

LOS REFUGIADOS INGLESES, UN PROYECTO INEDITO PARA INVADIR INGLATERRA (1594-1596)

Hugo O'Donnell y Duque de Estrada
Vicepresidente de la Comisión Internacional
de Historia Marítima

El marco de un proyecto

El proyecto de conquistar Inglaterra no terminó con el fracaso de la Gran Armada de 1588, sino que quedó simplemente larvado en espera de mejor ocasión. Al mantenimiento de este fuego sacro, reavivado en determinados momentos y en otros reducido a ascuas ocultas bajo las cenizas obligadas de la paz general de 1604, contribuyeron en gran manera los exiliados católicos británicos.

Traemos a estas Jornadas el testimonio inédito de un plan que, pese a no haberse llevado a cabo, corrobora bien este aserto.

Pese a la opinión de algunos, las líneas maestras de acción contra Inglaterra no se alteraron lo más mínimo tras la "Invencible"; la invasión quedó retrasada hasta que una nueva recuperación naval permitiese otro intento, en el convencimiento de que sólo una transformación radical del poder y actividad del reino inglés, podría devolver a España el dominio de sus rutas y posesiones atlánticas.

Si bien es cierto que en los últimos años del reinado de Felipe II y primeros de su sucesor se da fuerza a una institución, que de haber sido tradicional en tiempos pasados había perdido todo vigor, el corso, tanto practicado por particulares desde bases del norte de España o Flandes, como por los propios barcos del Rey, desde las adquisiciones bretonas, este sistema intermedio entre la ofensiva masiva y general y la mera inactividad expectante, no supuso la adopción definitiva de una nueva táctica naval, sino el intento de obligar a las flotas inglesas a estar en continua alerta, reduciendo los riesgos de contraofensivas y expediciones a Indias, manteniendo un simulacro de iniciativa necesario para contrarrestar el desánimo producido, y tratando de ocultar, dentro de lo posible, el verdadero intento y los grandes aprestos navales para el golpe principal. Este factor sorpresa, considerado como fundamental ya en el 88, pero poco atendido, juntamente con la pérdida de tiempo por querer engrosar lo más posible la Armada, serán en lo sucesivo dos aspectos que se tomarán con el máximo interés y bastante más efectividad que en el pasado.

Tampoco es absolutamente cierto que la polémica sobre la escasa maniobrabilidad de los grandes buques españoles de la Gran Armada fuese determinante a la hora de decidirse por la construcción de tonelajes inferiores. Si bien

es cierto que se incrementó en gran manera la de zabras y pataches a los que la actividad corsaria había dado un nuevo y productivo uso, no lo es menos que con una actividad frenética se botaron en los puertos cántabros los gigantescos Doce Apóstoles, que pasaban de las mil toneladas, notablemente mayores que aquellos galeones de la flota de Nueva España que con sus 800 toneladas habían sido los más capaces de la "Invencible", y que contaban con toda probabilidad con tres puentes, y consecuentemente toda la nueva concepción y distribución artillera que caracterizará a las grandes capitanas y almirantas del siglo XVII. Un estudio recientemente publicado habla de entre 60 y 70 grandes buques construidos por y para el Rey (no se trata de mercantes armados) tan sólo en estos astilleros santanderinos, entre 1589 y 1598 (1).

No fueron pues los grandes tonelajes los que se recortaron ciertamente, tal vez lo fueran los intermedios, pero lo que realmente parece primar es el disponer de unos buques de mayor fortaleza que los mejores ingleses y de unos barcos al menos tan veloces como los del enemigo, ante la dificultad de compaginar en un mismo bajel ambas características de las que parecían estar dotados los de la Reina. Hubo también intentos sin embargo, y esta noticia es una de las aportaciones novedosas que traemos, de construir navíos como los de la corona inglesa.

Esta concepción, y el deseo de experimentar otros tipos de barcos (galeazas, galeras y felipotes) en aguas del teatro de operaciones, presidirán toda esta etapa y no serán las únicas consecuencias experimentales del fracaso del 88.

Resulta curioso constatar que en los sucesivos planes de ataque hasta la malograda expedición de Federico Spinola de 1603, no se volverá a tomar en consideración ningún puerto de la costa flamenca como base de operaciones o como mera escala; y eso que suponía el tener que renunciar, nada menos, que al Ejército de Flandes, la mejor y más numerosa fuerza operativa del imperio español.

Esto obligará al planteamiento de la invasión en términos más modestos y con menor protagonismo español. Las expediciones no transportarán un ejército aplastante, sino un selecto cuerpo destinado más a colaborar con la oposición que a conquistar en solitario; por ello se elegirán objetivos (Irlanda, zonas rurales inglesas), de población rebelde o católica.

