológico para llegar, en poco más de una semana, al estrecho de Dover, y cruzarlo al encuentro del ejército del duque de Parma. El plan del rey se hallaba, aquel primero de agosto, en vías de consumarse satisfactoriamente.

9

PORTLAND BILL Y LA ISLA DE WIGHT

La noche de los gatopardos

Muchos años después de la Empresa de Inglaterra, durante la Segunda Guerra Mundial, Inglaterra y Alemania libraron una alucinante campaña naval de casi cinco años de duración, la batalla del Atlántico, en la cual los vitales convoyes que cruzaban este océano desde los Estados Unidos hasta la Gran Bretaña eran ferozmente atacados por los «lobos grises» del almirante Doenitz —submarinos alemanes— combatidos por las muy modestas fuerzas británicas de escolta formadas por antiguos destructores y corbetas. Cuando, en medio del aquelarre de una noche de ataques indiscriminados, un mercante torpedeado pedía auxilio, tenía mucha suerte si una pequeña corbeta, e incluso un remolcador, acudían al socorro para, por lo menos, recoger a la heroica, sufrida y anónima tripulación. El mando principal de la escolta debía mantenerse a cargo del convoy, neutralizando los nuevos ataques, y no digamos las grandes escuadras de buques de guerra, saturados de responsabilidades muy lejos de allí.



Reproducción de la nao *Golden Hind*, ex *Pelican*, con el que Francis Drake completó en 1577 la segunda

vuelta al mundo. Este buque, u otro de igual nombre al mando del capitán Fleming, fue el que descubrió a la Armada el 29 de julio en el cabo Lizard, corriendo a Plymouth para dar la alarma.

Desde el siglo XVI, en efecto, los tiempos habían cambiado una barbaridad. En las armadas de Felipe II, si un galeón sufría averías en su aparejo, a pesar de mantenerse perfectamente a flote y con todo su potencial militar intacto, el propio buque insignia venía a socorrerlo, como hemos visto durante la campaña de las Terceras y volvería a suceder en la Empresa de Inglaterra. Al sur de San Miguel de las Azores, el *San Martín* de Álvaro de Bazán acudió en auxilio del comprometido *San Mateo*, y, al anochecer del 31 de julio de 1588, a la altura del Start Point (que delimita al oeste la bahía de Lyme) de nuevo el *San Martín*, al mando de Marolín de Juan y con el capitán general de la Armada de Inglaterra, duque de Medina Sidonia, a bordo, marchó sin dudar un instante a ayudar a la capitana de la escuadra de Andalucía, el galeón *Nuestra Señora del Rosario* de Pedro Valdés, un buque muy valioso, con decenas de modernos cañones a bordo, pasajeros de postín y un tesoro en cofres de casi sesenta mil ducados en oro.

El bajel andaluz, con su línea clásica y un poco anticuada, desarbolado del palo trinquete, debía ofrecer un aspecto impotente y algo siniestro, como un viejo castillo encantado, balanceándose en la marejada. Medina Sidonia ordenó a Marolín de Juan tomarlo a remolque y reintegrarlo a la Armada. Pero, como bien saben los capitanes de los remolcadores, un buque es tanto más difícil de remolcar cuanto más pesado y díscolo se muestre para el arrastre, y, en este punto particular, el *Rosario* debía ser un auténtico demonio. Faltaron las estachas de remolque, rotas con chasquidos de catástrofe, y, cuando ya caían las sombras, salió de la cámara del castillo de popa, como un ogro de su cueva, el asesor del capitán general, Diego Flores Valdés, jefe de la escuadra de galeones de Castilla de una insoportable mal genio, empezando por reprocharle al duque su empecinamiento en rescatar personalmente el *Rosario*. El duque disponía al menos de una veintena de buques, además de las galeazas, capaces de llevar a cabo aquel servicio de auxilio, y la Armada, tan penosamente formada y a la espera del rescate, amenazaba con dispersarse en la noche sin la guía del *San Martín*.

Tenía razón. A pesar de las críticas vertidas contra él por los cronistas, acusándole de la posterior pérdida de la capitana de Andalucía, nos parece que Flores Valdés, fuera cual fuera su carácter, no hacía más que aconsejar con la mayor de las lógicas a su superior, que aún tuvo coraje para resistirse a los argumentos de su consejero en contra de todo lo que la posteridad iría sancionando hasta llegar a la mencionada batalla del Atlántico. ¿Qué hubiera dicho el riguroso almirantazgo británico si, en plena lucha en un convoy, el buque insignia de la *Home Fleet* (Flota Metropolitana Británica), el acorazado *King George V* del almirante sir John Tovey, se hubiera ido a remolcar un petrolero torpedeado? No es necesario ser adivino: el rayo de la mano de Winston Churchill, *premier* británico, le hubiera alcanzado para destituirle de inmediato. Medina Sidonia tuvo que ceder, dejando el *Rosario* a cargo de unos

pataches, a la espera de la almiranta de su escuadra, precisamente el galeón *San Francisco* de Martín de Lizarde, que era quien debía ocuparse de él; pero este buque o no se enteró del particular (malas comunicaciones), o, navegando con independencia, ya había rebasado el Start Point, quedando a sotavento y, por tanto, imposibilitado de regresar donde se encontraba el *Rosario*. Así que Pedro de Valdés, abandonado del duque, quedó pasivamente a la espera de un auxilio que no acudiría jamás.



Disposición de la artillería en las amuradas del castillo de proa de la maqueta del galeón *San Martín* de Félix Sorli. La Armada llevó a Inglaterra un millar largo de cañones, más de la mitad de bronce, con un suministro de medio centenar de balas por cañón, por lo que en Gravelinas ya se había quedado prácticamente sin municiones.

Había, desde luego, cosas mucho más importantes en que pensar, y buques con más méritos que el *Rosario* para acudir en su socorro. Entre ellos el más valiente de todos, el *San Juan de Portugal* de Juan Martínez de Recalde, que se había batido en desigual escaramuza contra tres de los enemigos más peligrosos, tentándoles al combate infructuosamente y escapando vivo para contarlo. Mas no sin averías. Los carpinteros y maestros de la Armada trabajaban afanosos para devolverlo a una situación de combate, y, a fin de protegerlo y perfeccionar el dispositivo de la escuadra, Medina Sidonia y Flores Valdés ocuparon la mañana del lunes en modificar la formación. Las naos de Bertendona y la urca de Leyva se habían revelado unos guías defectuosos por sus malas cualidades marineras, así que se les mandó a retaguardia para escoltar a Recalde, con la propina de tres galeazas y otros tantos galeones de Portugal. Mientras, como debía, el *San Martín*, con los galeones de Castilla y los restantes de Portugal, ocupaba la vanguardia guiando a la Armada. Se formaron así dos cuernos o flotas cóncavas de cobertura, el de vanguardia dirigido por el propio Medina Sidonia con la mayor parte de la flota y el convoy, y la retaguardia con unas cuarenta naves mandadas por Leyva. En realidad, lo que se

había formado era una clásica Flota de Indias, dejando para una mejor ocasión experimentos como poner a proa las torpes naos y urcas que no podían hacer otra cosa que encajar deportivamente los cañonazos enemigos. Para terminar, este mismo lunes, el duque envió al alférez Juan Gil, en un patache, a Dunkerque para avisar a Farnesio. Es conocido que el duque de Parma, en su fuero interno, ya había renunciado al intento de invasión; pero, para cubrir el trámite, el día 4 de agosto — cuando llegó el aviso de Juan Gil— ordenó a la gente «aproximarse a los embarcaderos».

Mientras tanto, ¿qué hacían los ingleses? Howard, con su buen juicio y sensatez habitual, trató de mantenerse siempre a barlovento de la Armada, siguiéndola pocas millas por su popa. Existía el evidente peligro de que, llegada la noche, los más ligeros buques ingleses alcanzaran a los españoles, mezclándose con ellos, lo que, si eran identificados, podía derivar en unas pésimas consecuencias. Para evitarlo, Howard, prudente y previsor, ordenó a Francis Drake ponerse al frente como buque guía, encendiendo para ello su fanal de popa. En su estela, situó a su propio navío, el *Ark Royal*, al que seguían el *White Bear* de Gibson y el reciente *Mary Rose* de Edward Fenton. Pero si Pedro Valdés, aguardando auxilio en su averiado *Rosario* a la altura del Start, podía hasta cierto punto parecer melancólico, añorando con su viejo galeón otros tiempos de la misma forma que el personaje de Lampedusa, el *Gatopardo*, Drake sabía muy bien que, de noche, navegando cerca de la costa, todos los gatos son pardos, y la responsabilidad que Howard le había endosado, según qué circunstancias, podía llegar a hacerse muy pesada. Especialmente si, entre las sombras, aparecía una presa enemiga que pudiera merecer la pena.

Serían las tantas de la noche cuando, para desorientación de Howard y su capitán de bandera, el fanal del *Revenge* de Drake, por su proa, desapareció. ¿Lo habría apagado? ¿O sería un apagón fortuito, por defecto de la mecha o falta de combustible? Lo cierto es que no tardó en volver a aparecer, un poco más lejos, y Howard ordenó a su capitán forzar vela en su demanda. La rutinaria navegación, con aquel punto fijo, continuó sin incidencias en la noche; hasta que, de pronto, desde el *Ark Royal* se vieron unos oscuros bultos por ambas bandas. Pero ¿qué diablos era esto? Por cien mil demonios, ¡barcos españoles! Habían estado siguiendo el fanal de un bajel enemigo, quedando Howard a punto de ser envuelto por unas unidades que podían asaltarlo y obligarlo a rendirse en cualquier momento. Rápidamente, el magnífico galeón del primo de la reina amainó velas y procuró escabullirse, como un felino extraviado, entre las sombras, seguido siempre por sus guardaespaldas.

¡Menudo susto! Estaban los ingleses aún recuperando la tranquilidad, preguntándose dónde se habría metido el condenado Drake, cuando, por la banda del buque insignia, surgió de las sombras un pequeño corsario, el *Margaret and John* del capitán Fisher. Traía una noticia para el comandante en jefe: a punto de rebasar el Start, había descubierto, entre las sombras, un gran galeón español a la deriva, escoltado por algún pequeño patache que emprendió la fuga en cuanto el corsario

entró en escena. Identificado sin lugar a dudas como español, Fisher le disparó unos cuantos cañonazos, que fueron devueltos sin mucho entusiasmo. Eso había sido todo. Con la promesa de que un valioso buque insignia enemigo cayera en sus manos (¿tal vez el *San Martín* de Medina Sidonia?) Howard se dirigió hacia allí, y, en efecto, allí estaba, un gran galeón enemigo con el aparejo averiado, pero prisionero del *Revenge* de Francis Drake, que flotaba junto a él.

A Howard no le gustó nada que Drake hubiera abandonado su puesto de guía para irse a apresar un buque español. Este se justificó mandándole un mensaje con una coartada inapelable: marchando al frente de la flota, había avistado unos buques próximos, sin duda enemigos, por lo que apagó el fanal para no facilitarles la posición de la vanguardia de la escuadra inglesa. Se dirigió hacia ellos para atacarles, encontrándose que eran unas urcas alemanas, que se habían metido inadvertidamente entre ambas flotas en conflicto. De noche, desde luego, todos los gatos son pardos, y la confusión de las urcas con barcos españoles era comprensible. Pero a continuación, el *Gatopardo* inglés, lejos de reintegrarse a su puesto de guía, avistó un extraño buque a la deriva e hizo por él. Era, como ya se habrá supuesto, el *Rosario* con su correspondiente *Gatopardo*, esta vez español, a bordo. Al avistar al *Revenge*, lejos de disponerse, como habría debido, a una dura defensa numantina, Valdés entabló negociaciones con su adversario. Sabiendo que trataba nada menos que con *sir* Francis Drake, decidió rendirse condicionalmente. ¿Cuáles serían estas condiciones? Drake respondió tajante: «Las mías».

No cabe proceder más deshonroso que el del jefe de la escuadra de Andalucía aquella noche: Pedro Valdés, del mismo nombre que el héroe español batido por los portugueses, unos años atrás, en Terceira, por un rebaño de toros; que, en La Coruña, había votado por zarpar sin esperar a nadie y que, en el consejo de Lizard, se mostró partidario del asalto a Plymouth. Ahora, de forma incomprensible, hacía la gratuita donación al enemigo de su valiosísimo buque insignia en buen estado, sólo porque se llamaba Francis Drake. Mattingly, con toda la razón, reprocha a Valdés, su capitán de bandera y su dotación, la desidia marinera: desde que fueron abandonados, un mando energético habría puesto a trabajar a maestros y carpinteros para reparar provisionalmente el aparejo. Con un palo trinquete de fortuna, podía haberse quitado de en medio con rumbo sur para evitar que lo atraparan. Ahora, esperando sin garantía alguna al *San Francisco*, se rendía a lo inevitable, haciendo un sospechoso trato con un elemento del que su mando también desconfiaba, y con toda la razón. ¿La noche de los gatopardos? Desde luego, ni Drake ni Valdés emergían sin mácula del lamentable incidente, que privaba a la Armada de uno de sus mejores buques. Pero, mientras que el primero podía haber sido sometido a un interrogatorio, el segundo habría debido ser procesado por alta traición. En realidad, no pasó ni una cosa ni la otra; Howard, ostensiblemente enfadado, prefirió echar pelillos a la mar. Y Valdés fue recibido con todo lujo tanto en el camarote del *Revenge* como en tierra, donde se convirtió en la estrella invitada de la corte inglesa. Por su parte, el

desventurado *Rosario* fue conducido a Torbay, desalojada su dotación, desembarcado el tesoro y privado rápidamente de sus pertrechos y toda su artillería, que, ahora, dispararía contra los españoles. Todo un éxito de Pedro Valdés. Curiosamente, de las imaginarias urcas alemanas nunca más se supo.

El combate de Portland Bill

En el otro extremo de la bahía de Lyme, de cuarenta millas de largo, está el promontorio calizo conocido como el Bill de Portland, unido por un tómbolo de arena a tierra y con unos peligrosos bajíos a levante, los Shambles. Existe una cantera no lejos de allí de la que se ha extraído piedra para muchos monumentos británicos. Pero, para el marino, el saliente de Portland Bill, hacia el que ahora navegaban ambas escuadras cada vez con mayor rapidez por la corriente de madrugada, es un punto conflictivo por las difíciles mareas que se forman en su proximidad, especialmente cuando el viento sopla en dirección contraria a la corriente. K. Adlard Coles, experto navegante a vela de estas costas, nos dice que al Bill es mejor darle, en cualquier condición, un resguardo de al menos diez millas, si no queremos vernos afectados por su perniciosa influencia.

Por allí se movían, en la mañana del martes 2 de agosto, ambas escuadras, tomando posiciones para el siguiente combate. El viento del noreste, y la corriente entrante, los empujaba con fuerza hacia levante. Los españoles, formados con su coriáceo sistema defensivo, seguían su viaje impertérritos hacia la isla de Wight, mientras los ingleses, por instrucción expresa de Howard, trataban de conservar barlovento a cualquier precio. Pero no todos. La magnanimidad del lord almirante con Drake no fue buen vista por los marinos del otro lado, es decir, del Támesis, a los que ofendió tener que mantenerse a popa del *Ark Royal* mientras *sir Francis* podía correr, apagando el fanal, en pos de cualquier rica presa que pudiera surgir. Martin Frobisher, a bordo del mayor galeón de la flota, el *Triumph*, decidió que si otros podían obrar por propia iniciativa, él no sería menos; en esto, aunque lo oculte la crónica inglesa, vemos que la escuadra de la reina podía ser una flota de navíos dispuestos al combate lo mismo que una banda de filibusteros codiciosos hambrientos de presas. Frobisher, sin decir nada a Howard y en complicidad con varios capitanes de su cuerda, fraguó su propio plan para apoderarse de algún buque de la Armada con el que redondear el copioso botín.

El *Triumph*, acompañado de su cómplice principal, el *Golden Lion* de Thomas

Howard (familiar del almirante y que debía, en su caso, aguantar el chaparrón) con las grandes naos londinenses *Merchant Royal* y *Centurion*, y el irritado *Margaret and John* de Fisher (detrás del que no es difícil intuir al ideólogo del asunto), se separaron del seguimiento de la escuadra y adelantaron limpiamente, siguiendo la corriente, a la Armada española por el lado de la tierra, pegados al Portland Bill, evitando cuidadosamente los Shambles para fondear a su redoso. La idea era constituir un cebo llamativo, a primera hora de la mañana, para los mandos de la Armada, que, viéndoles detenidos y a sotavento, se lanzarían sobre ellos, embarrancando en los Shambles, donde podrían proceder a su asalto seguido de inevitable saqueo. La trampa era letal, y Medina Sidonia «picó» desde el principio. Creyendo que una sección de la escuadra enemiga había quedado atrapada contra la costa (como rezan las crónicas) ordenó a las galeazas proceder contra ella, mientras los galeones viraban al norte para acudir en su apoyo.



La isla de Wight; el 4 de agosto de 1588, tras las escaramuzas de Plymouth y Portland Bill, Medina Sidonia intentó forzar la entrada en el brazo de mar del *Solent*, entre la isla y tierra, para utilizarlo como fondeadero de la Armada, pero la decidida actuación de Frobisher y Howard se lo impidió.

El problema era que todo el primer cuerno de la Armada ya había rebasado el Bill de Portland, con lo que los galeones de Castilla y Portugal lo tenían difícil para atacar a Frobisher. Al segundo cuerno, sin embargo, el saliente calizo le quedaba mucho más a mano, y de allí partieron raudos (es un decir) los torpes buques de Bertendona y Leyva, puede que soñando con el desquite. Pero las pesadas urcas y naos levantinas, presas de la corriente, ni siquiera eran capaces de alcanzar algo por su través, derivando hacia el este irremisiblemente. A resguardo de los Shambles, Frobisher, cariacontecido, observó cómo sus principales presas, las pesadas naos enemigas repletas de oro y municiones como el *Rosario*, ni siquiera eran capaces de alcanzarle. Sólo las incómodas galeazas, que podían remontar contra el viento gracias a los remos y eran por tanto unos incómodos adversarios, parecían ser capaces de trabar combate con su sección, mordiendo el cebo. Para colmo, el siempre avisado

Howard, desde el *Ark Royal*, se había dado cuenta y, creyéndole en apuros, venía trabajosamente en su auxilio desde el sur. La jugada, pues, se había ido al garete y, antes de que alguien sospechara algo, decidió levar anclas y enfrentarse gallardamente a las galeazas de Hugo de Moncada. Con un poco de suerte, tal vez alguno de aquellos frágiles bajeles encallaran, convirtiéndose en un sabroso bocado.

Pero resultó que, en el canal entre el Bill y los Shambles, la corriente tiraba casi cuatro nudos, la velocidad máxima de una galera remando a *boga viva*, es decir, con los galeotes dejándose la piel. Pronto se empezó a ver que las galeazas, navegando a contracorriente, tampoco eran capaces de llegar a las proximidades de los Shambles, quedando en graves apuros: Frobisher, con sus pesadas culebrinas de largo alcance, pudo empezar a abrir fuego contra ellas. Los proyectiles no hacían mucho daño, pero los que acertaban en la palamenta (los remos) los destrozaban por docenas, dejando la galeaza aún con menos propulsión. Desde lejos, podía parecer que las cuatro galeazas acosaban los cuatro grandes buques de Frobisher, mientras estos ceñían trabajosamente a barlovento. Mas lo cierto es que, sin peligro alguno, bombardeaban a capricho a sus adversarias, incapaces de producirles otro daño que el de los disparos. La escaramuza, así, fue espectacular pero poco cruenta. De hecho, pudo dar comienzo un combate más serio si los ingleses se hubieran trabado con alguna galeaza. Pero ya sabemos que, buque a buque, el combate no se aceptaba.

En esto había cambiado el viento, rolando al sur, lo que ponía a la Armada a barlovento de los galeones más adelantados de la flota inglesa. Howard, corriendo en auxilio de Frobisher, se encontró de pronto a sotavento del primer cuerno de Medina Sidonia, que, navegando al norte en apoyo de las galeazas de Hugo de Moncada, se vio inesperadamente provisto de la iniciativa y el viento adecuado para trabar combate con lo más granado de la escuadra enemiga. En la mañana, ambas líneas convergían con rapidez, dando la sensación de que la gran batalla iba a producirse: dieciséis grandes galeones españoles contra veinte iguales ingleses. En su camino, estos últimos habían encontrado al reparado *San Juan de Portugal* de Recalde, que fue rodeado por una docena de enemigos cañoneándolo a placer. El *San Martín* varió el rumbo hacia él, sacándolo del apuro pero atrayendo sobre sí toda la atención del adversario; mientras, por su estela, la línea de galeones españoles caía hacia el *San Juan* y el convoy, evitando así que los mercantes fueran atacados.

Avanzando, pues, solo como un guerrero medieval, el *San Martín* desafió la línea adversaria y facheó sus velas ante el *Ark Royal* retándole a un singular duelo de buques insignias. Pero Howard, con las ideas imperturbablemente claras, pasó ante el imponente galeón del duque, le disparó una andanada y siguió camino, siendo luego imitado por casi todos los buques que le seguían, más de una decena en aquel momento. Se calcula que, en aquel furioso bombardeo, el *San Martín* recibió más de quinientos disparos, que le dejaron el aparejo y las velas hechos una criba, además de romperle el bonito estandarte de combate izado en Lisboa. Pero nada más. A pesar del nutrido fuego enemigo, el enorme galeón de Medina Sidonia, que disparaba

furiosamente contra sus adversarios, *encajó* todo el increíble castigo sin más que unas decenas de muertos y numerosos desperfectos menores, que quedarían subsanados en breve. Otra vez se demostraba que la magnífica artillería inglesa, por muy precisa que fuera, estupendas las fundiciones y magnífico el ritmo de fuego (algunos optimistas dicen que los ingleses lograron un 3:1, es decir, tres disparos ingleses por cada disparo español) nada resolvía ni era capaz ante buques de combate pesados y bien contruidos como el *San Martín*. La crónica clásica isleña se regocija mucho con esta *paliza* al buque insignia del duque, lo que la dispensa de decir que de nuevo se había rechazado el combate y en esta ocasión, además, con deshonor. Tal vez hoy en día esto último no signifique nada para nosotros, pero se puede asegurar que, en 1588, a ningún subordinado de Howard le habría gustado reconocer que su superior había rechazado un desafío claro, un reto a duelo almirante contra almirante, haciendo mutis por el foro. Evidentemente, una cosa es hacer lo más interesante para la flota de la reina y otra dejar una mancha como esa en el honor de un guerrero. No nos cabe la menor duda de que el lord almirante saboreó amargamente el episodio y jamás pudo recordarlo con orgullo tal como hacen en nuestro tiempo sus paisanos.