Los puertos ingleses del Canal no son descartados, pero sí relegados a la condición de meras alternativas secundarias a un plan principal.

Presidiendo los proyectos de invasión, aparecerá invariablemente la idea de tomar un puerto enemigo, fortalecerlo, y hacer de él la base de penetración en el territorio. En su elección estará también continuamente presente la condición de que este puerto sea capaz de cobijar la totalidad de la armada en su posible doble carácter de escuadra de galeras y flota de alto bordo, sea seguro con meteorología adversa, y no constituya una ratonera ante brulotes y otros

(1) GOMEZ CENTURION, Carlos: "Felipe II, la Empresa de Inglaterra y el Comercio Septentrional (1566-1609)", p. 241. Madrid, 1988.

ingenios; es decir, se cuenta con todos aquellos factores de los que se careció durante la "Invencible".

Todo lo expuesto puede reducirse en el sentido de que no se renuncia a la Empresa, aunque ésta no tendrá el carácter unilateral de la anterior, precisándose para su éxito de la colaboración inexcusable del potencial nativo. Se trata de intervenir, o conseguir unas condiciones previas de intervención, de aquí el gran peso que la información y la opinión de los refugiados y quintacolumnistas ingleses e irlandeses tendrá en la elaboración de los proyectos.

En este contexto se comprenderá la importancia y trascendencia que en su momento tuvo la documentación que aportamos.

Un documento inédito

El el Museo Naval se conserva un atadito de documentos consistente en uno principal con su correspondiente escrito de remisión, ambos en inglés; su traducción al castellano juntamente con una ampliación informativa, y una última carta, en castellano, remitiendo el conjunto. El conjunto procede del antiguo Depósito Hidrográfico, donde figuraba como documento 5º del Tomo 2º de la sección de "Varios".

El cuerpo originario consta de seis páginas, apareciendo en el tercio superior de cada una de ellas el trazado de un portulano a tinta y ligera aguada verde marcando la costa, y en el resto, texto complementario. Del cuerpo documental se desprende que los dibujos son obra de un piloto inglés llamado N. Lamberto, destinado en las galeras de España destacadas en protección del puerto de Cádiz, y también el contenido del texto, aunque no de su transcripción, de la que es autor otro inglés de mayor alcurnia, Jo. Jones, entretenido en esas mismas galeras.

La razón principal de esta misiva es la de orientar por su medio a la corte española sobre el mejor puerto inglés en el que iniciar una invasión, habida cuenta de los preparativos y rumores sobre una nueva Armada, que han exaltado los ánimos y las esperanzas de la colonia católica británica. Hay también una pequeña aspiración personal por parte de Jones, quien es piloto del Mar Océano, experto en navíos y puertos de esas aguas y no de galeras mediterráneas, y que desea su traslado a esa nueva armada ya que entre una y otra navegación hay tanta diferencia como entre nueces y avellanas, como expresivamente señala su patrocinador.

El escrito está fechado en el Puerto de Santa María, a 9 de marzo de 1594, y dirigido a un anónimo "Right reberende good father" que la traducción nos aclara ser el padre Personio.

Una carta de este último a don Juan de Idiáquez, junto a la que se remite el resto de la documentación y una información posterior sobre el "parecer del mismo piloto Lamberto de lo que pueden hacer galeras en ynglaterra a 20 de enero de 1596", complementan el atado; en la vuelta de la primera hoja de la

carta de Personio se expone por un secretario el contenido: “Valladolid AD-JI 1596 El padre Personio a 7 de Febrero. La descripción de algunos puertos de ynglaterra, escocia y yrlanda”; algo más abajo y con otra letra aparece: “dirigido à Joannes Jonas entretenido en las Galeras tengase presente que es notable”.