El resto fue otra decepción; puesto que, a partir de este momento, el *Ark Royal* con la escuadra por el centro, y Frobisher con su sección por el norte, encabezaron una nueva fuga hacia el viento que les puso a muy buen recaudo de sus adversarios antes de que llegara la tarde de aquel martes 2 de agosto. La Armada española, incapaz de subir a barlovento, se reintegró a su dispositivo de marcha, reparando las galeazas, el *San Martín* (en cuyo auxilio había acudido Oquendo) y el *San Juan* por segunda vez, dejando atrás el *Bill de Portland* rumbo a la isla de Wight mientras las plumas rasgaban el papel con todo tipo de informes. Cerezo nos habla incluso de que, en la confusión del ataque, se hundió la pinaza inglesa *Plaisir*, resultando incendiado el navío *Swallow*. Medina Sidonia, convencido de que los ingleses no querían combatir y eran incapaces de detenerles, pensó que había tenido un buen día, mientras Howard, decidido a no pelear al abordaje y alarmado por el consumo de proyectiles (más de 5.000) reclamó urgentemente el envío de más munición.



Vista interior de la artillería en el *San Martín* de Félix Sorli. Para la Armada, la artillería sólo contaba en el primer tercio del combate, seguida de la artillería menuda (arcabuces y mosquetes) llegándose, finalmente, al abordaje. Pero pronto se vio que los ingleses no aceptaban el sistema, quedándose en el irresoluto duelo artillero.

Pero la verdad es que, frente al Bill de Portland, lo mismo que dos días antes frente a Plymouth, la Royal Navy tuvo una gran ocasión de luchar y se había negado. No hubo pues batalla ni combate, sólo escaramuzas y refriegas. En Plymouth, sin haberlo provocado, a los ingleses les cayeron dos premios inesperados, que dejaron en evidencia su división interna; la cual, en Portland Bill, llevó a Frobisher a tender una trampa a la Armada, sin el menor resultado. Los españoles, a pesar de sus pérdidas y contrariedades, estaban demostrando ser capaces de mantener una formación unida y homogénea que sus enemigos no sabían cómo detener. Una buena razón no para hablar de vencedores ni derrotados —puesto que no hubo batallas— pero sí de quién podía sentirse más satisfecho y quién menos por el comportamiento de los suyos. Aunque *gatopardos*, desde luego, hubo y seguiría habiendo en ambas escuadras haciendo la guerra por su cuenta.

Se cierra la puerta en la isla de Wight

La mañana del miércoles 3 de agosto trajo una nueva sesión, esta vez de «pesca», a

cargo de los españoles. De forma no intencionada, la urca *Gran Grifón*, insignia de la escuadra de Juan López de Medina, había quedado retrasada con las ventolinas frente al cabo St. Albans en su papel de flanqueo al buque almirante de la retaguardia, el *San Juan* de Recalde, constituyendo un sabroso cebo que los nautas ingleses no iban a despreciar. El ataque lo desató Drake con el *Revenge* y, en apenas dos horas, logró colocar tantos impactos en el buque mercante de treinta y ocho cañones como para causarle sesenta muertos, más que el día anterior, demostrando que una cosa era bombardear el *San Martín*, como había intentado Howard, y otra el *Gran Grifón*, mucho más vulnerable, como comprobaba ahora sir Francis Drake. Acudieron en su auxilio, premiosamente por la falta de viento, tanto Recalde con el *San Juan* como Oquendo a bordo del *Santa Ana*, Bertendona y la *Ragazzona* de Levante e incluso la *Florenxia* de la escuadra de Portugal, que entraba así en combate. Medina Sidonia, más alejado, avisó a las galeazas, reclamando una de ellas para que tomase a remolque el *San Martín* y lo acercara al fuego. Otra vez más de lo mismo: en cuanto entraron en escena los buques españoles capaces de aceptar el abordaje y combatir borda contra borda, Drake y los suyos se retiraron, renunciando a la presa.

Por la tarde, ya a la vista de la costa occidental de la isla de Wight —desde las Needles hasta la punta de St. Catherine— encalmó el viento por completo, dejando los dos centenares de barcos de ambas flotas con las velas caídas a telón en medio de una mar como un plato, que sólo ondulaba con la remota leva como si en sus entrañas se desperezara una inmensa serpiente. Medina Sidonia, que acababa de remitir a Flandes un nuevo correo —el capitán Pedro de León— estaba dispuesto a utilizar esta isla como fondeadero hasta recibir noticias de Alejandro Farnesio; pero lo cierto es que las circunstancias acabarían decidiendo por él. Este mismo miércoles por la noche, Howard convocó a sus más notables almirantes a bordo, Hawkins, Frobisher y Drake, decidiéndose un nuevo ataque generalizado que habría de iniciar el primero (aún no destacado en combate) la mañana siguiente.

Nada más despuntar el sol el jueves día 4 (el mismo en que el duque de Parma se enteró de la presencia en el canal de la Armada) Hawkins ordenó tomar a remolque, con sus lanchas, al *Victory* y los galeones de su sección, para atacar los rezagados de la Armada, que eran el galeón *San Luis* de la escuadra de Portugal y la nao *Duquesa Santa Ana* de la de Andalucía. Esta vez fue Leyva, con *La Rata Santa María Encoronada*, quien, al ver pasar las galeazas hacia el combate, hizo que una le remolcara, comprometiendo muy gravemente el ataque del *Victory*. El propio Howard, con el *Ark Royal*, echó sus botes al agua igual que el *Golden Lion*, generalizándose un cañoneo en el que, según el lord almirante, dos galeazas resultaron averiadas. Una vez más, los ingleses se retiraron tras consumir la munición y las galeazas indemnes remolcaron los *San Luis* y *Duquesa Santa Ana* para reintegrarlos al seno de la flota.

Cuando, al fin, sopló el viento, Frobisher repitió el movimiento ejecutado en el Bill de Portland, es decir, colarse entre la punta de St. Catherine de la isla de Wight y

la Armada por un hueco de apenas tres millas de amplitud, precisamente para evitar que los españoles pudieran intentar el desembarco en la isla. Sin noticias de Farnesio y con la isla de Wight por el través de babor, de no interponerse alguien lo único que habría tenido que hacer Medina Sidonia para entrar en un buen refugio era caer a babor montando Dunnose y la punta de Bembridge, irrumpiendo acto seguido en el Solent y Spithead sin que nadie pudiera impedirlo. Ese alguien era Frobisher, que, con sólo seis galeones entre los que estaban los *Triumph*, *White Bear* y *Elizabeth Jones*, vino a parar a sotavento de la Armada, frente a Dunnose, siendo inmediatamente atacado por el *San Martín* y once de los mejores galeones españoles.

Mientras el inglés trataba de impedir la estratégica entrada española en Spithead, Medina Sidonia contempló sagazmente la oportunidad táctica de abordarse al fin con un gran galeón enemigo, pasando Frobisher grandes apuros para evitarlo. Recalde, por su parte, trataba de aferrar el *White Bear* con el deteriorado pero incombustible *San Juan de Portugal*, y el *Ark Royal* de Howard se enfrentó al *Santa Ana* de Oquendo, del que recibió varios cañonazos, mientras la corriente tiraba fuertemente de todos los buques hacia el este. Esto sucedía al norte, por el lado de tierra; en el sur, por mar abierta, Drake atacó la retaguardia de la Armada, donde estaban el *San Mateo* y el *Florencia*, ambos de la escuadra de Portugal, que se replegaron sobre la formación española, obligándola a avanzar hacia levante. Así fue cómo, combatiendo por todo el abra o entrada del Solent, ambos adversarios fueron derivando hacia Selsey Bill y, prácticamente, como dicen los marinos, se perdió el fondeadero, puesto que la Armada, empujada por el acoso enemigo, fue dejando atrás la oportunidad de penetrar. Cuando al fin los pilotos del *San Martín* distinguieron, por el color del agua y frente a Selsey Bill, los bajos de las rocas Owers, Medina Sidonia, temiendo la embarrancada de algún buque de la Armada, ordenó virar al sursudeste con un cañonazo.

Terminaba así la batalla de la isla de Wight. Aferrados al pomo de la puerta inglesa, los españoles trataron de irrumpir en su puerto, el incomparable Solent; pero los ingleses, forcejeando rudamente con ellos y renunciando al ataque final, se lo habían impedido. Por ello, Howard interpretó esta nueva escaramuza inconclusa como una victoria, lo que no deja de tener ciertos visos de razón, especialmente en el plano estratégico. La Royal Navy había negado a la Armada española su entrada en un puerto de Inglaterra, lo que, por encima de cualquier otro, era su principal objetivo. El duque de Medina Sidonia se veía obligado a seguir adelante hacia el estrecho de Dover, navegando durante todo el viernes y parte del sábado 6 de agosto, para terminar de recorrer, en cien horas, las ciento setenta millas que median entre el Bill de Portland y el puerto de San Juan de Calais, a sólo veinte millas del puerto de Dunkerque, donde debía estar a la espera el ejército del duque de Parma. Pero si la Armada había llegado muy lentamente (una media de apenas dos nudos) Alejandro Farnesio marchaba aún mucho más despacio, como sabemos, echándolo todo a perder.

LA CATÁSTROFE DE IRLANDA

El plan se desbarata

Por fin, en la tarde del viernes 5 de agosto, el cielo se cubrió de nubes, entrando en el canal un fuerte viento del oeste. La Armada que, después del fracaso en tomar el Solent como fondeadero había haraganeado en las ventolinas frente a lo que hoy son las playas de Brighton, formó con cierta facilidad gracias al viento y la costumbre mientras rebasaban el cabo de Beachy Head rumbo al saliente de Dungeness, margen occidental del estrecho de Dover o paso de Calais para los franceses. Sondando por la proa, los pilotos españoles, que hasta el momento venían manejando tranquilizadoras sondas de cuarenta o más metros, empezaron a encontrar fondo a veinte metros e incluso menos, obligando a los respectivos capitanes a ordenar una caída a estribor, alejándose de la batimétrica costera del Shingle Bank, no sin antes avisar a los matalotes para evitar abordajes, librando así lo que en nuestros días es el barco-faro *Royal Sovereign*, rumbo al Bullock Bank, en el centro del canal, donde hoy pasa la imaginaria mediana del dispositivo de separación de tráfico.

Navegando de esta guisa, prácticamente rumbo al este, fue inevitable que, a primeras horas del sábado, la Armada española, con la permanente sombra de la Royal Navy entre una y dos millas por su estela, avistara la perpendicular costa francesa en su derrota, en concreto la población de Boulogne-sur-Mer, diez millas al norte de la cual se alza el siniestro cabo Gris-Nez, límite oriental del estrecho de Dover. Se hallaban, pues, embocando el consabido estrecho, con el que abandonarían el canal de La Mancha (o La Manga, para los franceses; la traducción castellana siempre ha sido lamentable) para irrumpir en el mar del Norte, con nuevos puertos y enemigos. Alterando el rumbo sólo unos grados a babor para montar el Gris-Nez, el *San Martín*, ayudándose de la corriente que mete en el mar del Norte hasta bien entrada la tarde y llenas sus parcheadas gavias de buen viento, guio majestuosamente a la Armada en la que sería la última maniobra conjunta de la formación, el paso sin novedad ni incidentes del estrecho de Dover, para ir cayendo después sobre la costa francesa.

Entre los fondeaderos disponibles a considerar por Medina Sidonia y sus

consejeros para aguardar la salida a la mar del ejército de Alejandro Farnesio, sólo había tres: sobre la costa inglesa, el fondeadero de Los Downs, una trampa frente a Deal y South Foreland donde los españoles no serían tan estúpidos de meterse; puesto que, una vez dentro, hostilizados por tierra y mar, ya no podrían salir (otro gallo cantaría, medio siglo después, para el almirante Oquendo, que libraría aquí una batalla naval contra Holanda con una Inglaterra presuntamente neutral). Descartado. Más allá de Gravelinas, ya en tierras de Flandes, estaba el puerto español de Dunkerque, donde serían muy bien recibidos. El problema era que este puerto, inmerso en las batimétricas de diez metros del banco Breedt, era inabordable para grandes galeones de seis metros de calado sin arriesgarse a una embarrancada multitudinaria. Descartado también. Así pues, sólo quedaba el tenedero (ni siquiera fondeadero ni bahía, sólo un mísero lugar donde echar el ancla) del tramo entre el puertecito medieval de San Juan de Calais y Gravelinas, en la costa francesa, donde se quedaba expuesto y casi en mar abierto”, con el único y lejano redoso de las costas inglesas de Dover, a más de veinte millas por el nordeste. Era de suponer que el rey de Francia, Enrique III, intimidado por el poderoso cardenal de Borbón, el católico Enrique de Guisa, no pondría demasiados inconvenientes a la llegada de una Armada anti-protestante a sus costas. Ambos tenían problemas más graves de los que ocuparse que fraguar una enemistad con el mucho más poderoso rey Felipe II.

También los españoles y, en concreto, el atribulado y muy afectado Medina Sidonia, que cargaba con toda la responsabilidad de la difícil aventura en la que se habían metido. Una Armada que llevaba en campaña tres agotadoras y estresantes semanas, con la última plagada de acosos, ataques y seguimiento enemigo, habría merecido un abrigo mucho mejor que el indecente tenedero de Calais, donde estaban expuestos no sólo a las caprichosas inclemencias del tiempo, sino también a la vigilancia y nuevos ataques del enemigo. Pero no había otro, y la Armada tuvo que adoptar aquella pésima solución que significó el comienzo de sus desventuras serias, prólogo de la diáspora y catástrofe final. El sábado 6 de agosto, a las cinco de la tarde, el *San Martín*, sin pensarlo dos veces, largó las anclas y borneó lentamente, proa al oeste, siendo dócilmente imitado por los galeones de Castilla y Portugal, seguidos del resto de la flota. La Armada no había conseguido aún el contacto con su ejército de invasión, pero estaba muy próxima, apenas a veinte millas de Dunkerque; de forma increíble, y sorprendente, a pesar de los tres correos —Rodrigo Tello de Guzmán, Juan Gil y Pedro de León— remitidos por Medina Sidonia a Farnesio, ningún enviado del duque de Parma, ni siquiera un mísero mensajero, estaba esperando para recibirlos. El que sí lo hizo fue un atrabiliario personaje con la pata de palo, Girault de Mauleón, señor de Gourdan que, en calidad de gobernador de Calais, bajó con su mujer en un carro a recibir a los españoles. Tenía poco que ofrecer, aparte de una aséptica neutralidad: productos de huerta y homeopáticos para la sufrida Armada (previo pago, claro está), pero nada de pólvora y mucho menos municiones.

Una vez más, los ingleses resultaron mucho más eficientes congregando fuerzas.

Sin dudarle un instante, fondearon en Whitsands, entre Calais y los acantilados del cabo Gris-Nez; como siempre, a barlovento de los españoles. A las escuadras de Howard, Drake, Hawkins y Frobisher se unieron las de vigilancia del canal, con lord Seymour y William Wynter, además de los buques de *sir* Henry Palmer, que cooperaban con los holandeses. Traían unos hermosos galeones nuevos como los *Rainbow* y *Vanguard*. Pero faltaba, evidentemente, el octavo almirante enemigo de los españoles, el holandés Justino de Nassau, jefe de los mendigos del mar (*gueux de la mer*), que, acechando escondido con su nutrida flota de filibotes y *skutjes* armados en los canalizos del río Escalda y el puerto de Flesinga, no esperaba otra cosa que las barcasas de Farnesio se adentraran en el canal de La Mancha rumbo a Margate para caer como lobos sobre ellas y destrozarlas a mansalva, convirtiendo en pulpa a los soldados de los tercios. No en vano había sido el duque de Parma quien humilló a los mendigos en la toma de Amberes tres años antes, derrotándoles con su puente. Y las *vendettas*, en los Países Bajos, eran plato que se saboreaba mucho mejor frío... y mojado. Como dice, una vez más, Mattingly: «Cuanto más lejos de la costa les atrapase, más tendrían que nadar». Por nuestra parte, dudamos que los piadosos rebanacuellos de Justino estuvieran dispuestos a dejar nadador alguno de origen hispano en el agua.

Alejandro Farnesio lo sabía. Era flamenco de nacimiento, nacido de madre flamenca, y conocía perfectamente a sus adversarios, ya fueran católicos o protestantes, que a los dos había tenido que combatir y vencer. También a su tío, el ultracatólico rey de España, Felipe II, que le enviaba ahora al duque de Medina Sidonia, el aristócrata andaluz capitán general de la Armada que, en Flandes, era como un marciano en una cafetería. Puede que por eso ni siquiera se preocupara de responderle, dejando que corriera su suerte al albur guerreando contra los almirantes ingleses. Por su parte, estaba harto de todo el asunto; sus misivas al rey Felipe, exponiendo unos argumentos sólidos y consistentes en defensa del ejército, no sólo no encontraban eco, sino que el monarca parecía haber adoptado una actitud de oídos sordos que nada bueno para él y los suyos auguraba. En concreto, y aparte de otras muchas objeciones, Farnesio había planteado a Felipe —con toda la razón— cómo pensaba que sus inermes barcasas llegasen bajo la protección de los galeones de Medina Sidonia pasando por encima de la cerrada trampa del «octavo pasajero», el vengativo Justino de Nassau. El rey no se había molestado en responder. Sí lo hizo, sin embargo, el historiador Luis Cabrera de Córdoba, por entonces empleado como emisario de Farnesio:

Los barcos del duque de Parma nunca podrán reunirse con la Armada. Los galeones españoles tienen calado de veinticinco o treinta pies, y por las cercanías de Dunkerque no encontrarán tal profundidad en muchas leguas a la redonda. Los barcos enemigos (Justino) son de menos calado y fácilmente pueden situarse en posición de evitar que alguien salga de Dunkerque. Teniendo en cuenta que la unión de las barcasas de Flandes con la Armada es el punto vital de la Empresa y que su realización resulta harto imposible, ¿por qué no abandonar automáticamente el plan, ahorrando así mucho tiempo y dinero?

Llegados a este punto, de forma no muy explicable, los cronistas se extrañan de la actitud de Alejandro Farnesio, haciéndole blanco de todo tipo de veladas acusaciones. Pero lo cierto es que resulta tan injusto culpabilizar a Medina Sidonia por el desastre de la Armada como al duque de Parma por el fracaso en la invasión. Sencillamente, Alejandro Farnesio, un general de clara inteligencia, se dio cuenta, como Cabrera, de que el absurdo plan del rey no se podía llevar a cabo. Enfrentado así a la cuadratura del círculo, y avisado desde primeros de agosto por un cumplidor a todo trance como Medina Sidonia de las sacrosantas instrucciones reales, decidió hacer lo único posible desde un mando remoto y bastante autónomo como el que ostentaba: simular que quiso, pero que los condicionantes de la Armada no se lo permitieron. La jugada estuvo a punto de salirle mal, porque, de una forma absolutamente impredecible, Medina Sidonia y los suyos fueron capaces de conducir la Armada hasta Calais, comprometiendo gravemente la falta de preparación del gobernador de los Países Bajos, que estaba en Brujas, tenía la mayor parte de sus hombres acantonados tierra adentro, entre Dixmunde y Amberes, y al que habían pillado, literalmente y como sabemos, en calzones. Pero Farnesio era mucho Farnesio y, a pesar de todas las infinitas y pequeñas dificultades (que la crónica desgrana con unos cargantes detalles) entre el lunes 8 y el martes 9 logró embarcar varios miles de hombres en sus barcazas, listos para partir a la mínima oportunidad. Afortunadamente para él, como veremos inmediatamente, quien tuvo que abandonar San Juan de Calais, acuciado por las ineludibles circunstancias, fue Medina Sidonia con todos sus barcos en la noche del domingo 7 al lunes 8 de agosto de 1588, dejándole en la estacada y echando abajo el plan. Una perfecta justificación que sirvió como imbatible coartada. Es bien cierto, pues, que Farnesio había dejado de creer en él mucho antes que Medina Sidonia. Pero no lo es menos que, con su prudencia y su doblez forzada, salvó muchas vidas. Y es que, si a alguien hay que acusar de haber desbaratado el plan de invasión por completo, desde un principio, no es ni a Medina Sidonia ni al duque de Parma, sino a su creador, el rey Felipe II de España, que con sus férreas instrucciones inmovilizó al capitán de su Armada y con su política de oídos sordos, próxima a la del avestruz, perdió la confianza en su cordura y la sensatez del mejor general de sus ejércitos, el gobernador general de Flandes.

El combate de Gravelinas

No había terminado Howard de echar el ancla cuando, en consejo con sus seis

almirantes, estaba planificando la forma de aniquilar, de una vez y para siempre, la Armada española fondeada al otro lado de Calais, que había conseguido llegar al punto de reunión con el ejército y parecía presta a ejecutar el hecho de la invasión de Inglaterra. En aquel momento, los mensajes de la reina Isabel (de la que nada sabemos desde hace tanto tiempo pero tan próxima en sus palacios londinenses) tenían que urgir a su primo lo mismo que las ceñudas instrucciones de Felipe II perturbaban el descanso del duque de Medina Sidonia. Era necesario destruir a los españoles sin tardanza, antes de que fueran capaces de poner un pie en el cercano estuario del Támesis, distante apenas unas decenas de millas. Habiendo renunciado, sin embargo, al combate barco a barco aun en aquellas difíciles circunstancias, sólo quedaba un recurso que los marinos ingleses pudieran emplear: los brulotes incendiarios.

Los brulotes podían ser de dos tipos, simplemente incendiarios o *mecheros del infierno*, es decir, explosivos. Los españoles los conocían bien, pues precisamente de este último tipo —como sabemos por el capítulo 2— habían sido los usados contra el puente de Farnesio en la conquista de Amberes, sembrando el terror entre los Tercios de Flandes. Ahora su inspirador, Giambelli, estaba trabajando en Inglaterra, como todos sabían. Incluido Medina Sidonia, al que sus pilotos y asesores, durante toda la tarde del sábado, debían estar atormentando con la vulnerabilidad de la Armada fondeada en un tenedero tan rematadamente malo y desprotegido como era el de San Juan de Calais. Se hacía preciso, cuanto antes, establecer contacto con Farnesio y ponerse en marcha, pues permanecer allí sólo alentaba la iniciativa aniquiladora de los ingleses, tan palpable y reprimida hasta el momento por la fortaleza defensiva de la Armada española. El duque envió pues nuevos mensajeros al duque de Parma: «He anclado aquí, a dos leguas de Calais, con la flota enemiga a mi flanco. Pueden cañonearme si lo desean, sin que yo esté verdaderamente en posición de perjudicarles. Si podéis enviarme cuarenta o cincuenta filibotes de vuestra flota, hacedlo, pues con ellos conseguiría defenderme aquí hasta que estéis preparado para la marcha».

Por toda respuesta, quien llegó fue su primer mensajero, Rodrigo Tello, con unas nuevas verdaderamente desalentadoras. El ejército no estaba preparado para zarpar, y Farnesio calculaba al menos seis días para embarcarlo al completo; el duque de Parma jamás podría enviar los filibotes pedidos, pues apenas podía contar con una decena para sí mismo, y le quedaba por superar toda la tupida red de Justino de Nassau. La Armada, el duque mejor que nadie lo sabía, estaba llegando al límite de sus fuerzas. ¿Fue tal vez entonces cuando, mirando a la flota inglesa desde el alcázar de popa del *San Martín*, don Alonso de Guzmán el Bueno comprendió que el plan era imposible? Tal vez, pero las consideraciones de orden práctico le agobiaban: había que preparar la flota para el ataque con brulotes que se presentía inminente, y esto se hizo poniendo todas las unidades sobre un ancla, listas para zarpar, con la gente de laborear estachas pronta y alerta, además de impartirse instrucciones para, en caso de

emergencia, largar los fondeos ordenadamente dejando una baliza en la cadena que permitiese regresar a ellos. Pero la medida más efectiva fue habilitar una flotilla de zabras y las mayores lanchas de la Armada como filibotes improvisados (aunque desprovistos de artillería pesada), bien dotados de arpeos, pértigas y anclotes para desviar cualquier brulote que se pudiera arrojar contra la masa de bajeles fondeados.

Los ingleses, en efecto, no estaban dispuestos a que la Armada pudiera reposar tranquila. Con la costa inglesa a sus espaldas, muy cerca, pronto se vio cómo, desde Dover, seguían llegando barcos de refuerzo, provisiones, agua, munición y los famosos brulotes incendiarios, de los que conocemos hasta el nombre y el tamaño, de las ochenta hasta las doscientas toneladas, es decir, el doble del tamaño que los lanzados contra el puente de Farnesio. No atacar el tren de aprovisionamiento enemigo, incluso provocando así la gran batalla, fue un error de los españoles, que tal vez muestre el grado de postración en que se hallaban cuando tomaron fondo en Calais; lógicamente ignoraban que los brulotes sólo eran incendiarios, ninguno explosivo. No obstante, se cargó su artillería para que disparara cuando se recrudeciera el incendio a bordo de cada uno. Drake aportó el primero de su propiedad, el *Thomas*, siendo imitado por Hawkins y el resto de almirantes hasta reunir un total de ocho, los *Bark Talbot*, *Hope*, *Bark Bond*, *Bear Yonge*, *Pastel*, *Elizabeth* y *Cure's Ship*. Al ataque con brulotes incendiarios —los «torpedos» de la época— seguiría un ataque general de la flota inglesa unida al completo, en el que se ha querido fuera el episodio final, glorioso, esplendente de la aniquilación de la Armada Invencible por la Royal Navy.

Hay que denunciar que tal vez sea esta la farsa más grande acerca de la Armada, cuando la crónica se entrega al embuste más descarado sin vergüenza alguna. Por supuesto, se acepta que el no combatir barco a barco era ya a estas alturas una moderna y magnífica táctica de combate, consolidada por la reiterada experiencia de los días anteriores. Según esta versión —exclusivamente británica— tras el ataque con brulotes incendiarios toda la Royal Navy se lanzó en pos de los restos de la desperdigada Armada española, acercándose a distancias de vértigo, infligiendo graves daños con la artillería y hundiendo muchos grandes galeones españoles. La tergiversación termina proclamando la batalla de Gravelinas como la primera gran victoria naval de la historia en aguas del ámbito atlántico. Nadie ha enrojecido hasta el momento con esta falsedad, e incluso los modernos documentales para la televisión, en los que se presume de perseguir la verdad, la siguen incluyendo como una certeza irrefutable.



LOUTHERBOURG, Philippe-Jacques de. *Derrota de la Armada Española, 8 de agosto de 1588*. National Maritime Museum, Londres. La última y más célebre de las escaramuzas navales entre la Armada y la Royal Navy comenzó con un ataque de brulotes incendiarios seguido de una ofensiva general de los buques ingleses. La Armada perdió su férreo orden pero, al persistir sus enemigos en sus tácticas a distancia, pudo sobrevivir pasando graves apuros.

Es todo mentira. Tras el ataque con brulotes, en efecto, la Armada se dispersó, iniciándose, en la madrugada del lunes 8 de agosto, el decisivo ataque inglés. Pero fue un ataque muy defectuoso, y casi tan prudente como el llevado a cabo frente a Plymouth, Portland Bill e incluso la isla de Wight, donde, hasta el momento, los ingleses habían combatido mejor. Ni siquiera en el momento en que Inglaterra estaba expuesta al gravísimo peligro de la invasión fueron los almirantes ingleses capaces de aceptar gallardamente el combate barco a barco, abarloándose a un batido y desgastado enemigo para jugarse el todo por el todo. Esta actitud vino —cómo no— originada por Drake, que siguió negándose a arriesgar su bonito *Revenge* aceptando un combate de igual a igual con el *San Juan* de Recalde e incluso contra el *San Martín*. No todos los ingleses actuaron así; Frobisher, con el *Triumph*, habría estado dispuesto a entrar de una maldita vez a este digno combate, barco a barco, hombre a hombre, contra el imponente navío de Medina Sidonia, si Drake y Hawkins no le hubieran ocupado el sitio para luego no hacer nada. Estas son las palabras literales del valiente marino del Támesis acerca del comportamiento del almirante de Plymouth en Gravelinas: «Drake llegó fanfarroneando, seguidamente atacó de proa y de flanco; luego se mantuvo de orza y se alejó alegrándose de escapar, no sé decir si como un cobarde, un bribón o un traidor. Pero juro, sin duda alguna, que como uno u otro» (Mattingly, obra citada). Si un destacado marino inglés presente en la batalla pudo hablar así, nosotros no añadiremos más al respecto.

Desde luego, siempre se pueden encuadrar estas palabras dentro de la lógica

rivalidad entre los marinos del Támesis y los de Plymouth, o tal vez los celos de Frobisher por las presas de la Armada que había hecho Drake. O, lo mejor de todo, con la victoria final pelillos a la mar y nos olvidamos del asunto, que es lo que hacen casi todas las crónicas de este bando. Pero es que hay más, porque, ¿dónde estaba Howard en Gravelinas? Howard, sí, el lord almirante que se había revelado hasta la fecha como el mando más sensato, eficiente y con las ideas más claras. ¿Tal vez encabezando valientemente la carga contra los más poderosos galeones españoles supervivientes? Pues... no. De forma increíble, en la batalla más decisiva de la campaña de la Armada, cuando Inglaterra se estaba jugando su existencia ante una invasión inminente, Howard decidió, con el *Ark Royal* y su sección, marchar, como un filibustero de tres al cuarto, en pos de la galeaza averiada de Hugo de Moncada, para hacerse con un sustancioso botín, dejando que Drake encabezara el ataque decisivo tal como se ha visto. Vender a la posteridad como una gran batalla una nueva escaramuza, todo lo grande que se quiera, en la que el mando supremo se deja llevar por su codicia dejando descabezado el ataque y su sustituto se dedica a perseverar en sus truquitos hasta el punto de enervar a los combatientes de su propio bando, constituye una pesada broma histórica en la que los historiadores británicos y anglófilos deberían dejar de incurrir. No sólo en servicio a la verdad, siempre ineludible, sino también para evitar hacer el ridículo cuando se retiran las alfombras y se descubre realmente lo que pasó.

Que fue lo siguiente: pasada la medianoche del domingo 7 de agosto, los ingleses, viendo afianzarse el viento del sudoeste que soplaba sobre la Armada, decidieron no esperar más, desatando el ataque con brulotes. Los españoles, alerta, lo vieron. Inmediatamente la flotilla antibrulotes ocupó, a remo, su espacio a barlovento, mientras en todas las naos y galeones de la escuadra se comenzaba a trabajar sobre los fondeos. Los ocho brulotes, con las velas desplegadas, avanzaron en llamas hacia el grueso de la Armada. Dos de ellos pudieron ser desviados en su trayectoria, pero los otros seis se dirigieron, implacables, hacia el centenar de buques españoles fondeados. Fueron precisamente las precauciones tomadas por Medina Sidonia con los fondeos las que permitieron que ningún barco fuera alcanzado. Pero si los cuatro grandes bajeles que quedaron en torno al *San Martín* (*San Juan*, de Recalde, y los *San Marcos*, *San Felipe* y *San Mateo*, de la escuadra de Portugal) levaron sus anclas diestramente, o las dejaron pendientes de su baliza respectiva para abandonar en orden, y escoltando al buque insignia, el tenedero, el resto de galeones lo hizo precipitadamente, largando o picando estachas muchos de ellos sin preocuparse de recuperarlos después, y la gran masa de las naos y urcas, con las tripulaciones muy tocadas, simplemente picaron fondos y, entrando en pánico, partieron a impulsos del viento para librarse del peligro de los brulotes. La dispersión de la flota era inevitable, probablemente como una muestra del nivel de desmoralización de la Armada a estas alturas; o tal vez porque muchos capitanes, igual que Medina Sidonia, se habían dado cuenta de que el plan era irrealizable, y aprovechar cualquier excusa

para picar las estachas y largarse con viento fresco constituía, a estas alturas, una aceptable solución.

Como la leva se hizo oportunamente, los brulotes, pasando inofensivos por los sitios donde antes habían estado fondeados poderosos buques como el *San Martín*, fueron a consumirse contra la costa o los bajos de Flandes sin causar daño alguno. Hubo sin embargo, con la precipitación del momento, un accidente: la galeaza *San Lorenzo* de Hugo de Moncada, jefe de esta escuadra, abordó a la nao levantina *San Juan de Sicilia*, enredando y rompiendo el timón con su fondeo. Moncada tendría, pues, que salir del tenedero de Calais gobernando «a base de máquina», o sea, a fuerza de brazos, lo que se reveló imposible, optando entonces la *San Lorenzo* por tratar de refugiarse en el puertecito de Calais. Mientras tanto, Marolín de Juan llevaba diestramente el *San Martín* de regreso a su fondeo; Medina Sidonia comprobó entonces con amargura que, lejos de ser imitado por toda la flota, tan sólo cuatro galeones retornaron con él; el resto, la poderosa escuadra de Castilla, naos de Guipúzcoa, Vizcaya, Levante y Andalucía, le habían abandonado. Algunos —los más poderosos— trataban de aventear hacia él o mantenerse a la espera. Pero la masa de bajeles de la Armada había izado velas y se alejaban de Calais, internándose en el mar del Norte. Era el momento que la flota inglesa había estado esperando.

Howard, Drake, Hawkins, Frobisher, Seymour, Wynter y Palmer, más de ciento cincuenta buques unidos en total, se lanzaron entonces sobre los restos de la dispersa Armada. Cinco galeones de Medina Sidonia enfrentados a toda la Royal Navy habrían debido ser aniquilados sin remisión; pero, por las causas ya conocidas, esto no sucedió. Howard prefirió dirigirse a Calais para rematar la *San Lorenzo*, obligándola a encallar en los arrecifes, donde Moncada presentó una más que feroz resistencia a los botes del *Ark Royal* que se le enviaron hasta que una bala le acertó entre ceja y ceja, cesando entonces la defensa e iniciándose el saqueo de la galeaza insignia. ¿Saben quién estaba también allí para participar en el despiece? Pues sí, el *Margaret and John* del capitán Fisher, que, al fin (a la tercera va la vencida) logró llevarse su parte en el negocio. Pero, cuando quisieron aramblar con la propia nave, los cañones de la fortaleza de Calais hablaron: era el señor de Gourdan, que, alzado sobre su pata de palo, estaba dispuesto a consentir que los ingleses se llevaran el contenido de la *San Lorenzo*, pero no el buque ni su armamento, que se reservaba para Calais. No en vano el primer artículo del código del saqueador y el raquero reza que hay que repartir... El embajador español en París, Mendoza, intervendría finalmente, exigiendo la devolución del navío o las indemnizaciones correspondientes al rey Enrique.



KETEL, Cornelis. *Sir Martin Frobisher* (h. 1577). Biblioteca Bodleiana, Londres. Líder de la flota de las

costas orientales inglesas, que provocó la escaramuza de Portland Bill y luchó duramente en la isla de Wight, protestando en Gravelinas por la que entendió una poco consistente actitud de Francis Drake.

Entretanto Drake, seguido del *Nonpareil* de Fenner y el *Victory* de Hawkins, se dirigieron hacia el *San Martín*. Medina Sidonia, viendo la que se le venía encima, ya había ordenado zarpar, mientras se le apretaban los cuatro valientes galeones de escolta (Recalde incluido) y desesperadamente otros de Castilla y Portugal trataban de alcanzarle. Cuando los ingleses, al fin, llegaron, al menos una veintena de buques de la Armada hacían lo mismo en desorden, reuniéndose con su capitán general: Oquendo con el *Santa Ana*, Leyva con *La Rata Santa María*, Bertendona con la *Ragazzona*, las naos vizcaínas *Gran Grin* y *María Juan*, la nao florentina *San Francisco* alias *Florenzia* y algunos de los galeones. Drake tomó espacio a barlovento, viró la popa del grupo español y, afrontando el costado de estribor del *San Martín* a menos de cien metros, debió hacer algo muy parecido a lo descrito luego por Frobisher: tentar el buque insignia español con varias descargas por las amuras y aletas, que produjeron muchos daños, antes de alejarse gracias a su superior andar, dejando el combate, y la responsabilidad, para el siguiente.

Los diferentes buques ingleses siguieron el ejemplo del ataque por sotavento del *San Martín*, que recibió en esta ocasión unos doscientos impactos enemigos, disparando trescientos cañonazos. Varios de sus pilotos fueron muertos junto con centenar y medio de marineros y soldados, el aparejo y las velas quedaron acribillados, varios cañones desmontados y el casco sufrió importantes vías de agua. Pero el magnífico *San Martín*, galeón portugués, no perdió ningún palo y continuó flotando, manteniendo la insignia de la Armada y asegurando al mando supremo, Medina Sidonia, un lugar en la batalla. Recordemos que en Portland Bill ya había recibido quinientos cañonazos, y al menos otros dos centenares se pueden estimar en el combate contra Frobisher (cuyo buque llevaba los mejores cañones) en la isla de Wight. Mil cañonazos en total nada menos, y seguía tan fresco, en su puesto y ejerciendo su función; sin duda se trata de un récord histórico. ¿De qué estaba hecho el galeón *San Martín*? Es imposible que un buque de madera del rango de las mil toneladas reciba tal cantidad de cañonazos y no se desmenuce, literalmente, como un azucarillo. Todo esto nos lleva a concluir que o los datos son muy exagerados (el *San Martín* no pudo recibir de pleno más de un centenar de cañonazos), o los cañones ingleses hacían muy poco daño pese a sus incomparables fundiciones y artilleros, o el ataque inglés no fue todo lo moderno, próximo y agresivo como presumieron luego sus ejecutantes. Probablemente, un poco de las tres cosas.

Conforme más buques ingleses iban llegando a la batalla, con el dedo en el gatillo, encontraban nuevos adversarios españoles a los que hacer frente. Pero no siempre eran indestructibles galeones como el *San Martín*, sino naos mucho más vulnerables como la *Ragazzona* levantina, la *San Francisco* de Florenzia o la *María Juan* vizcaína de veinticuatro cañones. Las tres sufrieron muchísimo con las andanadas inglesas; existen tétricos testimonios de que la nao de Bertendona

rezumaba sangre por los imbornales de los muertos tendidos en cubierta mientras, indomables, los mosqueteros seguían disparando en las cofas. La nao florentina perdió a su primer oficial y quedó acribillada. Por su parte, la *María Juan* recibió tantos daños, que aquella misma noche, tras ser auxiliada por los pataches, se hundió con casi trescientos muertos a bordo. Por lo que respecta a los buques ingleses, sólo constan notables daños en la *Elizabeth Jonas*, que perdió más de doscientos hombres. Eran consecuencias de la cruenta tragedia de un combate en el que, sin empeñarse a fondo, los ingleses iban arrancando víctimas de una flota exhausta y destrozada.

Los galeones, sin embargo, seguían combatiendo, hasta el punto de que fuentes tan poco dudosas de filohispánicas como Thomas Walsh llegaron a decir del combate de Gravelinas:

Duró furiosamente desde las nueve de la mañana hasta las seis de la tarde. Sólo había cuarenta barcos junto al duque, con los cuales hizo frente a toda la flota inglesa, luchando con valor magnífico y desesperado. Nunca en la historia, ni siquiera en Lepanto, los soldados y marinos españoles dieron mayor ejemplo de lo que eran capaces, aun agotados por nueve días de combates y por una noche de ansiedad y de temor, acosados y medio enfermos por el bizcocho podrido.

No sólo fueron capaces de esto; gracias a la falta de empuje e intervalos entre los ataques que dejaban los ingleses con sus tácticas innovadoras, pronto, ante los asombrados ojos de sus oponentes, se recompuso la formación de la Armada, con dieciséis unidades primero y casi cuarenta (tal como comenta Walsh) después. Faltaban, desde luego, una docena larga de pataches y zabras y la veintena de urcas, que, incapaces de afrontar el combate, esperarían internándose en el mar del Norte o trataron de llegar a puertos como Dunkerque o Nieuwpoort (Ostende estaba en manos de las fuerzas inglesas). También casi la mitad de las naos, derivando al albur e incapaces de remontar a barlovento.

En la recomposición de la escuadra tuvieron una parte fundamental los tres galeones portugueses, *San Mateo* de Diego de Pimentel, veterano de la campaña de las Terceras, *San Felipe* de Francisco de Toledo y el *San Marcos*; junto al *San Francisco* y el *San Martín*, media escuadra de Portugal, que fue la que soportó, con el *San Juan* de Recalde, el golpe principal del ataque inglés en Gravelinas. Cabe, eso sí, preguntarse dónde estaban los *San José*, *San Luis*, *San Bernardo* y *San Cristóbal*. Tampoco existen muchas referencias de los galeones de Castilla, salvo del *San Pedro*, que huyó del combate. El caso es que los *San Mateo* y *San Felipe* fueron admitiendo a los compañeros que se sumaban abriéndose de sotavento a barlovento, tomando como centro al buque insignia. Una encomiable labor, pero que ambos pagarían con la vida; puesto que, cuando ya parecía que el ataque inglés había remitido, ambos galeones, situados en los extremos —es decir, los lugares más expuestos de la formación— fueron objeto de la demoledora acometida de las escuadras de Seymour y Wynter, que, con galeones de refresco, llenos de municiones y que no habían intervenido en las escaramuzas del sur de Inglaterra, tuvieron el honor de atacar en último lugar a muy corta distancia.

El *San Felipe*, en el extremo de sotavento, fue rodeado por diecisiete buques enemigos que, a noventa metros, le destrozaron a placer con cañones y culebrinas; luego, aún más cerca, con artillería *menuda* y mosquetes. Wynter declaró haber disparado quinientas veces sobre él, llegando prácticamente a quemarropa. Viéndolo tan comprometido, acudió a socorrerlo, desde el extremo de barlovento, el heroico *San Mateo* de Pimentel, que se introdujo en el mismo avispero. Los ingleses aseguran que un barco inglés pasó tan cerca del galeón de Pimentel que un muchacho saltó a bordo, demostrando más valor —y menos sentido común— que sus miles de compatriotas. Después de varias horas de combate a muerte, ambos galeones, destrozados, se quedaron sin municiones, retrasados de la formación y acorralados por los ingleses. Aun así, el bravo capitán Toledo, del *San Felipe*, trató de enganchar al *Rainbow*, que, alejándose, le ofreció la rendición; un arcabuzazo español derribó a quien hizo la oferta, insultando los españoles supervivientes a sus enemigos por su falta de valor.

Se reanudó un cañoneo que ya era una simple ejecución. El *San Juan* de Recalde y la *Ragazzona* de Bertendona quisieron ir en su ayuda, pero una decena de enemigos lo impidieron. Por fin fue el *San Martín* el que pudo llegar, como en las Azores, cuando ya era tarde para el *San Mateo*, que, desarbolado y hecho una criba, parecía sólo un pecio digno de abandono. Pimentel lo negó, solicitando buzos para salvarlo. Sobre las cuatro de la tarde, cuando cesaron las escaramuzas, un chubasco de lluvia hizo desaparecer ambos valientes y desafortunados buques. Toledo intentó evacuar el *San Felipe* por medio de una de las urcas, pero se corrió la voz de que esta se hundía y mucha gente retornó al galeón, que terminó por tocar fondo entre Ostende y Nieuwpoort; unos peligrosos lugares donde campaban a sus anchas los mendigos del mar, que aniquilaron cobardemente a los supervivientes y se llevaron los restos del barco a Flesinga. El destino del *San Mateo* no fue mejor, pues embarrancó también entre Ostende y Sluys, siendo atacado por los filibotes de los mendigos, ante los que Pimentel resistió dos horas. Tomado finalmente prisionero para pedir rescate, a todos sus hombres se les arrojó por la borda para que se ahogasen. El estandarte de este venerable buque, con un Cristo crucificado, se ha conservado durante mucho tiempo en la catedral de Leyden.



Costado de babor de la maqueta del galeón *San Martín* realizado por Félix Sorli. A pesar del imponente aspecto, se hace difícil creer que este buque pudiera recibir del orden del millar de impactos permaneciendo en orden de combate. La escasa eficacia de la artillería naval, y las exageraciones de las crónicas, quedaron demostradas.

La infausta semana, iniciada con la pesadilla del ataque de brulotes y que había proseguido con la acometida enemiga, tenía aún un tercer y peligrosísimo trance preparado. El fuerte viento, del noroeste, fue empujando durante la noche del lunes la desperdigada Armada sobre los bancos de arena de las costas de Flandes. Los mendigos del mar se frotaron las manos ante semejante perspectiva; finalmente, una gran parte de la Armada de Felipe II, destrozada, caería en sus manos como el *San Felipe* y el *San Mateo*. No habría iglesias suficientes en las Siete Provincias para colgar tantos estandartes. Durante toda la mañana del martes 9 de agosto, la Empresa de Inglaterra pareció ir a terminar sus singladuras sobre los bajos de la desembocadura del río Escalda. Medina Sidonia le preguntó a Oquendo: «¿Qué vamos a hacer? ¡Estamos perdidos!»; a lo que el almirante vizcaíno respondió: «Pregunte, su merced, a Diego Flores. En lo que a mí respecta, voy a luchar y a morir como un hombre. Envíeme un suministro de proyectiles».

De nuevo fue la suerte —o el buen Dios— el que libró a la Armada de un fin tan inmerecido. Cuando apenas se sondaban seis brazas bajo el casco del *San Martín*, presagiándose la catástrofe, Medina Sidonia se arrodilló orando con su confesor. El remedio surtió efecto; de pronto, el viento roló al suroeste unos 80°, y los grandes y maltrechos galeones pudieron orzar, proas al norte, para librar la trampa mortal de los bancos de arena. Había faltado poco, pero, al final, el cielo se había mostrado compasivo con los infortunados barcos españoles. Otra catástrofe les esperaba, sin embargo, muy lejos de allí, en las costas de Irlanda. Pero, de momento, faltaban unos cuantos días de navegación para la tragedia. Reconponiendo a duras penas la formación, Medina Sidonia mantuvo rumbo a las aguas norteñas.