El autor

Poco sabemos del autor de los planos, exclusivamente lo que en estos papeles se indica. N. Lambert, refugiado católico inglés, piloto experimentado de los mares de su país “hombre de mucha confianza y sciencia”, “como persona que nascio y se crio en ellos, y que ha passado la mayor parte de su vida en la mar”. Destinado en las galeras de España destacadas en Cádiz (aquéllas que en número de 18 tan poco juego darían contra la flota de Howard que arrasaría el puerto dos años después), durante los aprestos de la armada en el año 94, probablemente en la misma galera de su compatriota e introductor para con el padre Persons, el entretenido Jonas, ya que éste asegura que el trabajo “ha tomado este invierno, mientras que no vamos navegando”, incómodo como hemos visto en este destino, apela a la influencia del padre Persons para pasar a los buques de alto bordo de la Armada. Por una posterior misiva a este mismo personaje sabemos que a principios de 1596 está ya en Lisboa, embarcado en un navío portugués con destino a Angola, aunque su deseo era permanecer y tomar parte en la campaña de Inglaterra, por lo que el padre Persons insinúa a don Juan de Idiáquez que el Conde de Portalegre le retenga en ese puerto. Nada más sabemos de este marino, excepto el interesante hecho de que era o había sido también constructor naval, haciendo para Felipe II “algunos navios a modo de los galeones de la Reyna muy lindos”, lo que nos habla de algo que desconocíamos, y a lo que ya hemos hecho mención: el intento de copiar los excelentes buques ingleses. Como se trataba de galeones de la corona inglesa, buques pues de alto bordo, buen tonelaje y de guerra, necesariamente tendrían entre las 400 y 500 toneladas, por lo que su construcción necesitaría de un técnico muy especializado.

N. Lambert debía ser un importante constructor y marino y no un simple piloto.

El mejor de los intermediarios

El padre Robert Persons o Parsons S.J., es un personaje tan conocido, architraidor para unos y santo para otros, que no necesita presentación. Interesa no obstante, calibrar su peso político en la Corte y su consideración entre los católicos ingleses del exilio, en el momento de recibir la carta del entretenido.

Este fascinante personaje había nacido en Nether Stowey en 1546, estudia-

do en Oxford, ejerciendo la tutoría del Balliol College, expulsado de su país, había ingresado en la Compañía de Jesús en Roma en 1575, concentrando desde entonces sus esfuerzos en la vuelta al catolicismo de su nación. Misionero con Campion, regresaría al continente tras la captura de éste y destrucción de su imprenta clandestina, colaborando en el nombramiento de Allen como cardenal de Inglaterra en las vísperas de la “Invencible”, —“Under heaven, Father Persons made me Cardinal”, llegaría a escribir éste (2)—, y dedicándose tras este gran fracaso y durante nueve años, a la fundación y potenciación de los dos grandes colegios-seminarios ingleses de Valladolid y Sevilla, para la educación de jóvenes desterrados y formación de misioneros. Famoso por sus trabajos de controversia teológica, no son éstos ni su labor estrictamente docente y misionera los que interesan al caso. Políticamente había ido poniendo sucesivamente su esperanza y confianza en diversos aspirantes al trono de Inglaterra; primero Jacobo Estuardo, después Felipe II, y por último la infanta Isabel Clara Eugenia, y tratando de justificar jurídica y genealógicamente sus respectivos derechos. El haber abrazado la tesis de la ambición española, le había creado numerosos enemigos, incluso entre sus paisanos, sin embargo, a poco de llegar a España se convierte en el líder indiscutible de los exiliados en este país, trabajando incansablemente por mantener encendido el fuego sacro de la empresa de Inglaterra, como medio de salvarla de la herejía, aunque fuera más o menos a costa de su independencia y de los derechos sucesorios tradicionales.

No siempre fue comprendida su actividad, ni siquiera entre sus superiores religiosos, señalando el Conde de Olivares en octubre de 1588 que no había ido aún a los Países Bajos para acompañar y apoyar la campaña de Allen ya que “no ha podido persuadir hasta ahora a los de la Compañía que le den licencia” (3).

Durante su estancia en Roma se había ganado sin embargo la confianza de aquel embajador español quien comentaría con Felipe II sobre él: “yo le he tratado aquí, he hallado en él mucha traza con muy bien asiento” (4).

Su influencia con el propio Rey a través de Idiáquez y el liderazgo entre sus compatriotas habían llegado a ser tan notables, que en Londres se había propuesto intentar su soborno a Lord Burghley: “If his Lordship will employ him, he would undertake that nothing of any consequence shall be plotted by the Papist, but he shall know it” (5), en el convencimiento de que no se le marginaría de ningún complot interno contra Isabel. Persons es además el má-

(2) WORTHINGTON, Th.: “Relation of Sixteen Martyrs”, p. 77. Douay, 1601.

(3) El Conde de Olivares a Felipe II, Roma, 9 de octubre 1588. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. Estado, legajo 950, folio 209.

(4) El Conde de Olivares a Felipe II, Roma, 29 de octubre 1588. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. Estado, legajo 950, folio 226.

(5) CALENDAR OF STATE PAPERS. Domestic, Elizabeth (1501-1594), p. 497. London, 1867.

ximo justificador de la actitud de Sir William Stanley, que se había pasado a los españoles con la guarnición irlandesa de Deventer en 1587, y que desde entonces aspiraba a ocupar un puesto en el posible ejército invasor.