«Llegaron, se fueron, y no hubo nada», dirían después los ingleses. Todo había terminado, en efecto, pero los nautas isleños no las tenían todas consigo. La poca contundencia de sus ataques apenas había podido lograr seis o siete bajas de una flota de más de un centenar de embarcaciones. La Armada, aún exhausta, sin municiones y derrotada, seguía navegando las aguas inglesas del mar del Norte sin que nadie se lo impidiera; la gran batalla de Gravelinas no había podido borrarla del mapa, y seguía siendo un peligro latente que los almirantes ingleses no podían ignorar. Howard, tras comprobar el saldo de su cuenta, escribió de la Armada que «Nadie del mundo ha visto jamás una potencia como aquella»; había ido palpándola, personalmente, día a día y no podía ser tan frívolo como otros que se despachaban con frases vanas. Entre ellos, la propia reina, que, decidida a darse un baño de popularidad, bajó con armadura y peluca al campamento donde Leicester preparaba las fortificaciones de Londres contra la invasión de Alejandro Farnesio, siendo aclamada por el populacho. Las buenas noticias llegadas desde las costas orientales la tenían animada, pues estaba ansiosa por licenciar la flota, ahorrándose miles de libras. Sus almirantes, que dejaron de seguir a Medina Sidonia el sábado 13 de agosto, frente a Escocia, trataron de hacerla ver, epistolarmente, el error que podía constituir semejante medida; confesando así, para la posteridad, ser muy conscientes de no haber destruido en absoluto la Armada, lo que suelen olvidar muchos cronistas anglófilos. Walsingham, el criminal que instigó las ejecuciones de Babington y la reina María Estuardo, resumió mejor que nadie la impresión inglesa tras Gravelinas, lejos del triunfalismo posterior: «Así, nuestra manera de hacer las cosas a medias sólo engendra deshonor y deja los males sin curar». El viejo zorro, ya próximo al final de sus días (murió en 1590), conocía mejor que nadie su pueblo y lo que los buenos marinos, mezclados con granujas sedientos de botín y golfantes de puerto —a veces en la misma persona— no habían sido capaces de terminar.

Catástrofe en las costas de Irlanda

A partir del 13 de agosto, en efecto, se acabó el protagonismo de la artillería, los cañones y los soldados, dando paso a las cartas marinas, los pilotos y los navegantes expertos. Afortunadamente, la Armada disponía de muchos y buenos. Los buques supervivientes debían afrontar, en muy mal estado, el incierto paso entre las islas Orcadas y las Shetlands, por encima del cabo Wrath y librando la isla de Stornoway, para tomar luego rumbo a la patria dejando las Hébridas por babor y el perdido

peñasco de Rockhall por el lado opuesto. Todo un alarde de navegación para un piloto que llevara encima lo que llevaban los del *San Martín*. ¿Qué pensaría el duque de Medina Sidonia de su propio buque y los hombres que lo tripulaban? Sin darse cuenta, el galeón portugués se había convertido en una especie de monumento a su propósito de resistir, del mismo modo que el *Santa Teresa* de Fadrique de Toledo, el *Santiago de España* de Antonio de Oquendo, el *Galicia* de Blas de Lezo, el *Real Felipe* de Juan José Navarro e incluso el *Santísima Trinidad* de Luis de Córdoba llegaron a representar un día la voluntad de un almirante español superando a todo trance dificultades y enemigos para llevar a cabo sus propósitos.

El caso del *San Martín*, como el de otros, era el sino de un barco derrotado. Pero continuaba siendo el buque insignia de una Armada de la que su capitán general debía ocuparse. Lo primero, una vez desaparecido el acoso enemigo, el estado de los hombres y las dotaciones; después, inevitablemente, el desagradable apartado de la disciplina. Por último, marcar el rumbo y la derrota a lo que quedaba de la flota. Hechos los recuentos convenientes, se pudo comprobar que una sexta parte de los integrantes de la flota (5.000 hombres) habían muerto en los combates, los buques desaparecidos o siniestrados y, sobre todo, víctimas de la falta de higiene, la mala alimentación y las enfermedades. Otros tres mil estaban postrados en sus literas, enfermos e inútiles para el servicio. La situación era terrible en casi todas las unidades, pero, aun así, Medina Sidonia impartió justicia: veinte de los capitanes que abandonaron el tenedero de Calais precipitadamente, sin regresar después, fueron condenados a muerte y absueltos, aunque perdieron el cargo. Todos, menos un andaluz que, dada la gravedad de sus actos y como se suele decir, «pagó el pato», siendo colgado de la verga de una zabra que paseó el cadáver por toda la flota. No tuvo que ser plato de gusto para el duque, que, aunque el plan se hubiera venido abajo, supo mantenerse tan fiel a las instrucciones reales como le permitieron las circunstancias. Ahora se preparaba para a un segundo y competente servicio, junto con la llegada de la Armada bien formada a Calais: tras el fracaso de la Empresa, devolver al rey tantas embarcaciones y hombres como fuera posible. Lo conseguiría, demostrando que tal vez no fuera un avezado hombre de mar, pero al mando de la flota estuvo un jefe sensato, prudente, que escuchó a sus subordinados y pudo pensar tanto en los suyos como en las instrucciones e intereses reales. Puede que le sobrara, desde luego, piedad y confianza en el destino, faltándole iniciativa y ardor combativo. Pero esto no justifica en absoluto las críticas desafortunadas y de escaso rigor que por lo general se han vertido contra él.

Howard, su adversario directo, se le parecía en cierto modo; también fue prudente, y, a diferencia del duque, estuvo atinado en casi todas sus decisiones, siempre persiguiendo el mejor interés para Inglaterra. Hizo fracasar la invasión consciente de que el personal que tenía a su cargo no era lo mejor del mundo, debiendo contemporizar para llevarse el agua a su molino. Al final, se integró en su flota mucho mejor que el duque en la Armada, aunque no pudo evitar contagiarse de

la codicia generalizada de sus hombres por el botín. Resultó, sin embargo y con justicia, ganador a los puntos. De los almirantes españoles, todos salvo Pedro Valdés estuvieron valientes; algunos hasta el sacrificio como Recalde, Oquendo y Moncada, otros con gran mérito como Bertendona y Leyva. Pero la firme determinación inglesa de no trabar lucha directa barco a barco en ningún caso los dejó fuera de combate. Caso aparte merece Drake, brillante como siempre en sus argucias y su pericia marinera, pero decepcionante en su visión militar y responsabilidad táctica y estratégica. Si Howard se asimila a Medina Sidonia, Drake se miró en el espejo de la propia reina Isabel: inconsistente, impredecible, haciendo la guerra por su cuenta, frívolo e irresponsable; la estrella de los medios, como quedó para la historia. Frobisher, de madera bien distinta, sabía bien lo que decía cuando hablaba de él en términos tan duros. Hawkins quedó en un remoto segundo plano, y Seymour y Winter sólo destacaron en Gravelinas.

Resulta difícil explicar a aquellos que no hayan navegado nunca el desafío al que se enfrentaban los barcos de la Armada supervivientes circunnavegando las islas británicas. Para mejor comprensión, tal vez, al modo de los modernos documentales de la BBC, podría realizarse una reconstrucción económica consiguiendo un velero de treinta y cinco o cuarenta pies en un puerto de Bélgica u Holanda dispuesto a la aventura. Las condiciones de la Armada podrían reproducirse de forma fiel yendo al contenedor de basuras más próximo, donde se tendrían que conseguir las provisiones, podridas, caducadas y, si tienen gusanos, mejor. Podríamos llenar el tanque de agua a la cuarta parte, pero, luego, nuestra mascota o la de un amigo debería orinar dentro holgadamente si se persigue autenticidad, es decir, agua contaminada para beber. También, la noche antes de zarpar, la pasaríamos en vela en una discoteca con la música a tope, que nos deje exhaustos y rendidos. Las únicas medicinas a bordo serían unos paquetes de *kleenex*. Por último (lo más difícil), con una ametralladora o un *kalashnikov* se rociarían de balas el casco y las velas de la embarcación —por supuesto, sin nadie dentro— imitando los efectos de la artillería inglesa. Estaríamos así listos para zarpar, y, ni que decir tiene, quedan prohibidos los pronósticos o modelos meteorológicos, las ayudas a la navegación o navegadores GPS y la radio VHF. Cuando el sufrido velero llegue (si es que llega) a las costas españolas pocas semanas después, habremos sufrido un calvario similar al que tuvo que superar la Armada para regresar a la patria. La gran navegante británica Ellen MacArthur, en su libro *Comiéndose el mundo*, asegura que durante su vuelta a la Gran Bretaña con un pequeño velero de veintiún pies, el *Iduna*, maduró. Las dotaciones de la heroica Armada de Inglaterra, por suerte para ellas, sobrevivieron; los que llegaron, claro. Después de la vuelta al mundo de Juan Sebastián Elcano (el primero), Francis Drake y Thomas Cavendish (medio siglo después) y el tornaviaje de Andrés de Urdaneta con la nao *San Pedro* en el océano Pacífico, creo que la circunnavegación de las islas británicas llevada a cabo en el verano de 1588 por la maltrecha Armada española fue la gran hazaña naval del siglo XVI. Pero, como los héroes llegaban derrotados, nadie

les hizo ni caso; muchos, como Oquendo y Recalde, murieron nada más llegar. Así actuó España con sus hombres de mérito, y así le fue posteriormente.



Timón sobre el combés de la maqueta del galeón *San Martín* realizado por Félix Sorli. Sufrir averías en el timón, o quedar completamente sin gobierno, fue la causa de la pérdida de dos galeazas (*San Lorenzo* y *Girona*) y numerosas naos sobre las costas de Irlanda, en una tragedia sin precedentes.

Salvado este pequeño inciso (¿innecesario?), sigamos brevemente las peripecias de los galeones y las naos supervivientes de la Armada. Durante la segunda semana de agosto tuvieron que afrontar la travesía del mar del Norte y virar a tiempo a babor para el cruce con acierto entre las Shetlands y Orcadas. Inevitablemente, los chubascos, nieblas y temporales durante la noche provocaron nuevas dispersiones de la flota; el domingo 14 de agosto permanecían junto al *San Martín* medio centenar largo de unidades. Algunas urcas y naos habían quedado retrasadas, otras se agruparon en torno al *Gran Grifón*, capitana de la escuadra de Juan López de Medina, formándose un primer subgrupo. Otro se formó en torno a Leyva, con *La Rata Santa María Encoronada* y varias naos levantinas. Oquendo y Recalde también perdieron el rastro de la flota principal junto con otras naves, un galeón de Castilla, dos naos guipuzcoanas y las galeazas. Diecisiete barcos en total se habían separado.

El primero en claudicar fue una urca alemana, la *Bark von Hamburg*, que se hundió el 1 de septiembre, siendo auxiliada por la urca insignia *Gran Grifón* y la nao levantina *Trinidad Valencera*, que salvaron a doscientos sesenta hombres. Empezó entonces para ambos barcos una odisea verdaderamente singular y espeluznante en el caso del buque levantino. La *Gran Grifón*, tratando de dirigirse al oeste para alcanzar el océano Atlántico y poder dar rumbo a la patria mientras reparaba unas graves vías de agua, encontró varios temporales y, viendo que se hundía, acabó extraviada en el dédalo de las Orcadas, de donde logró salir para terminar sus días en la remota isla Fair, cerca de las Shetlands. Allí, los componentes de la dotación fueron bien

recibidos por los lugareños escoceses, trasladándose todos a Edimburgo, donde Alejandro Farnesio pudo rescatarlos fletando unos mercantes. La *Trinidad Valencera* logró llegar al Atlántico y dar rumbo sur, pero, alcanzadas las costas irlandesas, sufrió una gravísima vía de agua el 12 de septiembre, viéndose obligada a recalar en Malin Head, Donegal, no lejos de Londonderry. La nao embarrancó y medio millar de náufragos llegaron a tierra, pensando que los católicos irlandeses los acogerían hospitalarios. Pero el gobernador inglés de Irlanda, Fitzwilliam, sólo tenía una guarnición de dos mil soldados, y temió ser desbordado por los náufragos. Trescientos de ellos fueron apresados, desvestidos y asesinados indefensos por los soldados ingleses en escenas que recuerdan otros tiempos. El resto se dispersaron y sufrieron el acoso y caza como alimañas, ayudados por algunos naturales irlandeses, que sólo lograron salvar unas decenas. Aunque también otros nativos adictos, como McCabb, se vanagloriaron de haber matado casi un centenar de españoles. Por los mismos lugares naufragó también la nao guipuzcoana *Nuestra Señora de la Rosa*, con apenas supervivientes.

No menos perverso y canallesco fue lo sucedido con la también levantina nao *San Juan de Sicilia*, que por las mismas fechas llegó a las costas occidentales de Escocia, en Tobermory, Argyll. Enterado Walsingham de su presencia, mandó un sicario que, infiltrándose a bordo, hizo volar la santabárbara, matando a más de trescientos tripulantes y soldados. En la bahía de Sligo, en Leitrim, aparecieron los últimos días de septiembre más de mil cadáveres, prueba segura de la embarrancada en el lugar de al menos tres embarcaciones de la Armada. En 2015 se ha sabido que una de ellas era la urca *Juliana*, veterana de Lepanto, de la que se encontraron, en la playa de Streedagh, nueve hermosos cañones de bronce de los treinta y dos de su dotación. Es posible que el galeón portugués *San Mateo*, que venía zunchado con cables y en pésimo estado, fuera otra. Cuéllar, capitán destituido del *San Pedro*, viviría en Irlanda una increíble odisea tras el naufragio de la carraca *Lavia* en este lugar. Vagabundó durante varios meses y sólo logró salvar el pellejo acogido, con otros setenta supervivientes, a la protección del clan O'Rourke, huyendo a Escocia a su debido tiempo. Sus peripecias recuerdan a las de los aviadores aliados caídos en la Francia ocupada durante la Segunda Guerra Mundial. Pero la leyenda ha dado para mucho más, incluido que algunos irlandeses pueden ser hijos de estos españoles, lo que está prácticamente descartado.

Más al sur, en la bahía de Galway, sobre la península de Curraun, una placa recuerda desde 1988 la nao levantina *San Nicolás de Prodaneli*, de 800 toneladas y con 355 personas a bordo, que naufragó en Toorglass el 16 de septiembre con sólo dieciséis supervivientes.

Leyva, con *La Rata*, llegó a bahía Blacksod, al sur del cabo Erris —extremo noroccidental de Irlanda— en compañía de la nao andaluza *Duquesa Santa Ana*. La urca, bregada en combates, no podía seguir adelante, así que los casi setecientos hombres de ambos buques embarcaron en la nao y, conscientes de que era imposible

llegar a España en una nave atestada, decidieron tratar de alcanzar las costas escocesas, a menos de ciento cincuenta millas. Remontando la costa, no lograron sin embargo salir de la nefasta bahía Donegal, echando el ancla. Pero el *Duquesa* era un barco muy grande, novecientas toneladas, y acabó yendo sobre la costa para embarrancar. Estaba también allí, fondeada, la galeaza *Girona* del capitán genovés Fabricio Spínola, con el timón averiado. El importante contingente español, de más de mil almas, embarcó ahora en la galeaza tras las reparaciones, que ya llevaba a bordo supervivientes de otro naufragio.



Coronación de popa del alcázar de la maqueta del galeón *San Martín*. Hallándose en un grave apuro la Armada por el peligro de los bancos de Flandes, Medina Sidonia no dudó en ponerse a rezar en este lugar con su confesor, produciéndose un inmediato cambio de viento que salvó la flota española.

De nuevo en ruta hacia Escocia, navegando por el canal del Norte a fines de octubre, *La Girona* perdió el timón en un lugar escalofriante, cerca del arrecife de la llamada Calzada de los Gigantes en el condado de Antrim, el 27 de octubre de 1588. Sin gobierno, el viento del norte lo echó sobre el arrecife en Punta Lacada, contra la que colisionó zozobrando y haciéndose pedazos. De esta tremenda tragedia sólo se salvaron nueve hombres, testigos del naufragio con más víctimas de la Armada, en el que desapareció Alonso de Leyva con más de mil trescientas personas. Los primeros que se apercebieron de las posibilidades de este siniestro fueron George Carew y Sorley MacDonell, de un clan local, los cuales, contratando buzos saturados de *usequebaugh* (*whisky*), lograron recuperar tres cañones y dos cofres repletos de tesoros. Pero sería finalmente en 1967 el cazador de tesoros y buzo belga Robert Sténuit, que venía de fracasar en la ría de Vigo buscando los galeones de Rande, el que halló su vellocino particular con la *Girona*; operando desde el contiguo Portballintrae (50 millas al norte de Belfast), sacaron durante la temporada siguiente monedas de oro, candelabros, vajillas de plata y un sinfín de objetos preciosos como

anillos, collares, cadenas, camafeos, cruces de caballero y un largo etcétera, entre los que destaca un talismán con forma de salamandra en oro y rubíes. Uno de los anillos, como esperando expresamente la llegada de Sténuit, rezaba: «Nada más puedo darte». También se extrajeron multitud de objetos como un cañón de cincuenta libras, un astrolabio de bronce, munición e incluso baquetas para los mosquetes. La mayor parte de estos objetos se exponen en el Ulster Museum de Belfast, que los adquirió en 1972. Es preciso recordar que aunque muchos de estos restos sean de origen español, se trata del naufragio de un barco napolitano, muy alejado de los galeones, con los que algunas crónicas confunden a *La Girona*.

Finalmente, contrastando fuentes, podemos situar en Irlanda el naufragio de al menos diecisiete barcos de la Armada: el galeón *San Marcos*, la galeaza *Girona*, las naos *Trinidad Valencera*, *Nuestra Señora de la Rosa*, *Duquesa Santa Ana*, *San Esteban*, *Lavia*, *Santa María del Visón*, *San Nicolás de Prodaneli*, *Falcón Blanco Mediterráneo* y *Falcón Blanco Mayor*, además de las urcas *La Rata Santa María Encoronada*, *Juliana* y tres más; pero los balances generales coinciden en señalar que fueron veintisiete los buques de la Armada perdidos en las costas irlandesas, con unas pérdidas totales entre tres mil y cuatro mil personas. Sumados a los muertos en combate y los enfermos (la mayor parte de los cuales, por desgracia, fallecerían) resulta un balance total para el desastre de la Armada de Inglaterra entre nueve mil y once mil fallecidos. Del bando contrario, los ingleses, no existen cifras, pero modernamente los historiadores calculan que en los buques amarrados en el estuario del Támesis y Portsmouth, abandonados del favor real y donde se declaró tras Gravelinas una virulenta epidemia de tifus, murieron entre seis mil y nueve mil personas en este mismo período. Las pérdidas totales de la Armada, con veintisiete unidades perdidas en Irlanda y siete en las cuatro escaramuzas o combates, serían treinta y cuatro unidades, que debemos descontar de los ciento veintidós buques de que disponía Medina Sidonia el 29 de julio en el cabo Lizard.

Sin embargo, fueron sesenta y seis los barcos que llegaron con Medina Sidonia a España a partir del 23 de septiembre; en primera instancia ocho navíos arribaron a Santander, quince a Laredo, luego otros tantos a Santander, Pasajes, La Coruña y otros puertos norteños, hasta completar la cifra citada. Eran siete galeones de la escuadra de Portugal, los diez al completo de la escuadra de Castilla, ocho de los andaluces (seis con el *San Francisco* a Santander, el *San Bartolomé* a La Coruña y el *Concepción Retama* a Laredo), seis de los vizcaínos y siete de los guipuzcoanos. De la masacrada escuadra levantina sólo quedaron dos, y la *Ragazzona* tuvo que encallar en Ferrol para no irse a pique. Son cuarenta barcos en total, de los que nos faltan veintiséis que, unidos a los veintidós de la resta de ciento veintidós menos sesenta y seis, resultan cuarenta y ocho unidades de las que no se sabe gran cosa, salvo que debieron dispersarse por puertos flamencos, franceses, norteños y portugueses, en una diáspora de difícil seguimiento. Inevitablemente, un porcentaje de ellos serán desapariciones y naufragios, puede que la mitad, aumentando a una estimación de

casi sesenta unidades perdidas por la Armada, el cincuenta por ciento que se ha venido barajando desde tiempos inmemoriales y que no parece tan descaminado. Con la espeluznante tragedia de las costas y las masacres en tierras irlandesas en poder de los ingleses concluye el episodio propiamente dicho de la Empresa de Inglaterra. Tradicionalmente, el lector encontraba aquí el final de la crónica; pero lo cierto es que hay mucho más que decir.

LA VENGANZA DE ISABEL

Revancha desmesurada

La historia no había terminado, pues le tocaba mover ficha a la reina de Inglaterra, que (siempre metafóricamente) se preparó para tomar la espada, liberando sus hombres de mar más agresivos para que pulverizaran los restos de la Armada en sus puertos de refugio, a fin de que Felipe II quedara sin medios ni posibilidad de repetir el intento durante una buena temporada. En otras palabras: se trataba de darle una buena lección. Isabel pasaba así de heroica defensora de su pueblo al papel de despiadado agresor del masacrado enemigo en fuga. Era, en resumidas cuentas, su venganza; la revancha por todos los miedos, engaños y sobresaltos sufridos durante 1588 por cuenta de la Armada. Esta segunda gran campaña de la guerra hispano-inglesa es la parte ignorada, al menos en las crónicas anglosajonas, que concluyen con la retirada de la Armada, la apoteosis de Isabel Tudor como salvadora de la religión protestante y la presunta forja de la Royal Navy como embrión de la que luego sería flota más poderosa del mundo (300 años después) y cimiento de un nuevo imperio. Pero vamos a ver lo que sucedió en realidad.

Modernamente, la contraofensiva inglesa de 1589 ha recibido en España el nombre de Contraarmada, aunque en su momento no se llamara así. Se trataba de una expedición de castigo pura y dura, ignorada durante siglos frente a la gran derrota de la Armada. Sólo muy recientemente importantes trabajos la han puesto de relevancia en su verdadera magnitud, es decir, como un desastroso fiasco inglés con grandes pérdidas de la Royal Navy de Isabel I por la feroz ansia de esta y sus consejeros por acabar definitivamente con el poderío naval español. Resulta muy difícil, tras verificarse el hecho, tragar con el papel de Isabel como la indignada libertadora de su pueblo; una vez rechazada la invasión, aún se podría creer toda la farsa montada a cuenta de la Invencible. Tras el agresivo episodio presente, su careta cae arrastrada por el viento de la verdad.

Más de la mitad de los barcos de la Armada, maltrechos, habían llegado a puertos gallegos y de la cornisa cantábrica, en tan lamentables condiciones que resultaba dudoso que pudieran volver a la mar en un breve plazo. Pero sus enemigos querían

una seguridad absoluta, es decir, su completa destrucción. Demostrada la vulnerabilidad de los puertos españoles —como había pasado y volvería a pasar con Cádiz— se optó por entrar a saco en los más importantes para dejar todo el material flotante superviviente reducido a pavesas. El segundo gran objetivo de este ataque en varios frentes sería reponer al pretendiente Antonio, prior de Crato, en el trono portugués mediante la conquista de Lisboa, deshaciendo así el éxito español en la batalla de las Azores. En el peor de los casos, según recuerda Mattingly, la ofensiva llevaría la guerra a tierras de Felipe II, manteniéndole ocupado para no pensar en nuevos asaltos de Inglaterra. En tercer lugar, iba a iniciarse una ofensiva oceánica de gran alcance, destinada a lograr un punto de acecho en las Azores (a medio camino de la ruta de retorno del Nuevo Mundo) para obstaculizar el tránsito, e incluso apoderarse, de las Flotas de Indias. Por último, si algún aventurero de altos vuelos, como el hijo de John Hawkins, presentaba una oferta conveniente para continuar con los ataques indiscriminados y los saqueos contra la población civil en la América hispana, el muy honorable gobierno isabelino consideraría la cuestión, ¡no faltaría más! Nos hallamos, pues, ante una revancha global absolutamente desmesurada, que pretendía causar un daño irreparable al Imperio español, el líder mundial, dejándolo sin escuadra, con un reino (Portugal) levantado en armas, desprovisto de los vitales tesoros de procedencia americana y con sus dominios allanados por un hatajo de canallas. Propósitos, como vemos, no sólo agresivos —como todo lo procedente de Isabel— sino auténticamente desaforados y casi paranoicos, instigados seguramente por Walsingham, el primer ministro antiespañol, que fraguaba crímenes y debía creerse con el poder suficiente para decidir el gobierno del universo.

La expeditiva ofensiva quedaría a cargo —ahora sí— de Francis Drake, que tras la derrota de la Armada era el marino del momento en Inglaterra. La expedición se organizó de una singular manera, poniendo la reina veinte mil libras, otras veinte mil los hermanos Norris (que probablemente pensaban hacerse ricos con la expedición), cinco mil el señor Drake y diez mil la ciudad de Londres, que se convertía así en parte agresora. La Royal Navy prestó sólo seis barcos, el insignia de Drake, *Revenge*, el *Nonpareil* a cargo de John Norris —conocido por el apodo de *Jack el Negro*— el *Foresight* del hermano del anterior, Edward, y los *Dreadnought*, *Swiftsure* y *Aid*, a cargo de Williams y los hermanos Fenner. Aprovechando el paso de una gran flota de urcas alemanas camino del mar del Norte, se decidió formalizar su alquiler, lo que permitiría el traslado de un ejército de diecisiete mil hombres. La flota de ciento cincuenta barcos quedaba así organizada en cinco grandes escuadras de treinta unidades, cada una de ellas compuesta por un galeón de mando, catorce naves mercantes inglesas y quince urcas alquiladas.

Es inevitable la comparación entre esta flota de la Contraarmada y la precedente de la Armada. Numéricamente, la Contraarmada, con ciento cincuenta barcos y veintitrés mil hombres en total, era superior a la de Felipe II, que contaba con ciento treinta y un barcos y veintinueve mil personas a bordo; pero sólo tenía seis galeones

de guerra frente a los veintidós de Medina Sidonia (de los que sobrevivirían 18). La Armada dispuso, además, de cuarenta naos armadas, frente a ninguna inglesa. Sin embargo, frente a los cincuenta y ocho transportes españoles, Drake y Norris tuvieron a su cargo ochenta mercantes y sesenta urcas alquiladas. La primera y evidente conclusión es que, mientras que la Armada era una flota de guerra, capaz de aceptar el combate, escoltando a otra menor auxiliar con los suministros y el personal, la Contraarmada inglesa se trataba de una escuadra anfibia, con un pequeño grupo-guía de escoltas armados y una masiva flota de transporte. Esto ha podido llevar a que los cronistas profanos en temas navales hayan minusvalorado la segunda frente a la primera, puesto que los ingleses eran menos de guerra y llevaban pocos cañones. Sin embargo, desde el punto de vista logístico y de valor militar, los medios de una y otra eran similares si no equiparables; por lo tanto, el desastre de una tan dañino para su país como el de la otra.

El 13 de abril de 1589 zarpó esta expedición de Inglaterra, llegando a La Coruña el 4 de mayo; a la vista de semejante flota, el marqués de Cerralbo, gobernador de la ciudad, ordenó hacer aprestos de guerra y movilizar milicianos, logrando reunir unos mil quinientos hombres. Se hallaban en aquel momento en la ciudad las galeras *Princesa* y *Diana*, de la escuadra de Medrano, además de los pequeños galeones (rango de 20 cañones) *San Juan* y *San Bernardo*, que formaran parte de la Armada como sabemos, el primero como integrante de la escuadra de Castilla y el segundo de la de Portugal, además del desarmado *San Bartolomé*, gran nao que perteneciera a la escuadra de Andalucía. Las galeras y el *San Juan* quedaron apostados junto al fuerte de San Antón, reforzando la defensa, mientras se alistaban los cañones de esta fortaleza para hacer fuego. Los ingleses se aproximaron pronto, buscando un lugar para el desembarco.

Nunca se ha explicado, sin embargo, por qué si Drake debía destruir los restos de la Armada no se dirigió a Santander, donde los galeones de Medina Sidonia restañaban sus heridas; o, si tenía la consigna de atizar la rebelión portuguesa, no fue directamente a Lisboa, optando en cambio por atacar La Coruña. Se dice que, habiendo partido de este último puerto la Armada, pensó que podía sorprender allí a los supervivientes. En realidad, los dos pequeños galeones y la nao eran un sabroso objetivo, pero acabarían como un ominoso cebo que produjo a los invasores muchos daños. Tras mantenerse a distancia del fuerte de San Antón, los contingentes ingleses desembarcaron en la playa de Santa María de Oza, bien dentro de la ría, iniciando el avance hacia la ciudad. Llegados al arrabal de Pescadería, libraron una pequeña escaramuza que les resultó favorable, tomando los barrios bajos y causando medio millar de muertos a los españoles. Instalaron entonces la artillería de campaña y, ante el peligro que esto representaba para el puerto, los dos galeones y la nao fueron incendiados por los propios defensores, mientras las galeras pasaban a refugiarse en la contigua ría de Betanzos.

Iniciado el sitio formal de la ciudad el 6 de mayo, en dos semanas se reveló el

carácter numantino de los defensores; el capitán Varela dirigió con acierto la defensa, en la que participaron los paisanos, destacando doña María Mayor Fernández (apodada María Pita) que atravesó a un oficial inglés con una pica, y doña Inés de Ben. Tras dos semanas de situaciones críticas —especialmente tras la toma del monasterio de Santo Domingo el 14 de mayo—, Drake intimó a la rendición, una oferta que fue rechazada. Ordenó entonces el asalto general, lo que le costó un millar de bajas y un desastre militar absoluto, pues sus tropas fueron derrotadas. La Coruña, debió decirse el inglés, no se parecía en nada a las indefensas ciudades americanas que pronto se le rendían, abriendo sus puertas. El día 18, tras casi medio mes perdido, se ordenó el reembarco de la tropa, abandonando inmediatamente la ría tras dejar sobre el campo al menos mil quinientos muertos y dos naves de transporte destruidas.

El paso siguiente llevó la expedición de castigo a Lisboa, que debían conquistar. Drake y Norris llegaron frente al cabo Carvoeiro el 26 de mayo, desembarcando doce mil hombres cerca de la península de Peniche, setenta y cinco kilómetros al norte de la ciudad. Comenzó entonces la difícil marcha por la Estremadura portuguesa, entre el río Tajo y el Atlántico, hostigados por todas partes y padeciendo la tropa epidemias y enfermedades. Los batallones ingleses pasaron por Torres Vedras —donde proclamaron oficialmente a don Antonio—, Lousa y Loures. Mientras, Drake, con sus galeones, apareció frente al estuario para cerrar Lisboa por mar; pero no llegó a entrar en el río, conformándose con fondear frente a Cascais. Se hallaba allí la flota de Matías de Albuquerque, con una veintena de unidades, y pronto llegaría Alonso de Bazán, con dieciocho galeras. La ciudad estaba defendida por unos siete mil portugueses, que no quisieron saber nada del prior de Crato, estando la artillería al mando del conde de Fuentes.

Al frente de la hueste, llegaron los hermanos Norris a Lisboa para encontrar algo parecido a lo de La Coruña: una ciudad amurallada, puesta en armas y decidida a resistir ferozmente. El asedio sólo duró tres días: el primer ataque inglés contra el barrio de Alcántara fracasó, sufriendo los atacantes trescientos muertos. Las galeras de Bazán acosaban sin cesar a los invasores hasta obligarles a refugiarse en el convento de Santa Catalina, de donde les sacó la artillería de la galera del capitán Montfruí. En su huida, los ingleses, precisados de un descanso, estaban levantando un campamento cuando les ahuyentó un fingido desembarco de Alonso de Bazán, incurriendo en el error de señalarse encendiendo antorchas contra las que este ordenó disparar, haciéndoles una masacre. El segundo ataque fue rechazado desde el río por las galeras; refugiados otra vez los invasores en Santa Catalina, Bazán desembarcó tropas que capturaron muchos prisioneros, aterrorizados por el fuego naval español, que Drake, para desesperación de los Norris, ni se molestó en responder.

El fracaso invasor era total. Además, el 11 de junio entraba, procedente de Cádiz, el adelantado mayor de Castilla, Martín de Padilla, con nueve galeras y mil soldados de refuerzo. Tras perder otros dos barcos en Lisboa y sufrir en total casi diez mil bajas en sus filas (casi la mitad de su fuerza) a Norris no le quedó otra que, tras

presentar sus respetos al prior, ordenar el reembarque el día 16, poniendo pies en polvorosa. Drake, como alma que lleva el diablo, se separó de sus transportes para marchar, con veinte barcos escogidos, a la captura de una incauta Flota de Indias con la que hacerse perdonar por la reina, mientras Martín de Padilla, con siete galeras, (*Capitana, Segunda, Florida, Serena, Palma, Leona y Peregrina*) partía a la caza de los indefensos transportes de tropa ingleses.

Daba así comienzo una apasionante cacería: el adelantado de Castilla atacó en fila india con sus galeras, por el sector de popa, a los barcos enemigos que iba atrapando, acribillándolos con fuego de mosquete al aproximarse. Fueron así apresados cinco buques de transporte, que sufrieron seiscientas bajas entre muertos y heridos. Tomó luego el relevo de Padilla Alonso de Bazán con sus galeras, capturando tres buques enemigos más; se dice que Drake, enterado de ello, quiso volver en ayuda de los transportes, pero el viento se lo impidió; aunque las malas lenguas dijeron que, obsesionado por atrapar una Flota de Indias como fuera, optó por una huida hacia adelante, dejando una vez más en la estacada a los suyos. En total, los españoles hicieron ocho presas que, sumadas a los cuatro barcos perdidos anteriormente, suman doce barcos perdidos por la Contraarmada a manos enemigas.

A continuación se abatió sobre la ya muy dispersa expedición un temporal, dando cuenta de una docena más de unidades. El epílogo de esta catastrófica empresa lo puso Drake con sus ataques de estilo pirático: asaltó Porto Santo, en Madeira, luego recaló sobre la Península, entrando en Vigo para hacer aguada (no sin bajas) y, finalmente, un nuevo temporal le hizo desistir, llegando a Plymouth con sus galeones a primeros de julio. Entretanto, los transportes navegaron dispersos hacia Inglaterra, sufriendo una epidemia a bordo que elevó las bajas a más de la mitad de la fuerza; otros buques ingleses fueron víctimas de los corsarios españoles del Cantábrico. Mattingly reconoce: «El ataque inglés a Portugal en 1589 terminó con el más rotundo de los fracasos, la guerra continuó todavía durante catorce años, es decir, de hecho continuó mientras vivió la reina Isabel, para terminar en algo así como una retirada».

En resumen, los principales objetivos del ataque, aniquilar los restos de la Armada y levantar Portugal en armas, se saldaron con un completo y estrepitoso fracaso, lo que por el momento haría bajar considerablemente en las islas británicas la oscilante cotización de Francis Drake. Por lo que respecta a las pérdidas, si la Armada en campaña se dejó alrededor de treinta y cinco buques, la Contraarmada tuvo pérdidas de entre veinticinco y treinta unidades de diversa importancia. En lo referente a los daños personales, la catástrofe anterior costó a los españoles de nueve mil a once mil personas; la Contraarmada acababa de sufrir unas bajas similares, que, unidas a las seis mil o siete mil de la campaña precedente, colocan a la marina inglesa con unas pérdidas sensibles, casi quince mil personas a la sazón, muy por encima del enemigo. Una tragedia inmensa provocada por unas decisiones reales exageradamente agresivas y muy desafortunadas. En 1588, Inglaterra, tras haber rechazado el intento de invasión, quedó en una airosa situación, con predominio

moral y la capacidad militar para rechazar los asaltos subsiguientes. Isabel dilapidó tan magnífica situación dando el monstruoso paso en falso de la Contraarmada. Además de condenar a la muerte a miles de sus súbditos, despilfarró su razón moral, su predominio político y su aparato militar, unos recursos imprescindibles para la defensa. Sus episodios de sensatez y aparente cordura se veían así compensados por unas atrabiliarias irresponsabilidades como esta. Cerezo recuerda que Inglaterra, tras 1588, ni obtuvo ni conservó el dominio de los mares, y, de hecho, el tránsito de la Carrera de Indias durante 1589, 1590, 1593 y 1596 lo efectuaron novecientos ochenta y siete buques mercantes, con sólo un trece por ciento de pérdidas. Un injustificado esfuerzo agresivo había dejado a Inglaterra, como a España tras la Invencible, casi exhausta.

Pugna en las Azores

Las hostilidades continuaron en las aguas del Atlántico, donde el maquiavélico plan continuaba en vigor: en La Habana había quedado a la espera una Flota de Indias a causa de la Armada; tras el desastre, era un tesoro vital para el futuro del imperio. Durante tres años (1589-1591) los marinos británicos trataron de impedir su llegada a Cádiz por todos los medios; finalmente, y no sin incidencias como temporales, naufragios, etc., logró efectuar felizmente el tránsito. De los sesenta barcos que la integraban, naufragaron dieciséis en las Azores, pero se pudo rescatar cargamentos y el resto llegó a Cádiz al mando de Navarro y Arteaga. Contra ella, el gobierno de Inglaterra desplegó un total de tres escuadras en años sucesivos; primero, George Clifford, conde de Cumberland, que atacó Faial con trece galeones, utilizando esta isla como base entre septiembre de 1588 y octubre de 1589. Logró en el período capturar una decena de naves mercantes sueltas que iban recalando en las Azores, procedentes de Brasil y Nueva España. Advertidos los españoles de este peligroso intruso en una de sus islas, Cumberland se replegó hacia el cabo de San Vicente, a la espera de la ansiada flota, a finales de 1591. Topó allí con la escuadra de galeras de Francisco Coloma, que le puso en fuga frente a las islas Berlingas con la pérdida de una nave de catorce cañones, una carabela y una zabra. Un fracaso más a añadir al de La Coruña y Lisboa para los ingleses.

De forma simultánea, y siempre con objetivo la codiciada flota, John Hawkins y Martin Frobisher, con cinco galeones, quisieron atraparla en 1590 en origen, es decir, a la salida de La Habana; sólo consiguieron perder un barco sin contrapartida.

Durante este mismo año, Pedro de Zubiaur efectuó una patrulla por las costas de Finisterre apresando nada menos que siete corsarios ingleses que merodeaban por allí. Mientras, en las Azores y en relevo de Cumberland había llegado Thomas Howard, conde de Suffolk, desplegándose de nuevo para tender la emboscada a la Flota de Indias. El gobierno inglés le había confiado veintidós naves, seis de ellos grandes galeones; entre ellos, el *Revenge*, que fuera de Drake contra la Armada y en la Contraarmada. Estaba ahora al mando del almirante de Inglaterra, Richard Grenville. Este nuevo «dueño» del *Revenge* era un veterano soldado, armador y miembro del Parlamento; veinte años atrás había peleado contra los turcos en Centroeuropa y, en la década anterior, había marchado al Nuevo Mundo para conocer las incipientes colonias norteamericanas. Cuando atacó la Armada española en 1588, aportó de su bolsillo tres barcos para la campaña. Ahora recogía el fruto de su generosidad, aun cuando, como marino y corsario, su única cualidad destacable fuera haber desarrollado un odio visceral hacia los españoles, que, bien correspondido, acabaría sellando su final y el del *Revenge*.

Medio año, de marzo a finales de agosto, estuvo el conde de Suffolk en las Azores esperando el paso de la Flota de Indias. En este tiempo se sucedieron correrías por las islas, registrándose escaramuzas y rivalidades entre los mandos de la flota que nada bueno presagiaban. Por fin, el 30 de agosto, los británicos vieron aparecer por poniente las velas esperadas, entre las islas de Flores y Cuervo, las más occidentales de las Azores, que constituyen la auténtica entrada del archipiélago. No se trataba, sin embargo, de la Flota de Indias, sino de la propia y rediviva Armada Invencible, reconstituida y al mando de don Alonso de Bazán; tres años después del desastre de Inglaterra, España había logrado armar cincuenta y cinco barcos con siete mil doscientos hombres de guerra a bordo, con unas escuadras al mando de Martín de Bertendona, Marcos de Aramburu, Antonio de Urquiola y Sancho Pardo. Llegaban a las Azores al encuentro de Luis Coutinho, que debía aportar ocho buques ligeros para la escolta. El herido brazo armado del Imperio español, curado y reforzado, se preparaba para ejercer su dominio en las líneas de comunicación del Imperio.



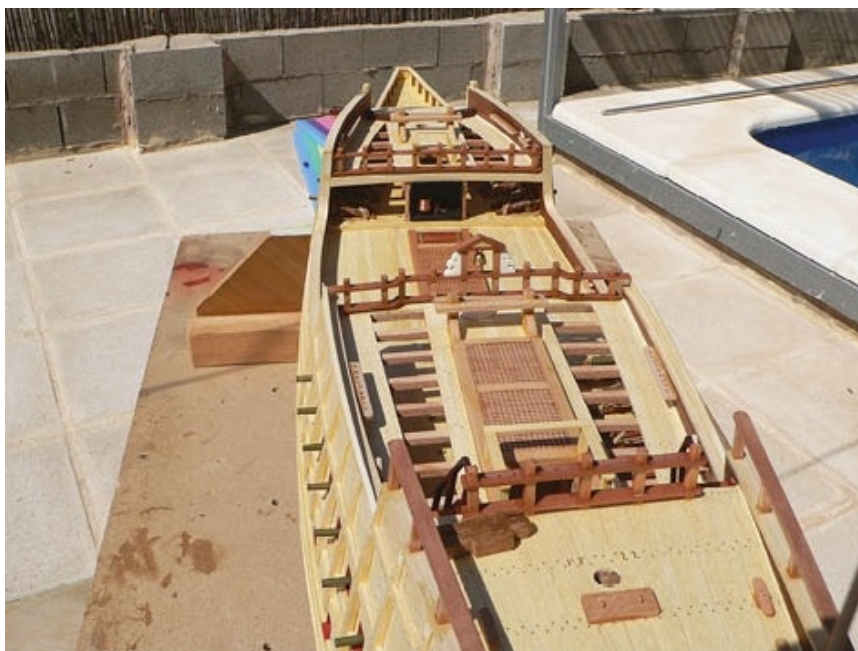
Proa de la maqueta del galeón *San Martín* realizado por Félix Sorli. A duras penas lograron casi todos los galeones y algunas naos, en total sesenta y seis unidades, regresar a España en pos del buque insignia del duque de Medina Sidonia.

Era una flota impresionante, con dieciséis galeones de más de mil toneladas como el insignia *San Pablo* y los *San Felipe*, *San Andrés* e incluso el veterano *San Martín*, además de otros tres del rango de las ochocientas toneladas (*Santo Tomás*, *San Bernabé* y *San Cristóbal*) y otros siete del tamaño del *Revenge*, de quinientas toneladas, entre ellos uno portugués, el *Santiago*. Además, el navío particular *Santa María de Begoña*, que superaba las mil toneladas, los *Santa María la Blanca*, *Santa María del Juncal* (veterana de la escuadra de Andalucía) y *Concepción*, de unas setecientas toneladas, e infinidad de buques menores, entre ellos dos ingleses, los *San Juan* y *La Caridad*, de unas doscientas toneladas cada uno, seguramente apresados.

Con semejante desproporción de fuerzas, Suffolk, sobrino de Charles Howard, no dudó en volver grupas para darse a la fuga a toda vela, pues el cazador tenía todas las papeletas, en esta ocasión, de resultar cazado. Pero algo que nunca ha quedado claro debió pasar entonces en la flota inglesa, o, más concretamente, por la cabeza de Richard Grenville, pues no todos hicieron lo mismo: el *Revenge* aceptó el combate. Las crónicas británicas hablan de un «alarde de gallardía» haciendo frente a los españoles. Desconocemos si se lanzó contra ellos en plan kamikaze, fue atrapado por la vanguardia de la Armada o la esperó, desafiante, a pie firme. Se cuenta que, al inicio del combate, hundió un barco e inutilizó a otro. Para que un galeón mediano de sólo cuarenta cañones hunda fulminantemente a otra embarcación, es que esta era pequeña o ligera. Podemos conjeturar que se tratara de las zabras y pataches de vanguardia de la Armada española, que entretuvieron combatiendo al ardoroso Grenville lo suficiente como para que llegaran buques mayores a hacerle frente.

Finalmente, como cabía esperar, el *Revenge* fue atrapado y rodeado por tres

galeones españoles, escena que muestra el tapiz bordado en su honor; al frente de los cuales estaba, según Tennyson, el *San Felipe*. El tiempo que duró esta resistencia, quince horas, parece excesivo; en mucho menos tiempo, un galeón normal ya habría consumido todas sus municiones (50 balas por cañón, no lo olvidemos), y sólo le quedaba evitar el abordaje luchando cuerpo a cuerpo. Puede que el buque isabelino lograra en algún momento rechazar a sus enemigos, desligándose del combate, hasta ser atrapado de nuevo. Pero, rindiéndose a la aplastante superioridad numérica, el *Revenge*, que fuera enseña de Drake, prototipo de la construcción naval británica e icono de la lucha contra la Armada, arrió el pabellón frente a esta siendo apresado por sus iguales españoles. Había perdido por completo la arboladura, su obra muerta estaba desintegrada y el casco en muy mal estado, con casi la mitad de sus defensores muertos o heridos; entre estos últimos, de un arcabuzazo, Richard Grenville, que falleció a bordo del *San Pablo*, siendo sus últimas palabras: «He terminado mi vida como debe hacerlo un auténtico soldado que ha luchado por su patria, su reina, su religión y su honor». El *Revenge* pasó a engrosar, con los *San Juan* y *La Caridad*, presas también inglesas, la lista de buques tomados al enemigo por la Armada. Aunque no por mucho tiempo: a los cinco días de su captura se declaró un temporal que lo echó a pique. No todo serían, sin embargo, fracasos ingleses en las Azores. Regresado Clifford, conde de Cumberland, en 1592 y 1594, atrapó dos valiosos buques españoles, el galeón de la Flota de Indias *Madre de Dios* y la nao portuguesa *Cinco Chagas*. Pero lo cierto es que la audaz y prolongada ofensiva de la Royal Navy en las Azores terminaba con un nuevo y sangriento fiasco, cambiando dos naves de carga por un galeón de primera línea y sin haber conseguido atrapar, ni de lejos, a la soñada Flota de Indias. Quedaban, de toda la desastrosa contraofensiva, los asaltos piráticos en Indias; veamos qué suerte les estaba destinada.