Persons era sin duda la persona adecuada para actuar como intermedio ante el ministro, lo que parecía equivalente a hacerlo ante Felipe II.

Puerto de Milford

Se trata de una representación a mano alzada, simplificada y sin más detalles que los precisos, de toda la hermosa bahía de Milford-Haven en el sur de Gales ("Guàlli") que cuenta con 16 kms. de longitud y una anchura entre 1,5 y 3 kms. Se muestra en su orientación natural, no señalada por rumbos ni rosas, sino por el rótulo "Sud" que no aparece en inglés sino con su término internacional, y el de "West".

Parece asimismo que el autor no contó con patrón, sino que hizo esta carta de memoria, aunque demuestra ser un piloto buen conocedor (un práctico) del puerto. Las costas de la parte exterior de las penínsulas de Milford (al norte) y de Pembroke (al sur) aparecen globosas y sin orografía, pero el interior de la bahía está muy detallado y reconocible.

Se utilizan los signos cartográficos convencionales de la época, marcándose los arrecifes y escollos con una x; los bajos con punteado; los fondeaderos con un ancla, numerándose las profundidades en brazas o "braços" ("fathoms") de a seis pies; y una línea en espiga para indicar la fuerza y dirección de la corriente en el flujo creciente. En tierra se muestran esquemáticamente las fortificaciones y como caseríos con torre y cruz de la iglesia, los centros urbanos. Lo que no puede expresarse en el gráfico, se complementa con información escrita a su pie.

Situado el puerto de Milford al noroeste del cabo Prior y a 126 leguas del Ferrol, es el camino más derecho y corto desde España. Su acceso por el sur no presenta dificultades, ya que los roqueros e islas quedan al oeste de St. Ann's Head, hacia el canal de San Jorge, claramente indicados en el boceto en el que se distinguen las isletas de Skokholm ("scupam"), Skomer ("scalmee") y Ramsey, y una serie de escollos con sus nombres, más al oeste, de los que el último, a 5 leguas de tierra, denominado "Smale" se puede distinguir a simple vista ("is always Dry"), y tiene a su alrededor profundidad suficiente para fondear. La costa galesa hacia el norte y el puerto de "St. Daves" (St. David's), es de aguas profundas, pero inaccesible desde el mar.

La boca del puerto no tiene más de unos 400 mts. ("a musquett shott") y está defendida a ambos lados por dos viejos baluartes ("W. buluart", "Est buluart") que cuando el autor estaba en Inglaterra carecían de todo tipo de artillería y sin que hubiera ninguna otra fortaleza en 30 millas a la redonda. Este último aserto no era totalmente cierto, ya que el castillo de Carew, se encuentra muy cerca, en el mismo condado de Pembroke, aunque de traza medieval y sin auténtico valor

militar a finales del siglo XVI; y aún se conservaba la trinchera defensiva que construyó el Duque de Richmond (futuro Enrique VII) tras su desembarco poco antes de la batalla de Bosworth (1485) y el propio castillo normando de Pembroke, lugar de nacimiento del fundador de la casa Tudor. Por otra parte, Hartford-West disponía por su lado norte de gruesos muros y otras guarniciones, y todo el promontorio de Tenby ("Tynbi") estaba también fortificado.

El interior de la bahía, largo y espacioso (cuatro leguas y media, por media legua de ancho), y de suficiente profundidad para fondear incluso con la marea baja ("at low Water") y en los peores lugares (5, 7 y 8 brazas), lo que era suficiente para los mayores galeones que según Cabrera de Córdoba "pescaban" entre 25 y 30 pies (6), es decir, unas 5 brazas los más grandes, (entre 7 y 9 metros de calado, aproximadamente). Sólomente dos sitios, debidamente señalados en el portulano, eran peligrosos durante el reflujo en el que la profundidad descendía a una braza: la roca de Milford en el lado oriental de la boca (sin nombre pero marcada con la correspondiente x), y los bajos existentes y señalados con punteado en el mismo lado y antes de llegar a la villa de Angle ("angle banke").

Descrita la rectangular bahía, el piloto razona los motivos que le inducen a considerar Milford Haven como el mejor lugar para el desembarco de una fuerza destinada a la conquista de Inglaterra ("mother and best of all harbords about England"), esbozando incluso un plan militar, teniendo siempre presente las causas del fracaso de la Jornada de 1588.

La elección del puerto es inmejorable tanto por lo que respecta a los peligros del mar, como a las acechanzas enemigas en tierra.

El objetivo está más cerca de los posibles puertos de embarque que cualquiera otra de sus condiciones ("North and biest from Cape Prior by faroll en Galicia far 126 leagues"), camino pues, el más recto y seguro también ya que sería una auténtica casualidad que la armada inglesa imaginara esta derrota y le saliera al encuentro desguarneciendo el Canal.