Vista panorámica de la cubierta de la maqueta del galeón *San Martín*, realizado por Félix Sorli. A pesar de los numerosos daños y las cuatro escaramuzas que libró en Inglaterra, este buque pronto estuvo reparado y

Persecución en el Pacífico

Recordemos que, en 1578, Francis Drake había inaugurado lo que luego se conocería como Ronda del Pacífico, es decir, el ataque a las costas de lo que hoy son Chile y Perú entrando desde el estrecho descubierto por Fernando de Magallanes. En su estela vino, en 1587, Thomas Cavendish con tres barcos y ciento veintitrés hombres, que cruzó el estrecho de Magallanes encontrando allí quince hombres y tres mujeres supervivientes del puesto de vigilancia ideado por el español Sarmiento de Gamboa, a los que ofreció inútilmente rescate, apoderándose de un piloto. Acto seguido, salió al Pacífico para irrumpir en estas costas, saqueando Arica y Payta. Sin embargo, en Puerto Quintero, al norte de Valparaíso, se le combatió, causándole siete bajas, y en Puna sus barcos fueron atacados con piraguas, dejando otros veintisiete ingleses muertos sobre el terreno. Lograría, no obstante, un gran golpe final capturando la nao de Acapulco *Santa Ana* con setecientos mil pesos, culminando la *Desire* esta circunnavegación por el oeste con el tesoro a bordo al mismo tiempo que tenían lugar los sucesos de la Armada Invencible, proclamándose Cavendish tercer circunnavegador del globo tras Juan Sebastián Elcano y Francis Drake.

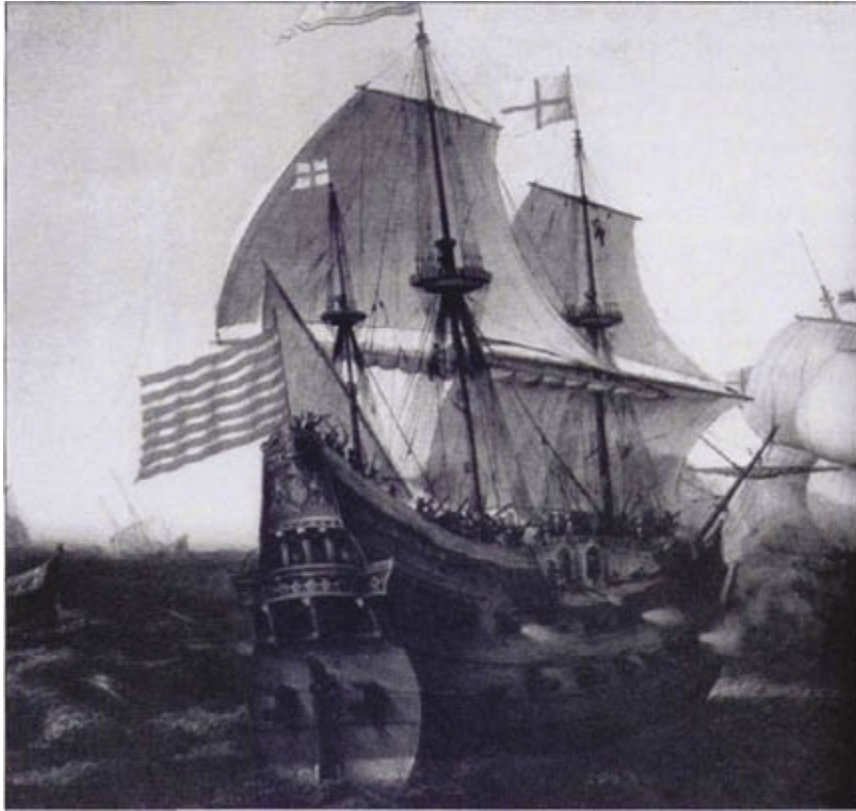
Volvió a partir al asalto en 1592 con seis barcos, pero esta vez no tuvo suerte. Tras perder la mitad de su flota en Brasil, desapareció tragado por un temporal, no lejos de Pernambuco. Enardecido por estas hazañas, o tal vez por las de su padre, también zarpó este año de Inglaterra el hijo de John Hawkins, Richard, con la *Dainty* (Golosina) un galeón de unas quinientas toneladas y treinta cañones bautizado por la propia reina, al que acompañaban una nao con provisiones y el patache *Fantasy*. Hawkins seguramente pensó que, dada la situación de guerra en el Atlántico y las costas españolas peninsulares, era un buen momento para incursionar por tercera vez en el mar español, el océano Pacífico, a la búsqueda de oro y riquezas. La idea no acabaría bien; pero lo cierto es que Richard Hawkins se convirtió en el protagonista, a lo largo de la costa del Pacífico, de una persecución de película, en la que ambos rivales, españoles e ingleses, se mostraron hábiles, perspicaces, tenaces en el propósito y, finalmente, valientes en el combate.

A estas alturas de la guerra ya se estaba gestando en El Callao la Armada del mar del Sur española, siempre afectada por los escasos medios y la mala calidad del material disponible; una situación crónica que se prolongó secularmente, hasta la

emancipación final de los países sudamericanos. Lo que no sufrió esta Armada fue la escasez de personajes, puesto que en sus filas pudo contar con el teniente general don Blas de Lezo, y entre sus efectivos logró alinear buques capturados al enemigo como la fragata exfrancesa *Danycant*, la holandesa *Brillante* (rebautizada *San Francisco de Padua*) o el Águila *Volante*, que pasó a ser *San Francisco Javier*. Mucho antes, sin embargo, se incorporó a sus filas un galeón al que se llamó *La Inglesa* y que no era otro que aquel del que acabamos de hablar: la *Dainty*. Vamos a ver cómo.

La expedición inglesa de Richard Hawkins zarpó del puerto de Plymouth el 22 de junio de 1592, empleando cuatro meses para llegar a las costas sudamericanas, sin detenerse en Canarias —como era habitual en su progenitor— debido a los temporales. Otros ocho meses tardaría la *Dainty* en cruzar el estrecho de Magallanes, tras haber perdido el barco avituallador por el camino y desertado el patache; luego emprendería el ascenso por las costas chilenas, con ayuda de viento del sur. Como sería norma a partir de entonces, hizo escala en las islas Juan Fernández, regresando al litoral continental para perpetrar sus correrías; pasó de largo frente a Valdivia, recalando finalmente en la bahía de Valparaíso, donde los hombres de Hawkins afilaron sus aceros para lanzarse al ataque.

En este puerto chileno no existía defensa alguna, así que cayeron fácilmente en poder de la *Dainty* cuatro barcos mercantes por cuyo rescate obtuvo Hawkins veinticinco mil ducados. En uno de ellos, además, secuestró por la fuerza al piloto Alonso Pérez Bueno, sumándolo a su dotación. A mediados de mayo zarparon al fin los corsarios ingleses de Valparaíso con rumbo norte, perdiéndose en las extensiones oceánicas; pero, en su persecución, había salido también uno de los barcos liberados, el de Juan Martínez Leyva, para dar aviso en El Callao. La alarmante noticia no cogió desprevenido al virrey del Perú, don García Hurtado de Mendoza, marqués del Cañete, que, siguiendo instrucciones en previsión de ataques a las costas del Pacífico, ya tenía preparadas cinco naos armadas del rango de la *Dainty* (500 toneladas y entre 25 y 30 cañones) y otros tantos buques menores en diferentes grados de alistamiento; así pues, dos capitanas, la almiranta *San Andrés*, la *Santa Ana* y el *San Juan*, cuatro pataches y un último buque singular, una galibraza, híbrido a más no poder pues resultaba un cruce entre galeota y galera, barco velero y de remo: una embarcación ágil, de gran movilidad y poder atacante. La simple disposición de estas fuerzas, inexistentes cuando llegaron a estas costas Drake y Cavendish, auguraba un negro futuro para el hijo de John Hawkins y los suyos.



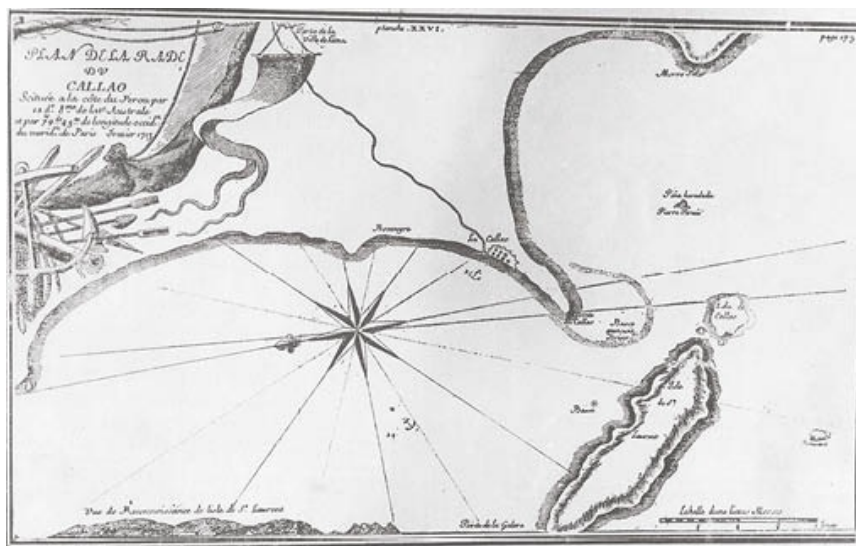
Grabado de época del galeón *San Martín*, elaborado con una razonable licencia artística. Finalmente, el buque que fuera de Álvaro de Bazán y luego de Medina Sidonia, superviviente de la durísima campaña y la posterior cacería en las Azores, fue el pilar fundamental sobre el que se edificaría la futura Armada del mar Océano española con base en Lisboa.

Sin perder un momento, quedaron a son de mar la capitana *San Pedro* y *San Pablo* al mando de Andrés Gómez, la almiranta *San Andrés* de Vargas Carvajal, el *San Juan* y los cuatro pataches cargados hasta los topes con tropas de abordaje. Esta flotilla perseguidora casi cuadruplicaba en fuerza a la *Dainty*, pero era mucho más dependiente de tierra que ella, pudiendo el galeón inglés zafarse manteniéndose en la mar durante largo tiempo. Mejor habría sido, tal vez, enviar una nao rápida para mantener el contacto con los mejores hombres y varios pequeños bajeles de apoyo y enlace. Al mando de un pundonoroso guerrero, el cuñado del virrey don Beltrán de Castro y de Las Cuevas, zarpó esta armadilla de El Callao el 24 de mayo de 1594 mientras don García seguía tomando medidas como enviar un aviso de la presencia del depredador enemigo al istmo centroamericano y el virreinato de la Nueva España, mediante los ágiles correos de los indios *chasques*, el servicio postal de la época.

Pero, el 3 de junio, llegaba a Lima el mensaje de que la *Dainty* había sido avistada en Arica; parecía que Hawkins daba por terminado su crucero por las costas chilenas y emprendía el del litoral peruano, situándose a unas trescientas leguas de El Callao. De nuevo don García reaccionó presto, enviando un esquife para avisar a don Beltrán y preparando ambos galeones restantes y la galibraza para salir al encuentro del peligroso buque de presentarse este ante El Callao. Las noticias fueron llegando con cuentagotas: el pirata se había detenido en las islas Chinchas, a sólo ciento diez

millas náuticas de El Callao, para realizar reparaciones. El esquife enviado a don Beltrán le encontró el día 4, replegándose así la armadilla sobre El Callao. Tal vez fuera factible poder alcanzar a la *Dainty* en su imprudente aproximación al principal puerto español del virreinato del Perú, El Callao, base de la recién creada Armada del mar del Sur. Que el inglés llegara allí sin saber lo que le estaba esperando debe ser un éxito a anotar en la cuenta del piloto secuestrado, Alonso Pérez; Hawkins fue poco inteligente confiando la derrota a quien, lejos de mostrarle lealtad, acabaría por meterle en la boca del lobo.

Las consecuencias de estas acciones llegaron el domingo, día de la Trinidad: la *Dainty* fue avistada al amanecer por la armadilla de don Beltrán. Pero, cuando los buques españoles alcanzaban a su enemigo, entró por su lado un tremendo chubasco, que sorprendía con todo el trapo tendido, en persecución, a los *San Pedro* y *San Pablo* y *San Andrés*, capitana y almiranta de don Beltrán, desmantelando a ambos las arboladuras. Impotente, el español tuvo que ver cómo la nave inglesa se escapaba ante sus mismas narices, perseguido aún por el *San Juan*. Hawkins y los suyos no dudaron en alijar su buque largando por la borda gran parte de la rapiña y el botín logrado en Valparaíso. Sólo así, al anochecer, y para frustración de todos, la *Dainty* logró mantener las distancias con el *San Juan*, escabulléndose entre las sombras. El regreso de don Beltrán a El Callao con dos buques desarbolados y sin haber apresado al inferior enemigo fue tan duro para el general que, avergonzado, no quiso bajar a tierra hasta que supo que el marqués le mantenía la confianza.



Plano del puerto y alrededores de El Callao, en Lima, actual Perú. A finales del siglo XVI, era la base de la Armada española del Mar del Sur que, al mando de Beltrán de Castro, partió en mayo de 1594 para capturar la *Dainty* de Richard Hawkins, una empresa rematada con éxito.

La escurridiza nave inglesa, mientras tanto, había seguido hacia el norte para poner agua de por medio; singlando a una razón de cincuenta millas diarias, la semana siguiente recaló sobre la isla de Lobos y Huanchaco, donde Alonso Pérez fue desembarcado sin represalia alguna el 16 de junio, y, tras realizar aguada y alguna

rápida reparación, la *Dainty* siguió con rumbo norte para doblar el cabo Blanco y navegar frente al golfo de Guayaquil, San Lorenzo y Manta, que tal vez ofrecieran mejores perspectivas. Hizo bien en no demorarse, porque don Beltrán, tomando la recompuesta almiranta *San Andrés* de Vargas y la galibraza al mando de Lorenzo de Heredia, había zarpado sin tardanza de El Callao y, prácticamente, le pisaba los talones. El 20 de junio, la Armada del mar del Sur llegaba exhausta a Payta, donde se enteró de que Hawkins acababa de pasar por allí, navegando casi cuatrocientas millas hacia el norte durante la siguiente semana, ya con la certeza de que la *Dainty*, no menos agotada, estaba fondeada en la bahía de Atacames con un pequeño buque que había apresado.

El 30 de junio, Hawkins se despertó con la desagradable visión de sus enemigos: le habían atrapado. Optó por atacar precipitadamente, pero fue rechazado por una tremenda salva española de mosquetería y los cañones de la *San Andrés*. Mientras tanto, la galibraza había represado la captura de la *Dainty*; a bordo de esta última, los apenas ciento veinte marineros ingleses comprendieron que sus andanzas habían terminado. Aun así, intentaron de nuevo la escapatoria; esta vez, sin embargo, no hubo chubasco salvador, sino que, sin apenas viento, ambos navíos se tantearon por la bahía componiendo el difícil baile de tratar el español de llegar a distancia de tiro y el inglés de escapar. Por fin, el 2 de julio, llegaba el acto definitivo, logrando la almiranta de don Beltrán alcanzar la esquivada nave inglesa. Tras una andanada por estribor y una descarga de mosquetería, don Beltrán intimó a Hawkins a rendirse y este se negó, por lo que hubo una nueva andanada y el español pasó al abordaje y a la lucha cuerpo a cuerpo. Se combatió muy duro, destacando en la lucha los soldados españoles Calderón, Quiñones, Lezcano, Luján, Rivera y Avalos, como proclama el *Poema de Santa Rosa* del conde de La Granja. También Lope de Vega, en el Canto III de *La Dragontea*, hizo referencia a este victorioso primer combate de la Armada del mar del Sur:

Don Beltrán le acomete y a su lado
Se pone el navichuelo vizcaíno
Derríbale el trinquete de un balazo
Que tantos recibió que en breve espacio
Pensó cubrirle de una y otra ola

Resolviéndose el combate favorablemente a las armas españolas, y quedando la *Dainty* en poder de los vencedores, que la rebautizaron *Nuestra Señora de la Visitación*, alias *La Inglesa*. Richard Hawkins, herido de dos balazos, fue capturado por Francisco de La Cueva y el capitán Del Pulgar, y llevado a la presencia de don Beltrán, que mandó curarlo; volvería sano y salvo a Londres en 1602. Mas no lo hicieron casi treinta ingleses caídos en la refriega, quedando noventa más prisioneros. Con la captura de este galeón inglés no sólo terminaba la contraofensiva inglesa por mar de 1589-1594 —rechazada en todos los frentes— sino que quedó garantizada la seguridad de las costas del océano Pacífico por mucho tiempo, al menos medio siglo.

El absoluto desastre inglés, sin embargo, lejos de conducir la guerra a unas tablas que culminaran en conversaciones de paz, llevó a una nueva fase muy violenta, en la que ambos adversarios se agotarían inútilmente sin conseguir alterar los términos. A lo largo de esta última secuencia de guerra de 1595 a 1603, encontrarían su cita con el destino cuatro protagonistas de la campaña de la Armada Invencible, Francis Drake, John Hawkins, Charles Howard y el rey Felipe. Pero, en la anterior, lo cierto es que Isabel y sus consejeros, buscando dar una lección a este último y sus marinos, la habían recibido, bien severa, ellos mismos en pleno rostro, interpretando a la perfección el dicho de «el tiro por la culata».

La guerra de Francia

En 1589, el rey Enrique III de Francia fue asesinado por un fraile fanático, Clemente, siendo sucedido primero por Carlos X, proclamado en París y muerto repentinamente, y luego por el protestante calvinista Enrique IV el Bearnés, un rey guerrero y optimista. Estallaba la guerra civil en Francia entre la Liga Católica y el nuevo monarca, un campo intermedio de batalla que Isabel de Inglaterra y Felipe II no iban a desaprovechar para su interminable guerra religiosa y de personal aversión entre ambos reinos. Entramos así en un período histórico normalmente muy desconocido, pues tras el episodio de la Armada Invencible, Inglaterra y España libraron una difícil campaña en la Bretaña francesa. La base inglesa, frente a la isla de Ouessant y a sólo un paseo desde Plymouth, era el puerto bretón de Brest, mientras que los españoles se asentaron más al sur, en el cauce del río Blavet, donde estaba la fortaleza del mismo nombre. Si hoy se visita el macropuerto de Lorient, donde todavía existen las imponentes bases de los submarinos alemanes K-1, K-2 y K-3, muy pocos sospecharían que allí cerca, en la ribera del río, los españoles de Felipe II ya se habían hecho fuertes siglos antes.

La idea del monarca español era reclamar en Francia los derechos al trono de su hija Isabel Clara Eugenia, habida con su tercera esposa Isabel de Valois. Isabel de Inglaterra, ni que decir tiene, no podía permitir que Francia se convirtiera en otro Portugal, dejándola aislada del continente y apenas con Holanda como aliada. Pero Enrique tenía ideas propias y, tras vencer a la Liga Católica en Ivry, emprendió el camino de la capital, París, defendida por los católicos. Felipe II reaccionó inmediatamente, ordenando a Alejandro Farnesio entrar en Francia con el ejército salvado de la Empresa de Inglaterra. Al duque de Parma no le venía bien; tras tener que aguantar las amargas críticas de la corte española por lo sucedido con la Armada de Medina Sidonia, había pacificado su reino, los Países Bajos católicos, y tenía contra las cuerdas, en el norte, a Holanda y Zelanda. ¿Para qué meterse en líos? Sin embargo, tomó sus dieciocho mil soldados y se puso en marcha hacia el sur, una vez más, para sacarle las castañas del fuego a su ingrato tío. Tomó Lagny y la fortaleza de Corbeil, obligando, en tan sólo cinco meses, a levantar el cerco de París a Enrique,

volviendo a Bruselas en cuanto pudo, a finales de 1590.

Enrique, con el apoyo y la financiación de Isabel, la emprendió entonces con Rouen, cerca de la desembocadura del Sena y el puerto de Le Havre. Felipe II, aliado al duque de Saboya y la Liga Católica, diseñó entonces un plan terrible para atacar al *Bearnés* desde Flandes, el Rosellón y Bretaña, sometiéndole a un cerco implacable. Se encargó de esta última operación y la toma de Blavet un nuevo gran marino español, Sancho Pardo Osorio, que, con una pequeña escuadrilla de siete naos, cuatro galeras y una treintena de zabras y pataches, llevaba a bordo el ejército de un viejo conocido, el maestro de campo Juan del Águila, que fuera comandante del puente de Farnesio, con su tercio a bordo, en la conquista de Amberes cinco años atrás. Habiendo partido de Ferrol en octubre de 1590, la escuadrilla, con un tiempo de perros, eludió las fortalezas protestantes de Belle Île y la isla de Groix, expulsando de allí siete bajeles ingleses que huyeron sin presentar combate. Pudo así Pardo Osorio desembarcar a Juan del Águila en Saint Nazaire, emprendiendo este el camino de la costa para, en combinación con la escuadra, tomar definitivamente la fortaleza de Blavet.

Para contrarrestar este predominio hispano en Bretaña, en el verano de 1591 llegó a Brest el coronel John Norris, el desafortunado *Jack el Negro* de la fatídica Contraarmada. Juan del Águila también recibía refuerzos, el ingeniero militar y *poliorceta* Cristóbal de Rojas y otro marino español pronto célebre, Diego Brochero, un capitán de galeras, que había estado apoyando en Languedoc el ataque del duque de Saboya y ahora, pese a las malas experiencias previas de Hugo Moncada y Diego Medrano con embarcaciones de este tipo en el Atlántico, acudió a Blavet con cuatro de ellas. Del Águila pudo así avanzar hacia el norte en dirección a Rennes y St. Malo para aislar al enemigo en la punta del Finisterre francés, desde donde se ven las islas anglonormandas, Guernsey, Jersey y St. Helier. Brochero inició una implacable cacería costera, apoderándose de cuanto buque francés o inglés encontraba en estas aguas y entrando en Brest para reconocerlo, una incursión que, cerca de Le Conquet (en la punta de St. Mathieu, frente a la isla Ouessant) le brindaba la posibilidad de una *vendetta*, largamente acariciada, de los mendigos del mar, a los cuales sorprendió con ciento veinticuatro de sus minúsculos bajeles, *skutjes* y filibotes, capturando siete, entre ellos la almiranta de su flotilla. Sin embargo, una vez más, fue la logística y la falta de fuerzas —apenas dos mil hombres— la que detuvo a Juan del Águila y Diego Brochero; detrás de ello no hay otra cosa que el recelo de los jefes de la Liga Católica, franceses al fin y a la postre. No obstante, Del Águila y los católicos galos planificaron conjuntamente el asalto de Brest, que fracasaría por la llegada a este puerto de otro ejército inglés de tres mil soldados a bordo de una escuadra de doce galeones de la reina, durante el año 1592. Además, los protestantes iniciaron su ofensiva más al sur, en el estuario del Gironda; río en el que cercaron Blaye, al norte de Burdeos.