Por lo que respecta a los posibles vientos adversos y tempestades, se analizan las posibilidades aportando soluciones. Si en pleno camino el viento arremecía el viento de poniente y resulta difícil no sólo mantener el rumbo, sino tenerse en la mar, correr y capear sin peligro, la "Armada" debe dirigirse a Mount's Bay, al sur de Cornualles ("Monts baye"), playa defendida de estos vientos y con 8 brazas de profundidad, distante 28 leguas de Milford. Si fuese el levante el que soplasen de tal manera que hiciese imposible entrar en el puerto objetivo, se deben dirigir a esperar mejores condiciones al puerto irlandés de Waterford, seguro por mar y tierra y sólo a 23 leguas de Milford.

Bien provisto el plan de alternativas claras de las que careció la gran Armada del año 88 con puertos de etapa peligrosos e inadecuados en Flandes, y

(6) CABRERA DE CORDOBA, Luis: "Felipe Segundo, Rey de España", segunda parte, tomo tercero, libro III. Madrid, 1877.

objetivos defendidos en la parte inglesa del Canal, éste se presentaba mucho más viable y consecuente con la lección aprendida.

Por otra parte, existían razones militares y políticas de peso que robustecían esta posibilidad, al contrario de los populosos y bien guarnecidos puertos ingleses del sur, objetivo continuo de una bien planeada propaganda antiinvasión, el extremo sur de Gales era y es tierra poco habitada, de población dispersa, de notable riqueza ganadera y agrícola, capaz de soportar el primer mantenimiento de una fuerza de invasión, y según recordaba el exiliado autor del proyecto, en su época había muchos católicos que estarían dispuestos a unirse al invasor, especialmente tras haber perdido a su señor natural, el tristemente célebre Sir John Perrot, verdugo de Irlanda y de los náufragos de la "Invencible" durante su mandato como Lord Diputado, y víctima ahora del contraespionaje isabelino que le había acusado de inteligencias con Felipe II, y encerrado hasta su muerte ocurrida un año antes. La lejanía de Londres, cuartel general de la corona inglesa, garantizaba por otra parte un desembarco sin apenas oposición.

Si la Gran Armada había tenido el precedente inspirador de los desembarcos de César y Guillermo de Normandía, el nuevo proyecto tenía el del Duque de Richmond que le había llevado al trono inglés del sibilino Ricardo III y que había tenido lugar, como hemos visto, en el mismo escenario. Una razón de orden sociológico-poético añadía su peculiar encanto a los motivos realistas, el autor la señala con delectación: que Isabel I perdiese el trono en la misma ciudad que lo ganó su abuelo, instaurando la usurpadora dinastía Tudor, causa de la ruptura con Roma.

El anteproyecto se completa con una sugerencia real de desembarco y primeras operaciones en tierra. En el planito se especifican los lugares donde deben fondear los diferentes tipos de naves: al este, en la zona más profunda, los navíos grandes y galeones; al oeste, junto a Dale, las galeras y galeazas que precisan menos fondos; en ambos casos a resguardo de la marea creciente cuya fuerte corriente, que también aparece señalada en el plano, pasaría entre ambos grupos en dirección N. y NE., protegiéndolos de cualquier entrada en puerto de una flota enemiga que sería lanzada hacia el borde este sin daño para la propia y bajo su fuego cruzado. Cualquier brulote o artefacto de fuego acabaría estrellándose igualmente contra la orilla norte, al contrario de lo sucedido en Calais.

Fortificándose el bastión del este y en la orilla opuesta el istmo de Dale, estrecha y estratégica faja de tierra, el ejército podría rehacerse para iniciar la ofensiva, y la armada estaría segura, pudiendo, como señala el autor, o bien marcharse o quedarse, clara y nueva referencia a Calais.

Filippo Pigafetta ya se había fijado en su informe de 1588 en este puerto, señalando sin detalle su bondad y fortificación (7) y en una descripción anónima de las costas de Inglaterra del año siguiente se indicaba que en la costa

(7) DESCRITTIONE DE PORTI ET FORTESSE DEL REGNO D'INGILTERRA, FATTA DAL SIGNORE FILIPPO PIGAFETTA GENTILHUOMO PIACENTINO L'ANNO 1588 A DI VI DE IUGLIO. Ms. BIBLIOTECA NACIONAL. Varios. legajo. 979, folios 65-75.

sur de Gales, de gran fondo, no podría oponer el enemigo grandes fuerzas, siendo una zona sin bancos “sino harta agua y puerto de importancia no hay si no es... un puerto que se dice Midelforte Habben” (8). Otras relaciones contemporáneas no son más explícitas.

Es en nuestra opinión la más completa descripción de este puerto y época en los archivos españoles.

Las otras alternativas

En una curiosa forma de demostrar que el único puerto ideal para un desembarco era el de Mildford, traza y explica los inconvenientes de los demás: Falmouth, los puertos del Solent, y Plymouth; descartando totalmente la posibilidad contemplada en los preparativos de la Gran Armada de 1588, de desembarcar en la playa de Dover o adentrarse en las bocas del Támesis, por sus corrientes, nula posibilidad de abrigo, numerosas tempestades, y ser base del ejército y flota enemigos. Más como bases de etapa que como objetivo último indica diversos puertos en Irlanda, Francia y Escocia, de los que selecciona tres: Kinsale, Brest y Bluet; los tres tendrán cometidos en campañas posteriores.

Falmouth Bay (“Famothe”)

El segundo bosquejo refleja la costa meridional de Cornualles desde algo antes de Lizard Point hasta Looe, con la bahía, objeto del interés principal del autor. Aunque la línea general de costa está mal orientada, apareciendo de E. a O., cuando en realidad corre francamente hacia el NE., y la distancia hasta Looe (“Ile de Lou”) se acorta notablemente ya que es una mera referencia, la bahía en sí está proporcionada y bien orientada.

La zona señalada en el plano como fondeadero es la central y junto a la orilla izquierda, frente a la boca, señalándose bajos en casi todas las demás zonas.

En opinión de Lambert, aunque el puerto ofrece la ventaja de sus 16 brazas en una amplia extensión, presenta graves inconvenientes en los aspectos positivos que Milford proporciona.

En primer lugar, está bien defendido por un baluarte a cada lado de la boca y el castillo de “S.Maudes” (St. Mauwe), situado frente a la ciudad actual, de moderna construcción ya que datan estas fortalezas del tiempo de Enrique VIII, todas bien dotadas de artillería y pertrechos; a estas defensas se hubiese podido añadir el castillo de Pendennis que 50 años después resistiría el asedio de las tropas del Parlamento.

(8) NOTITIA ET RAGUAGLIO DISTINTISSIMO DELLE FORTEZZE ET PORTI DELL'INGHILTERRA ET DELLA SCOTIA. Ms. BIBLIOTECA NACIONAL. Varios. Legajo 1020, folios 93-105.

Su amplia entrada de más de media legua, por la que penetra con fuerza y sin oposición alguna el aguaje, hace de él un puerto poco seguro cuando sopla viento recio del sur.

El enemigo podría entrar fácilmente o enviar brulotes como en Calais, y si el mar está alborotado no hay forma de salir una vez dentro.

Las galeras y otras naves de menor calado tendrían que remontar hacia la peligrosa desembocadura del Fal sin posibilidad de prestar apoyo o ser apoyadas por los galeones.

Por último es tierra muy poblada y sin un buen lugar en el que hacerse fuerte una vez desembarcados.

Este puerto sería, no obstante, el objetivo no alcanzado de la malograda expedición del Adelantado Mayor de Castilla, don Martín de Padilla, de 1597.

Los puertos del Solent:

La isla de Wight, Hampton (Southampton) y Portsmouth son excelentes y al abrigo de todos los vientos, pero muy difícil sería no encontrar allí a la flota inglesa, y la tierra está fortificada y muy poblada. Tras un combate naval, sería difícil una nueva victoria terrestre.

Plymouth y Dartmouth

El primero es un puerto famoso por su seguridad, pero también es el más fuerte de Inglaterra, con su notable fortaleza principal y seis castillos y baluartes, perfectamente artillados y bien abastecidos y presidiados, ante los que debía desfilar la flota.

El segundo tiene el grave problema de la angostura de la entrada, fácilmente defendible y que obliga a entrar a los buques de uno en uno.

Los puertos fuera de Inglaterra

Todo el empeño de los refugiados ingleses estaba dirigido a atraer a Felipe II a un ataque directo a Inglaterra, de la misma manera que el de los irlandeses y el de los escoceses era el de dirigirlo hacia sus respectivas patrias donde sus intereses o sus buenos deseos necesitaban el apoyo español. Por todo ello, no cabe hablar en toda esta época de un esfuerzo común de los diversos grupos enemigos de Isabel.

Aunque ignoramos si la información originaria sobre los puertos extranjeros aportada por Lambert era más extensa y fue reducida por el intérprete, ya que sólo se conserva la transcripción española, lo cierto es que lo que realmente recibió Idiáquez se reducía a la mínima expresión, aunque la elección de las

bases era muy acertada, no cabiendo duda de que su inclusión entre las propuestas obedeció a un deseo de incluir todas las posibilidades, aunque de forma que sólo una fuera la lógicamente escogible: el puerto de Mildford Haven.