Entretanto, los éxitos de Enrique IV *el Bearnés* en tono a la desembocadura del

Sena y Rouen demandaron de nuevo la presencia de Alejandro Farnesio en Francia. Otra vez le vino mal, porque el gobernador de Flandes estaba empeñado en el sitio de Nimega, una importante ciudad holandesa sobre el curso del río Waal. A regañadientes, lo abandonó, entrando en Francia por el Somme; ante un extraño amago de retroceso del duque, Enrique, desorientado, levantó el sitio de Rouen en abril de 1592, aprovechando entonces Farnesio para asomarse al Sena por el meandro de Caudebec, donde su artillería expulsó a la flota inglesa surta en el cauce del río. En un brillante movimiento final, Alejandro cruzó el Sena y entró en París por Versalles, burlando a Enrique, que le esperaba al otro lado del río. Pero el flamenco había sido herido en Arrás, debiendo ceder el mando a su hijo Ranuccio para regresar a los Países Bajos. En noviembre, cuando el duque de Parma aún no estaba recuperado y Felipe planeaba relevarle por el conde de Fuentes, antes de poder entrar de nuevo en Francia falleció el gran militar en Saint Waast. De todos los guerreros, ya fueran de tierra o mar, de la guerra anglohispana del siglo XVI —y en concreto del episodio de la Invencible— Alejandro Farnesio es, sin duda alguna, el de más categoría y preparación militar; de los elementos políticos, Felipe II, Isabel I de Inglaterra, los secretarios Walsingham y Burghley, etc., el duque de Parma, situado entre todos en una posición casi imposible de mantener, resulta, con la perspectiva del tiempo, el de mayor talla intelectual. Tuvo que sobrevivir en un ambiente absolutamente hostil, con un pequeño ejército de bravos, en unas condiciones logísticas e incluso prácticas de una inmensa dificultad, entre un monarca inane y caprichoso, los líderes insurrectos y traidores de los Países Bajos y una infame reina de Inglaterra absolutamente en su contra. Resistió a todos, logrando un futuro para un pequeño país que hoy se le discute. En lo poco que nos corresponde, lo que respecta a estas modestas páginas, fue el mejor elemento mencionado en ellas. Un personaje admirable, fiel a su señor y ciertamente émulo de su antecedente macedonio, cuyo nombre pudo llevar con todos los honores.

Ataque fallido en Puerto Rico

Pero la guerra continuaba, indefinidamente, tornando a los reyes olvidadizos, los soldados embrutecidos e ignorantes y los pueblos, contumaces y desconsiderados. Nuevos marinos españoles entraban en escena, como Pedro Zubiaur y Joanes de Villaviciosa, que, en la primavera de 1593, entraron con una flotilla ligera para apoyar Blaye en el río Gironda o Garona. De vuelta a la mar, les acechaban los

ingleses, a los que batieron con la marea tomándoles siete presas. Pero entonces el astuto rey Enrique IV cambió las reglas del conflicto, pues, a instancias de su amante Gabriela d'Estrées, abjuró del protestantismo en Saint Denis en julio del mismo año, provocando la disolución de la Liga Católica, lo que debilitaba el bando de Felipe II. Al año siguiente, París (que, finalmente, bien valía una misa) caía en sus manos. Para entonces, en Bretaña, Juan del Águila emprendía la conquista de Brest con cinco mil quinientos hombres, apoyado desde la mar por Pedro Zubiaur y un veterano de la Invencible, Martín de Bertendona. Lograron tomar el fuerte del León, pero los protestantes franceses e ingleses unidos les obligaron a retornar a Blavet sin haber podido acercarse a Brest.

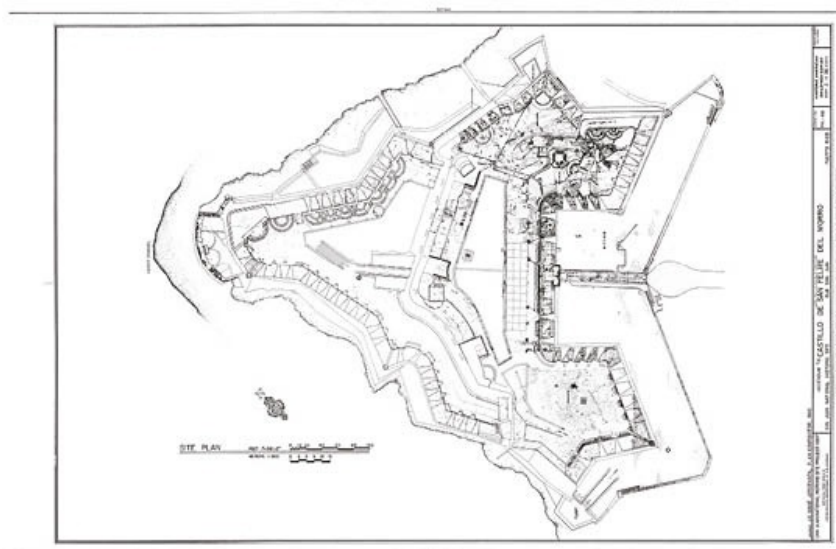


Grabado antiguo del maestro de campo Juan del Águila, que fuera comandante del puente de Farnesio en la toma de Amberes (1585) y jefe de la fortaleza de Blavet en Francia, junto a Lorient (aún en pie) durante la guerra contra Francia de la siguiente década.

Por fin, en enero de 1595, Enrique IV se encontró lo suficientemente fuerte como para declarar la guerra a España, que se enfrentaba así a Francia e Inglaterra al mismo tiempo. El sucesor de Farnesio, el conde de Fuentes, entró en Francia y conquistó Cambrai, mientras el coronel Verdugo tomaba Luxemburgo. Se perdió el fuerte del León en Bretaña, pero Diego Brochero y Pedro Zubiaur desataron unas intensas campañas corsarias contra el tráfico inglés, francés y holandés, tomando como base

Blavet. Los corsarios procedían, fundamentalmente, de Cantabria y Dunkerque. Brochero fue, asimismo, promotor —durante el verano de este año— de la incursión de Carlos de Amézola con cuatro galeras (*Bazana, Patrona, Peregrina* y *Capitana*) en la bahía de Mounts, al suroeste de Inglaterra, entre los cabos de Land's End y Lizard. Llegando en apenas una singladura desde Ouessant hasta Cornwall, desembarcaron cuatrocientos arcabuceros que saquearon Penzance y otras poblaciones cercanas, retirándose rápidamente. En el viaje de vuelta toparon con un convoy holandés de medio centenar de barcos escoltados por cuatro buques de guerra, de los que echaban a pique dos, entrando las galeras muy averiadas en Blavet.

La respuesta inglesa fue contundente. En la primavera de 1595, la Flota de Indias, al mando del general Pardo Osorio ya conocido, había encontrado un huracán en el canal de Bahamas que separó sus buques, entrando de arribada al puerto de San Juan de Puerto Rico hacia el 9 de abril, con un tesoro a bordo de entre dos y tres (según los autores) millones de pesos en plata. Por orden del obispo Calderón, la autoridad de la isla, los cofres fueron desembarcados, quedando a buen recaudo en el castillo de El Morro. Durante el verano de este mismo año, considerando la reina Isabel que *sir Francis Drake* había purgado por el desastre humano y material de la Contraarmada, y muy irritada por la incursión de Cornwall, le encomendó una nueva empresa, cuyo fin no era otro que devolver el golpe a Felipe II invadiendo Panamá con vistas al establecimiento de una colonia en el istmo centroamericano. En Plymouth se congregó otra temible flota de castigo, compuesta de seis galeones de guerra —*Defiance, Garland, Foresight, Adventure, Bonaventure* y *Hope*— más veintidós naos y unidades de transporte llevando, entre marinos y soldados, cuatro mil quinientos hombres al mando de *sir Thomas Baskerville*.



Plano de la fortaleza de El Morro de San Juan, en Puerto Rico. En su última aventura pirática, Francis Drake, con cinco galeones de la reina y veintidós naos, se enteró de la llegada de la Flota de Indias de Pardo Osorio a Puerto Rico, decidiendo asaltar la plaza para tomarla.

No debió agrandar mucho a Drake que la escarmentada reina le colocara al ya

veterano y taimado John Hawkins como comisario, compartiendo el mando con él; pero, como conocía al viejo negrero, y habían hecho las paces desde Veracruz, no puso dificultades. No se habría podido guardar el secreto de expedición semejante; la diplomacia española sugirió que se tomaran medidas en auxilio de la comprometida Flota de Indias de Pardo Osorio, enviando Felipe II a la armada de refuerzo del capitán Pedro Tello de Guzmán. Eran cinco pequeños galeones rápidos, coetáneos de las famosas fragatas flamencas que, con base en Dunkerque, estaban sembrando el pánico en las líneas del tráfico mercante en la guerra con Francia. Mientras, en alas de los vientos alisios, Tello de Guzmán atravesaba el Atlántico, Drake y Hawkins (contra criterio de este último) se entretuvieron en Las Palmas de Gran Canaria en una frustrada operación de saqueo. Por fin, cruzaron el océano hasta Guadalupe; allí se enteraron de la presencia de la Flota de Indias de Pardo Osorio y su tesoro en Puerto Rico que, al fin y al cabo, les cogía de camino hacia Panamá. No consta que hubiera desacuerdo en ir por él.



Perspectiva de la ciudad de San Juan de Puerto Rico con el Morro en primer plano. El fracaso del ataque a San Juan fue la última hazaña de Francis Drake, que pasó al istmo panameño, falleciendo allí poco después. Foto: Wikipedia.

Pero cuando, el 22 de diciembre, llegaron frente a San Juan, encontraron que la plaza estaba en pie de guerra, con el castillo de El Morro disparando sus cañones y la boca de la bahía cerrada mediante una obstrucción compuesta de troncos encadenados apoyados en la averiada capitana de Pardo Osorio, que estaba hundida en el canal de entrada. Los españoles, evidentemente, habían sido alertados por los galeones de Tello de Guzmán, que, surcando el océano por detrás de Drake y Hawkins, cerca de Guadalupe apresaron una embarcación con ingleses que revelaron sus intenciones. El 13 de noviembre llegó Tello a Puerto Rico, preparándose Pardo Osorio para lo que se venía encima. Descartada la sorpresa, Drake estaba ya solo al mando, pues Hawkins había muerto por enfermedad, el día 20, a bordo del *Garland*, poco después de salir de Guadalupe. Discutía el plan de ataque con los capitanes

Clifford y Brown en la cámara de su buque, fondeado frente a la punta del Escambrón, cuando un cañonazo penetró en la cámara del *Defiance*, dejando muertos en el acto a los otros pero no a él, de nuevo favorecido por su proverbial buena suerte. Decidió atacar al día siguiente, 23 de noviembre, por la noche. Como la bocana no se podía forzar, mil hombres atacarían con botes penetrando a través de la Bocana Vieja, entre la isla de Cabras y punta Paloseco, cogiendo así por retaguardia no sólo la empalizada, sino también los galeones de Tello de Guzmán, dispuestos en arco para apoyarla. Entre guarnición, soldados y marineros de la Flota de Indias y la armadilla de Tello, los defensores contaban con mil quinientos hombres.



Castillo del Morro en San Juan de Puerto Rico. La noche del veintitrés de noviembre de 1595 se libró frente a él una cruenta batalla entre los asaltantes ingleses y los cinco galeones de Tello de Guzmán que defendían el puerto. Dos resultaron hundidos pero los atacantes fueron rechazados.

Los ingleses, con flechas incendiarias y fuegos de artificio, lograron prender fuego a tres galeones de Tello; pero la reacción española fue eficiente, extinguendo el fuego en todos salvo el *Magdalena*, que, como un inmenso foco, con sus llamas iluminó todo el escenario del combate desenmascarando los botes asaltantes, que pasaron a ser blanco de artillería, mosquetes y arcabuces desde El Morro y los otros buques: una auténtica cacería de patos, concluida con casi una decena de botes destruidos y cuatrocientos ingleses muertos. Murieron también cuarenta españoles, casi todos gente de la *Magdalena*, hundida con otro de los galeones. Fracasado de este modo, Drake intentó un desembarco en El Boquerón, pero también falló. Hizo aguada en San Genaro y levó anclas, emprendiendo la ruta a Tierra Firme en su última aventura.

Rechazado también en Río Hacha, Santa María y Cartagena de Indias, habiendo sido derrotado el ejército de Baskerville en Chagres por el alcalde de Panamá don Alonso de Sotomayor, esta expedición incursora, después de incendiar Nombre de

Dios, acabó diezmándose por las enfermedades tropicales. Los días del veterano pirata y almirante, el recalcitrante inquilino de estas líneas, habían terminado: murió camino de Portobelo, donde tampoco se consiguió nada y la flota, al mando de Baskerville, tuvo que poner pies en polvorosa ante la del general Bernardino de Avellaneda, con ocho galeones y tres mil hombres. Sólo ocho de los veintiocho barcos ingleses regresaron a la patria mientras que Pardo Osorio, unido a los supervivientes de Tello de Guzmán y con la escolta de la flota de Avellaneda, regresaba felizmente a la península con veinte millones de pesos de plata a bordo. Así desapareció, sin pena ni gloria, el personaje tal vez más destacado y «mediático» de la Invencible, ni con mucho el mejor, pero cuya iniciativa particular, fortuna y carisma supieron polarizar las emociones del pueblo inglés en torno a este conflicto. Francis Drake es, desde luego, la cara de la victoria inglesa frente a la Armada de Inglaterra, además del látigo implacable de los españoles, especialmente si estaban desarmados o desprevenidos. Su mérito como marino es innegable, como aventurero al servicio de su patria muy popular, y como almirante al servicio de la reina, más que discutible. Obviaremos esta vez su perfil como pirata y jefe de banda de criminales, puesto que nada le priva del favor incondicional del público inglés, con todo el mérito de lo emocional e incontestable.

La demoledora incursión de Cádiz

Pero los peligros para España no habían concluido. Existía otro personaje muy dañino, esta vez español, fraguando una letal conspiración en la corte inglesa: el que fuera secretario real, Antonio Pérez, que gozó durante muchos años de la real privanza, cayó en desgracia tras unos muy turbios asuntos y manejos de Felipe II, escapando cuando se le quiso procesar para refugiarse primero en Aragón (donde hizo chantaje al rey) y luego en Francia, permitiendo a Enrique IV saborear la dulce venganza de conocer cuanto secreto y confidencia de España pidió. No contento con todo este daño, el secretario pasaba acto seguido a Inglaterra amparado por Robert Devereaux, conde de Essex. Allí haría gala de toda su vileza, señalando a los ingleses todos los puntos débiles del sistema defensivo español y concibiendo, con Essex y la aprobación de Howard, el plan para volver a atacar en el punto más vulnerable, es decir, la ciudad de Cádiz, durante 1596. Se supone que pasando la correspondiente minuta después.

Para el que sería golpe más demoledor de esta guerra junto con la derrota de la

Armada de Inglaterra, se formó una flota de ciento cincuenta velas con diecisiete buques de la Royal Navy, siete mil cuatrocientos soldados con tren de asalto y artillería de campaña y otros tantos marineros organizados en cuatro escuadras con víveres para tres meses, de las cuales dos estaban dirigidas por favoritos de la reina y futuros rivales de Essex, Walter Raleigh y Francis Vere. También embarcaron, sedientos al parecer de venganza, los hijos del prior de Crato y el propio Antonio Pérez. Se unieron asimismo —cómo no— a la partida, veinte barcos holandeses al mando del señor de Warmond, quedando todos bajo el mando de Howard y Devereaux.

Sin haber en absoluto escarmentado tras el ataque de Drake en 1587, en la ciudad andaluza había en aquel momento cuatro diferentes escuadras españolas; la más notable, dieciocho galeras de Martín de Padilla (las mismas que ahuyentaron a la Contraarmada) y también ocho galeones de la Armada de Guarda de la Carrera de Indias del general Francisco Coloma, entre los que constaban veteranos de la escuadra de Castilla en la Armada de Inglaterra y varios galeones nuevos de la Armada del mar Océano de Bazán como los *San Felipe*, de mil quinientas toneladas y treinta y siete cañones —que había derrotado al *Revenge*— el *San Andrés* de mil toneladas y los *Santo Tomás* y *San Matías* de ochocientas y veinte cañones. Afortunadamente, no se encontraban allí ni el nuevo y poderoso buque insignia *San Pablo*, de mil quinientas toneladas y cuarenta y dos cañones, ni el venerable *San Martín*, de mil y treinta y dos cañones, aún en servicio en la Armada. Pero sí estaban, además, la flota de los galeones del general Flores con destino Tierra Firme, y los tres galeones rápidos de Pardo Osorio supervivientes del ataque de Drake a Puerto Rico, cuyo tesoro, es sabido, llegó sin novedad. En total, unos cincuenta buques redondos, con una quincena de galeones aproximadamente.

El 30 de junio se presentaban ante la bahía los invasores, no pudiendo entrar por el mal tiempo. En ausencia de casi todos los titulares de las flotas, Martín Padilla, Coloma y Pardo Osorio, tomaron el mando Sotomayor, Portocarrero, Flores y Arencibia, que por desgracia no estuvieron a la altura. Decidieron bloquear la entrada a la bahía con las galeras respaldadas por los galeones de la Armada de Guarda y Flotas de Indias, apoyándoles el fuerte de San Felipe, con muy poca artillería. En la madrugada del 1 de julio atacaron los ingleses con total superioridad, derivando la defensa en batalla naval. Rompiendo el cerco a base de artillería, ante la falta de consistencia del fuerte los invasores se abrieron camino, destruyendo los galeones *San Felipe* y *Santo Tomás*, y tomando al abordaje los *San Andrés* y *San Matías*. El resto, seguros de su pérdida, y tras cuatro horas de combate (en el que tres buques ingleses resultaron hundidos) para evitar ser copados y abordados dieron vela hasta internarse en los caños de la Carraca, donde vararon sucesivamente mientras sus tripulaciones los incendiaban y abandonaban. Daba comienzo así la hoguera sangrienta en que Howard y Essex convirtieron Cádiz, demostrando lo mucho que los ingleses, en tan sólo ocho años, habían aprendido del combate naval.

Las galeras de Padilla tuvieron que ponerse a salvo por el caño de Sancti Petri. Los asaltantes sentaron sus reales en la ciudad, respetando escrupulosamente a las mujeres y los prisioneros. Sólo la noticia de la llegada del capitán general de Andalucía, nuestro viejo conocido Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, duque de Medina Sidonia, al frente de sus huestes, les hizo al fin partir el 14 de julio de 1596 con un fabuloso botín de veinte millones de pesos entre saqueo y rescates por los secuestros de personalidades. El único pequeño consuelo para España sería el aportado por Pedro Zubiaur, cuya escuadra echó a pique dos naves de Howard al regreso, capturando otras cuatro de aprovisionamiento con víveres y munición. Pero treinta y dos barcos de la Armada y mercantes habían ardido en Puerto Real, como doscientas noventa casas de Cádiz, que estuvo en ruinas durante mucho tiempo y exenta de pagar impuestos un plazo de diez años por expresa instrucción del rey.



Antiguo grabado de uno de los episodios finales de la interminable guerra anglo-española de 1587-1604, el demolidor ataque a Cádiz de 1596 llevado a cabo por ingleses y holandeses con un gran éxito de botín. Essex y Howard destruyeron además media flota de galeones y la ciudad de Cádiz casi entera.

El absoluto desastre español no detuvo el tránsito de las Flotas de Indias, ni, sorprendentemente, la formación en Cádiz, Lisboa y Ferrol de una nueva Armada de Inglaterra, la segunda, durante este mismo verano, a cargo de Martín de Padilla. Esta nueva flota multitudinaria perdería veinte barcos y unos dos mil hombres en un temporal de octubre frente a Finisterre, quedando suspendida la intentona. Al año siguiente (1597) de nuevo el conde de Essex y los holandeses, con centenar y medio de embarcaciones, trataron de destruir los restos de la flota de Martín de Padilla; esta vez, los temporales fueron contra ellos, desmantelando su flota. Además, cuando quisieron dirigirse a las Azores para apoderarse de la Flota de Indias, Juan Gutiérrez de Garibay, refugiado en el puerto de Angra (Terceira) con su Flota de Indias, había descargado sus naves. Devereaux optó por bloquear el puerto y Garibay, aprovechando el respiro, volvió a llenar sus bodegas en secreto y zarpó de Angra

dando esquinazo a la flota inglesa, llegando a Sanlúcar felizmente con sus cuarenta y tres naves.

El tercero y último de los intentos de invasión de Inglaterra tuvo lugar en otoño de este mismo año. Al mando de Diego Brochero y Martín de Padilla se congregaron en Ferrol expertos marinos como Martín de Bertendona, Pedro Zubiaur, Joanes de Villaviciosa, Marcos Aramburu o Antonio de Urquiola. Reunieron ciento treinta y seis barcos, de los que cuarenta y cuatro eran galeones del rey, dieciséis naos de particulares, cincuenta y dos urcas y carracas y veinticuatro pataches portugueses con cuatro mil hombres de mar y ocho mil seiscientos de guerra. Otras veinte naos trasladarían dos tercios de Nápoles y uno de Lombardía a las costas inglesas. Esta última Armada de Felipe II zarpó de La Coruña el 22 de octubre, pero una tempestad la atrapó desarbolando varios buques (el insignia de Brochero entre ellos) debiendo regresar todos a puerto español para evitar una catástrofe como la del año anterior. Las pérdidas fueron dos galeones, una urca y una nao, pero siete barcos llegaron a Inglaterra poniendo unos cuatrocientos hombres en tierra impunemente, viéndose obligados a reembarcarlos. Podemos imaginar la frustración de estos valientes, que se creían materializando aquello que los duques de Parma y Medina Sidonia no fueron capaces de hacer.

Estamos ya en los meses finales del reinado de Felipe II, que, sintiéndose muy enfermo, tomó en El Escorial varias importantes resoluciones; entre otras, instruir a su hijo Felipe III, un buen muchacho pacifista, como heredero, y a su hija Isabel Clara Eugenia, casada con el archiduque Alberto, como gobernadora en Flandes. En 1598 se firma al fin la paz de Vervins con Francia, desalojándose la porfiada fortaleza de Blavet, en Bretaña. No se consiguió, sin embargo, la paz con Inglaterra, un conflicto que continuó inagotable: George Clifford, conde de Cumberland, se apodera y saquea Puerto Rico en 1598. No se había recuperado San Juan del ataque de Drake, cuando fue sorprendida por una nueva flota invasora, el 15 de junio. La expedición inglesa contaba con veinte barcos incluso el galeón *Nuestra Señora de la Ascensión*, capturado en las Azores a los españoles, y unos dos mil hombres. Tras arrasarse la isla de Lanzarote llevándose las campanas de la iglesia de Teguiuse, pasaron a Indias (como se decía entonces) llegando a Puerto Rico en el momento en que la isla era assolada por una terrible epidemia y el gobernador Mosquera apenas podía disponer de trescientos hombres para la defensa.