En Irlanda se señala Kinsale (“quinsal”) como “muy buen puerto”, “defendido por tierra de todos tiempos”, en “tierra muy templada y fértil” y poblada; reuniendo tales condiciones que bien hubiesen merecido un tratamiento más extenso.

La más completa información sobre éste y otros puertos irlandeses se tenía ya de tiempo atrás en el Consejo de Estado, aportada con todo lujo de detalles por los propios irlandeses y los pilotos que como Domingo de Ochoa, habían sido enviados desde España. La elección del puerto debió de parecer acertada ya que en él desembarcaría don Juan del Aguila siete años después.

El documento cita también, sin más que el aviso de ser “yslas quebradas leños del poblado”, los puertos de Baltamore (Baltimore), y Berehaven, cerca de Cork, donde llegarían las naves de Alonso Docampo en 1601.

En Francia se señalan Brest (“breste”) como “mas principal puerto de toda Bretaña”, y Bluet (Blavet o Port Saint Louis), considerando los demás como peligrosos, incluido el de Burdeos (Burdeux) y el de S. Martin en Gascuña.

Blavet ya había sido tomado a los hugonotes franceses en 1590 y en el fuerte del León, junto a Brest, se habían fortificado los españoles al año siguiente, de manera que se disponía ya de esas bases, que sin embargo, nunca serían consideradas en las campañas que se llevaron a cabo.

La enumeración de los puertos escoceses de “Reyne” y “Lafoyl” “los cuales tienen dentro de si aguas muertas”, parece como destinada a descartar todos los de Escocia, incluidos otros más conocidos, ya que “están muy hazia el nort, y es largo camino, en el qual ay grandes corrientes y muchos peñascos”.

El rechazo total de la zona-objetivo de 1588

Tras la relación de puertos ingleses, posible objetivo del ataque, el autor nos sorprende con la categórica afirmación de que “si no sia uno destes 4 puertos los cuales son seguros y buenos en todos tiempos, no ay otro en ynglaterra capaz de una armada real, ni creo q ay persona tan indiscreta y de tan poca experiencia q procurara de tomar una playa, por una armada de tanta importancia”.

Sorprende, no tanto su opinión, que bien pudiera ser cierta, cuanto la osadía de criticar en forma tan abierta el proyecto de la “Invencible”; lo que da pie a pensar que en el fracasado proyecto, o bien ni el Rey ni Idiáquez tuvieron intervención, o bien que sí la tuvieron, en cuyo caso este extremo bien podría haber sido la causa de que el Secretario no diera curso al proyecto de Lambert.

No parecen, sin embargo, ser ellos el objeto de la crítica, como tampoco el duque de Medinasidonia que seguía vivo y gozando del favor real para desgracia de los gaditanos que iban a sufrir el saqueo de su ciudad ese mismo año de 1596, y que en este caso solamente se había limitado a intentar seguir obedientemente los pasos marcados por otros; el ataque del piloto se dirige contra Far-

nesio, cuya muerte en 1592 le había librado de la vergüenza de verse relevado fulminantemente por el Conde de Fuentes y a cuya actuación se achacaba en España, que no en Italia, el fracaso de la Jornada de Inglaterra.

El Duque de Parma, en efecto, había aconsejado que "El desembarcadero sea desde Dovra (Dover) a Margat (Margate) que aunque parece difícil por ser tan cerca de Londres es más cerca la travesía, la gente de la tierra menos belicosa, el país de bosques y parques a propósito de nuestra infantería" (9). Criterios exclusivamente válidos para las ulteriores operaciones en tierra, pero no para el propio desembarco.

Más adelante, el punto exacto se concretó en la zona de Margate, en las inmediaciones del cabo North Foreland, en la parte sur del estuario del Támesis, elegida siguiendo una vez más criterios tácticos farnesianos exclusivamente terrestres, en razón a que ante la presencia de la Armada entre ambas riberas del río, el ejército inglés necesariamente tendría que dividirse, pudiéndose desembarcar en el lado deseado sin que la mitad del enemigo tuviese tiempo de apoyar a la otra.

Por si nos quedara alguna duda de su rechazo total al plan anterior, continúa el piloto Lambert transcrito por Persons: "Mas el pretender de tener la playa de Dover, o entrar por la bocca del rio tamesis, fuera del peligro de encontrar con el enemigo, las corrientes son tan vehementes, las tempestades tan ordinarias, y los peligros tan grandes en el canal, donde los navios no tienen lugar donde yr, y tantos los peñascos y seccanas, q. no quiera dios, q. segun mi consejo tomassen este camino con una armada real, pues los peligros son tan manifiestos y evidentes".