Se logró rechazar a los invasores en el puente de San Antonio, cuando desembarcaron en el islote Cangrejos; pero Clifford avanzó hasta la punta del Escambrón, ya dentro de la isla de la ciudad amurallada, volviendo a desembarcar allí para hacerse con ella, neutralizando el fuerte de El Boquerón —luego San Jerónimo— con el fuego procedente de sus barcos. La fortaleza del Morro tardó varios días en claudicar a la artillería de sitio, quedando Cumberland dueño de Puerto Rico durante dos meses, tras los cuales se llevó hasta las campanas y el órgano de la iglesia. El jefe de la tropa, John Berkley, apenas estuvo un mes más, largándose el 23 de septiembre

y dejando casi un millar de ingleses enterrados en la isla por una epidemia. Cuando el general Francisco Coloma llegó con su tropa, al año siguiente, para reconquistar San Juan, se encontró con el nuevo gobernador provisional Jerónimo de Agüero saludándole alegremente, al frente de dos centenares de vecinos que ya habían podido volver a sus casas.

Felipe II falleció entre grandes sufrimientos, en septiembre de este mismo año (1598). Con su muerte, según algunos historiadores, este rey que intentó gestionar un inmenso y complicadísimo imperio señala el comienzo de la decadencia española, que se extendería aún más de medio siglo de reinado de sus descendientes, popularmente conocidos como *Austrias Chicos*. Al final del capítulo 2 hicimos balance de los grandes éxitos y derrotas del rey Prudente, gestor y administrador, máximo responsable del desastre de la Armada de 1588 y sobre el que tantos eruditos han dejado notables trabajos. No podemos pretender emularlos ni resumir en pocas líneas lo que fue tal vez uno de los reinados —42 años— más complejos de la historia.

Isabel, incorregible, perseveró aún en sus líos, enviando en 1599 al conde de Essex a reprimir la insurrección irlandesa de Hugo O'Neill, conde de Tyrone. Acantonado en Dublín y azuzado por los reproches de la vieja reina, Devereaux terminó por arreglarse con Tyrone para repartirse las coronas, la de Irlanda para O'Neill y la de Inglaterra para él mismo. A su regreso a Inglaterra, la reina, que le apreciaba, lo encerró en un calabozo, pero en 1600 lo liberó devolviéndole todas sus propiedades. Essex pensó que le tenía miedo y, el 8 de febrero de 1601, con varios incondicionales, llamó al pueblo de Londres a las armas contra Isabel. No hubo un solo londinense que se levantara a su favor. La anciana reina, muy a su pesar, tuvo que firmar la orden de ejecución, el 25 de febrero. Uno de los autores del demoledor ataque a Cádiz, adicto a urdir tramas como la de Antonio Pérez, pagaba finalmente, entre otras cosas, por los platos rotos de Cádiz. También lo haría *sir* Walter Raleigh, algunos años después. No obstante, la reina, igual que su eterno adversario Felipe II, moría plácidamente en la cama en 1603. Puede que lo hiciera, como tantos poderosos que han cubierto su ejecutoria de actos reprobables y crímenes, por simple ley natural, es decir, completamente podridos por dentro.

Epílogo

Desde el punto de vista humano, se considera el episodio de la Armada Invencible o la Empresa de Inglaterra como un rotundo desastre, la hecatombe de una flota española invasora de Inglaterra durante el siglo XVI que, acosada por la primigenia Royal Navy de Isabel Tudor, fracasó en sus propósitos para resultar luego desmantelada por los elementos, con una pérdida de nueve mil a diez mil personas y medio centenar de grandes embarcaciones de transporte (casi todos mercantes más o menos armados), unas pérdidas que representan, aproximadamente, un cincuenta por ciento del total. Sobre estos términos, y salvando algunos matices, la historia parece estar de acuerdo en ambos bandos, quedando el episodio listo para archivo.

Pero esto no es todo. Si profundizamos en la aventura de la Armada de Inglaterra desde otro punto de vista, el militar, encontramos un balance muy diferente. La Armada fracasó, desde luego, en su objeto principal, que no era otro que permitir el desembarco en la ribera sur del Támesis del ejército del duque de Parma trasladado al efecto desde Flandes conteniendo o destruyendo a la Royal Navy y otras fuerzas que trataran de impedirlo; pero las pérdidas de la Armada, con ser muy abultadas, se limitaron a la flota de transporte y, como vimos en su lugar, sólo la afectaron en la pérdida de cuatro grandes buques de guerra, el dieciocho por ciento de la fuerza combativa. De hecho, el grueso fundamental de la flota, los galeones de Castilla y Portugal, resistieron perfectamente la prueba, regresando más o menos dañados a la Península; siendo así, a la vuelta de pocos años y debidamente remozados, aparecen como integrantes fundamentales de la Armada de Alonso de Bazán que derrotó decisivamente al conde de Suffolk y Richard Grenville en las Azores. Desde esta óptica, el desastre de la Armada en la invasión, todo lo sangriento que se quiera, sólo significó la génesis, el mal paso o la novatada de la Flota del Atlántico de Felipe II (futura Armada del mar Océano de los reyes austrias españoles) que muy pronto disputaría, primero a los ingleses, luego a los holandeses, el dominio de este océano para posibilitar el vital tránsito de las Flotas de Indias. La perspectiva, como vemos, cambia sustancialmente.

Aún lo hace más si contemplamos todo desde un punto de vista histórico global; fijando nuestro foco únicamente en la derrota de la Armada (como secularmente se ha venido haciendo) todo es una inmensa debacle española que regocija a los ingleses y hace sentir pena de sí mismos a los españoles. Pero si somos capaces de adquirir una perspectiva global, considerando la guerra encubierta que la Inglaterra protestante emprendió contra la España católica en 1568 (ambos contendientes con un similar fanatismo), encontramos primero una larga e incierta fase, hasta 1587, de una inusitada agresividad inglesa hacia todo lo español, suavizada luego por los gestos diplomáticos. Como nos recuerda Saiz Cidoncha:

En ciertas crónicas se suele presentar el infeliz ataque de la Gran Armada española a Inglaterra como un injustificado atentado de Felipe II, monarca fanático y cerril, contra Isabel I, liberal y tolerante, y en resumen contra la libertad de Inglaterra y Europa. Poco estudio ha de hacerse de la historia real para resaltar la falsedad de tales interpretaciones; tan intolerante fue Isabel con los católicos como Felipe con los luteranos.

La sucesión de acontecimientos es la siguiente: Hawkins ataca en Veracruz y fracasa estrepitosamente, Drake realiza una larga ofensiva antihispana *in crescendo*, primero el territorio indefenso americano, donde se suceden sus ataques al istmo panameño, a las costas del Pacífico y Santo Domingo y Cartagena de Indias en 1586. Para entonces ya se le ha unido Cavendish, que ataca también en el Pacífico. No hay respuesta de Felipe, ni siquiera al infame ataque en Cádiz del año siguiente, lo que lleva al desembarco de Drake en Sagres (es decir, en Portugal), *casus belli* que justifica la subsiguiente invasión de Inglaterra por haber sido Felipe II invadido antes en sus dominios, una legitimidad bélica que los cronistas ingleses siempre (¿cómo decirlo?) olvidan.

La primera fase, la de las provocaciones y la agresividad inglesa hacia España, ha concluido. Ocho, nada menos, son las afrentas que perpetran Isabel I y sus hombres de mar en este período de paz oficial entre ambas naciones:

1. Apropiarse de las soldadas de Flandes para el duque de Alba refugiadas en Inglaterra en 1568;
2. Ataque de John Hawkins en Veracruz en 1568;
3. Ataques de Drake en Indias de 1572 y 1585;
4. Ataques de Drake y Cavendish en el Pacífico en 1578 y 1586;
5. Apoyo activo a los rebeldes de Flandes mediante financiación y el desembarco del ejército expedicionario de Leicester en 1585;
6. Ataque de Drake y Borough en Cádiz en 1587;
7. Desembarco de Drake en Sagres y campaña contra el tráfico español del cabo de San Vicente en 1587; y,
8. Ejecución de María Estuardo, reina de Escocia, en 1587.

Toda esta situación, es sabido, no fue respondida en su momento por la monarquía española debido a los gravísimos compromisos que existían, al mismo tiempo, tanto en Flandes como en el Mediterráneo, unas campañas que, de resultar adversas, podían haber dado al traste con el Imperio. Por no hablar de la propia situación personal y familiar del propio Felipe. Pero al fin, cuando la marea remitió, Felipe, sintiendo que le respalda completamente la razón, emprende el desgraciado episodio de la Armada Invencible o Empresa de Inglaterra. En él, debemos destacar los seis errores fundamentales (a nuestro juicio) que conducen al fracaso, cinco directamente imputables al monarca:

1. No realizar la invasión en 1584, cuando se pudo haber hecho;
2. No invadir en otoño de 1587, cuando Inglaterra estaba indefensa;
3. Nombramiento del duque de Medina Sidonia en sustitución del marqués de Santa Cruz;
4. Instrucciones dadas al duque de Medina Sidonia;
5. Forma de realizar la recalada sobre las costas inglesas; y,
6. Imperfecta coordinación entre el ejército y la Armada.

Resulta curioso que, de todos estos, se haga siempre hincapié en el último, sólo se mencione el resto y obvие el penúltimo. A la Armada la arruinaron, literalmente, las eternas demoras —imposibles de asumir por la logística de la época— y toda su capacidad y pericia marinera, su única y verdadera baza, se echó a perder con la polémica recalada.

Continuando con nuestra perspectiva global, el desastre de la Armada, lo mismo que tiene veinte años de prolegómenos, se prolonga en otros quince de secuelas, lo que podríamos llamar la segunda y la tercera fase de esta guerra. En la segunda, Inglaterra, ya con las hostilidades declaradas, emprende su desproporcionada ofensiva contra el Imperio español, creyéndolo hundido y derrotado. Paradójicamente, se estrella contra un muro: la Contraarmada es un sangriento y rotundo fracaso, la ofensiva de las Azores a la caza de la Flota de Indias termina con la revancha de la Armada, que expulsa a los ingleses de las islas capturándoles un legendario galeón, y la pequeña ofensiva de Richard Hawkins en el Pacífico durante 1594 concluye de igual forma, con su buque apresado por la Armada del mar del Sur.

La guerra continúa en una tercera y última fase que abren viejos conocidos, Hawkins y Drake, en su expedición contra Puerto Rico y Honduras en 1595, un completo desastre en el que ambos pierden la vida, regresando sólo una cuarta parte larga de la flota. El progresivo desgaste inglés en tantas baldías y sangrientas empresas parece excitar de nuevo el afán revanchista español, que registra el pequeño ataque de Carlos de Amézola en las costas de Cornualles y la preparación de una nueva Gran Armada a cargo de Martín de Padilla en 1596, desde Cádiz, Lisboa y Ferrol; la cual, en octubre de 1596, resulta desmantelada por los temporales. De nuevo los ingleses, constatando la renovación del potencial bélico español gracias a las revelaciones del traidor Antonio Pérez, deciden desatar un ataque en origen preventivo a finales de junio, otra vez contra el puerto de Cádiz y aliados a la flota protestante holandesa. Será probablemente el golpe más demoledor de esta guerra, ocho galeones de Castilla (que fueran el espinazo de la Armada contra Inglaterra) son destruidos, Cádiz es asaltada y saqueada por los incursores que se retiran con enorme botín. Howard se apunta así un notable éxito, muy superior a los logrados por Drake desde el punto de vista militar; pero, una vez más, no consigue detener a Martín de Padilla. A pesar de las bancarrotas de Felipe II, los recursos del Imperio español parecían inagotables.

En 1597 (la historia se repite), el conde de Essex y los holandeses, con centenar y medio de embarcaciones, tratan de destruir los restos de la flota de Martín de Padilla en una segunda Contraarmada; pero, esta vez, los temporales también actúan contra ellos, desmantelando su flota. Cuando se dirigen a las Azores a apoderarse de la Flota de Indias, Garibay consigue burlarlos con limpieza en Terceira. Al año siguiente, mientras Diego Brochero prepara una tercera Armada contra Inglaterra, Clifford se apodera y saquea la isla de Puerto Rico. Ciento treinta y seis embarcaciones parten al asalto de Albión, pero una tempestad del norte las dispersa y aborta este postrer

intento de Felipe, que muere este mismo año. La guerra continuó, agotados los contendientes, mientras vivió Isabel: en 1600 Newport ataca Jamaica y, al año siguiente, Parker saquea Portobelo. Por fin, la «reina virgen» fallece en 1603 y será el propio Howard (¡oh, sarcasmo!) el que negocie, en nombre de Jacobo I Estuardo de Inglaterra —hijo de María Estuardo— la paz con Felipe III de España.

Todo había terminado, pero resulta instructivo situar el desastre de la Armada dentro del contexto para evaluar su verdadera magnitud: una contundente represalia, derrochando medios, a una serie de provocaciones inacabables procedentes de Inglaterra, que fracasó lamentablemente por los factores antedichos. El prestigio de España en la mar como imperio invencible, desde Lepanto, sufrió un tremendo revés, pero lo cierto, como sabemos, es que nadie, ni en el Mediterráneo ni en el Atlántico, hasta la fecha había podido mostrarse *invencible*, y quien tal asegura ignora o no quiere ver que un factor decisivo de las campañas en la mar de esta época eran los temporales, que dispersaban escuadras, las echaban a pique o las devolvían al puerto de salida sin importarles un ardite quién fuera su dueño o las consignas del promotor. La humillante retirada de la Armada de Inglaterra no significó en absoluto la consolidación del poderío marítimo inglés, como muchas crónicas afirman con un triunfalismo hollywoodiense; al contrario, lo consolidado con el tiempo fue el poderío de la Armada derrotada, que, incapaz de vencer o atrapar a la Royal Navy y de invadir Inglaterra, tuvo que conformarse con su modesta y humilde función primordial, proteger las Flotas de Indias y su tránsito. Lo que, por cierto, haría con una gran efectividad durante los siglos venideros. Los ingleses, por su parte, continuaron trabajando en sus astilleros durante el siglo XVII, que es cuando van tomando forma los primeros navíos de línea de combate en sus laboriosas gradas, otorgándoles ese dominio marítimo en dura pugna contra holandeses primero y franceses después; puesto que nunca perdieron su maravillosa vocación y afición a la mar, que caracteriza positivamente, y en su propio beneficio, a un pueblo marinero capaz de asumir ambiciosas empresas.

Por lo que se refiere a la historia, parece ser una píldora mala o imposible de digerir que la misma época renacentista que trajo la eclosión artística italiana, las estatuas del Vaticano y los frescos de la Capilla Sixtina diera a luz una moderna fuerza naval operativa como la Armada, mal llamada «Invencible», que acabaría constituida en Armada del mar Océano. Es mejor reconocerla burdamente como perteneciente al lado oscuro, el imperio de la Inquisición y el monarca recluido y burócrata de El Escorial, la encarnación del diablo sobre la Tierra. Hoy sabemos que Felipe no fue ni bueno ni malo, sino simplemente un monarca de su tiempo con grandes aciertos e inmensos errores. Si la Armada fracasó no es porque llevara consigo el espíritu nefando del rey, sino porque este se equivocó, poniéndola así, insospechadamente, en el camino de la derrota. A la crónica británica le ha costado aceptar muchos de estos términos, y durante muchos años la historia de la Armada ha sido la de un monarca malo e injusto contra una esplendente reina liberal y amante de

sus súbditos; los marinos ingleses, los únicos que sabían navegar y disparar cañones, sus barcos, los mejores sin posibilidad de comparación, y los españoles, unos rudos soldados armados de mosquete navegando a bordo de sucedáneos de galeras mediterráneas, muy dignos todos de naufragar (como debían) en las costas de Irlanda al completo. A finales del siglo xx, una serie de historiadores británicos, algunos residentes en lugares como la Costa del Sol o Gibraltar, han modificado sustancialmente estos términos, aproximándose con objetividad y aperturismo a la versión española. Como emplazando sus cámaras y microscopios hacia esos montaraces españoles, se maravillan encontrando nuestras peculiaridades, en una ciencia que tal vez crean próxima a la entomología y que ellos denominan «hispanismo». Campeando ya a sus anchas en la versión británica, pretenden, evidentemente, apoderarse también, en nuestra propia lengua, de la española, sin atender a los contrastes y bebiendo directamente de las fuentes que, como tesoros, van encontrando. Pero no sólo de las fuentes vive la historia, sino de su correcta, oportuna y sincera interpretación. Si ellos han mentido tan flagrantemente durante tantos años, ¿quieren ahora que les creamos?

Madrid, primavera de 2016

Bibliografía y fuentes

- ADLARD COLES, K. *Navegación con mal tiempo*. Barcelona: Editorial Juventud, 1975.
- ANTÓN GIL, Dante. *La vida en las galeras*. En: Yate, 1999; febrero: 86-91.
- ASIMOV, Isaac. *La formación de América del Norte*. Madrid: Alianza Editorial, 1983.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *Las Armadas de Felipe II*. Madrid: Editorial San Martín, 1988.
- COLE, Robert. *Historia de Francia*. Madrid: Celeste Ediciones, 1995.
- COLOMA, Luis. *Obras completas*. Estudios históricos sobre el siglo XVI y Jeromín. Madrid: Editorial Razón y Fe, 1960.
- DE LA CIERVA, Ricardo. *La gran historia de América*. Desde la época precolombina hasta nuestros días. Coleccionable de la Revista Época, 1987. 1632 páginas.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Disquisiciones náuticas*. Madrid: Aribau y C.^a, 1877.
- FISAS, Carlos. *Historias de las reinas de España*. Barcelona: Editorial Planeta, 1988.
- FULLER, J. F. C. *Batallas decisivas del mundo occidental*. Madrid: Editorial Ejército, 1985.
- GARCÍA CÁRCCEL, Ricardo, RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, Ángel y CONTRERAS, Jaime. *La España del siglo XVI: La época de Carlos V y Felipe II*. Madrid: Editorial Espasa Calpe, 1999.
- GÓMEZ BELTRÁN, Antonio Luis. *La Invencible y su leyenda negra*. Málaga: Arín Ediciones, 2013.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino. «La galera en el siglo XVI». En: Revista Fuerza Naval, 2002; n.º 102: 31-40.
- GORROCHATEGUI SANTOS, Luis. *La Contraarmada*. Ministerio de Defensa: E-Lector Libros, 2011.
- GUEVARA, Antonio. *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos*

- avisos para los que navegan en ellas*. Madrid: Viuda de Melchor Alegre, 1673. Disponible en: <http://www.filosofia.org/cla/gue/gueam.htm>
- HERNÁNDEZ-PALACIOS, Martín. *Álvaro de Bazán, el mejor marino de Felipe II*. Ciudad Real: Ediciones Puertollano, 2014.
- HOWARD, Frank. *Sailing ships of war 1400-1860*. Greenwich: Conway Maritime Press, 1979.
- ÍÑIGO FERNÁNDEZ, Luis E. *Breve historia de la batalla de Lepanto*. Madrid: Ediciones Nowtilus, 2015.
- JONES, Gwyn. *El primer descubrimiento de América*. Barcelona: Ediciones Orbis, 1988.
- KAMEN, Henry. *Poder y gloria: los héroes de la España imperial*. Barcelona: Editorial Espasa Calpe Libros, 2012.
- LEÓN AMORES, Carlos. *Buceando en el pasado: los grandes naufragios de la historia*. Madrid: Editorial Espasa-Calpe, 2009.
- MCDONALD, John. *Grandes batallas de la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Editorial Rombo, 1994.
- MARÍN FERRER, Emilio. «Malta 1565: la venganza de Sande». En: *Revista Naval*, 2002; n.º 96: 70-78.
- MARTÍNEZ HIDALGO, Jose María. *Del remo a la vela*. Barcelona: Editorial Juventud, 1980.
- , «La batalla de Lepanto». En: *Revista Historia y Vida*, 1971; n.º 41(agosto): 57-85.
- MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos. «Consideraciones sobre la Jornada de Inglaterra 1588». En: *Revista General de Marina*, 1979; n.º 196, enero: 17-41.
- MATTINGLY, Garrett. *La derrota de la Armada Invencible*. Madrid: Ediciones Turner, 1985.
- PARKER, Geoffrey. *La gran Armada*. Barcelona: Editorial Planeta, 2011.
- PI CORRALES, Magdalena. *La otra Invencible 1574*. Madrid: Editorial San Martín, 1983.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín. *Victorias por mar de los españoles*. Baracaldo: Grafite Ediciones, 2006.

- , «La paz con Inglaterra de 1604». En: *Revista General de Marina*, 2005; vol. 248(n.º 4, abril): 445-450.
- SAINT-PHALLE, Alexander. *De Cristóbal Colón a Luis XIV (Isabel I)*. Madrid: Ediciones Castilla, 1965.
- SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín, 1985.
- SAN JUAN SÁNCHEZ, Víctor, *La batalla naval de las Dunas*. Madrid: Sílex Ediciones, 2007.
- , *22 derrotas navales británicas*. Madrid: Navalmil Ediciones, 2014.
- SEVILLANO MARTÍN, Bernardo. «La campaña de Inglaterra desde el galeón San Francisco». En: *Modelismo y Barcos Radiocontrol (MR)*, 2000; n.º 17(marzo): 72-78.
- THUBRON, Colin. *Los venecianos*. Barcelona: Ediciones Folio, 1996.
- WALKER, Bryce. *The Armada*. Barcelona: Ediciones Folio, 1995.
- ZWEIG, Stefan. *María Estuardo*. Barcelona: Editorial Juventud, 1958.

Cartas náuticas

- Nautical Chart, n.º 7312-L: *La Manche (partie est): Des Casquets au Pas de Calais*, 2005.
- Carte Spéciale «S», n.º 6561-S: *L'Océan Atlantique Nord*, Brest, 2000.

Documentales

Armada, The Untold Story. Tres episodios de 50 minutos. BBC, 2015.

Webgrafía

Polémicas de la Armada Invencible. Foro Histocast, n.º 111. Disponible en:
<https://www.histocast.com/podcasts/histocast-111-polemicas-de-la-armada-invencible/>



VÍCTOR SAN JUAN. (Madrid, 1963) es ingeniero y capitán de yate. Ha cruzado en tres ocasiones el océano Atlántico y ha escrito un par de novelas náuticas que son consecuencia de sus navegaciones. La última, «La Carrera del Té», se sitúa en pleno apogeo de las regatas transoceánicas de clíperes que iban a China para cargar con el preciado producto. Los barcos navegaban 15.000 millas tan rápido como podían para ser los primeros en llevar la cosecha de oriente al Reino Unido.

Víctor San Juan es un admirador de escritores como Galdós, Conrad, Pla, Melville y Kipling. En sus novelas quiere transmitir lo que el mar y los barcos le evocan.

Lleva 36 años de navegaciones a vela y ha participado entre otras, en la regata Cádiz-La Habana.

Notas

[1] Lo confirma el libro *La España del siglo XVI. La época de Carlos V y Felipe II*, de García Cárcel, Rodríguez Sánchez y Contreras, en cuya página 153 fija el presupuesto en «cerca de siete millones», aunque luego afirma que se disparó a diez.

<<

[2] MATTINGLY, Garret. *La derrota de la Armada Invencible*, Madrid: Ediciones Turner, 1985. <<