Por todo lo dicho, apreciamos en el inglés un notable oportunismo en beneficio de su propio plan.

Información posterior a 1594

La carta del padre Persons al secretario Idiáquez es de fecha 7 de febrero de 1596, es decir, casi dos años después de que Jonas le remitiese a él los planos y datos sobre los puertos. Esto plantea la pregunta fundamental, ¿por qué conservó esta interesante información y no la comunicó cuando los rumores parecían indicar que se estaba preparando una nueva armada? Las circunstancias del momento nos dan la respuesta. Los aprestos no eran para una acción inmediata, y el esfuerzo principal estaba en la campaña de Brest y en apoyo de los mejores soldados, habían acudido las escuadras ligeras de Bertendona, Zubiatur y Villaviciosa. El propio Persons tenía el precedente sólo anterior en unos meses (julio 1593), del poco éxito y atención que había merecido ante el mismo Idiáquez un proyecto de Sir William Stanley por él apadrinado. Debíó de decidir por lo tanto esperar a mejor ocasión.

(9) "Puntos de la carta larga del Príncipe de Parma para su Majestad de 20 de abril de 1586". Punto 15. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. Estado, legajo 590, folio 124-129.

Esta se presentó a principios de 1596, el calor de la esperanza puesta en el éxito efímero de las cuatro galeras de Carlos de Amézola que desde Blavet habían saqueado la costa de Cornualles. El hecho no pasaba de ser una acción menor, pero parecía demostrar que los medios desechados hasta entonces podían resultar útiles, y se les dio gran trascendencia, hasta el punto que el piloto Lambert (que antes odiaba tanto las galeras) volvió a escribir a Persons (agosto de 1595), esta vez desde Lisboa a donde la influencia de éste parece haberle llevado, que el sistema empleado era la forma mejor de arruinar la potencia inglesa. Interesado el jesuita, le rogó expusiese por escrito su opinión que, una vez traducida, se remitió con los demás papeles a Idiáquez, bajo el título "parecer del mismo piloto Lambert de lo que pueden hazer las galeras en ynglaterra a 20 de enero de 1596".

Se analizan en ellos los puertos de los tres grandes "canales" (de la Mancha, de Irlanda y de Bristol), sus condiciones para que las galeras desembarcasen en ellos, atendiendo a sus costas y profundidad de sus aguas, la presencia habitual de galeones de la Reina, población y defensa del litoral e interior, y zonas de mayor comercio. De las diversas posibilidades, las más asequibles resultan ser las del canal de Bristol, a excepción de la capital, incluyéndose los puertos de la costa galesa como Penbroke, Tenby y Hardford West, objetivo del plan principal de 1594.

Para poder mantenerse más de 24 horas y sacar más fruto que en Penzance y Newlyn se proponen unas fuerzas de desembarco no inferiores a 2.000 hombres.

Las galeras son excelentes máquinas de guerra contra las que nada pueden hacer los grandes navíos si se acogen a aguas someras: lo difícil es encontrar un buen piloto dispuesto a facilitar la información que ahora se aporta y otra mucha complementaria que se podría añadir sobre el terreno si se contaba con el propio Lambert. Sólo ofrecían el inconveniente de que únicamente en los meses de junio, julio y agosto podrían ser empleadas en aquellos mares.

No se trata en este caso de propiciar un desembarco de conquista, sino un golpe de mano de espolio y destrucción, al estilo de los de los ingleses en América.

El objetivo de Persons al incluir este nuevo plan es doble y alternativo: en primer lugar aprovechar el efímero momento de euforia para presentar el proyecto principal que anteriormente no hubiese sido bien recibido, y en segundo lugar dar al Rey una posibilidad de no perder la iniciativa si no se decidiese a llevar a cabo una conquista en toda regla, pudiéndose al menos mantener la inquietud en el enemigo y la moral alta en el campo propio.

El plan del padre Persons para la conquista de Inglaterra

No parece que el proyecto impresionara mucho a don Juan de Idiáquez, pese a que él o alguno de sus colaboradores señalara en el paquete documental

“tengase presente que es notable”; probablemente ni siquiera fuese presentado a Felipe II ya que ni aparecen las tan características observaciones marginales de su mano ni en el expediente figura acción a tomar ninguna, habiendo llegado la documentación hasta nuestros días por conducto diferente del de los usuales archivos de la Corona. La intentona de Persons fracasa, probablemente por faltarle contenido en otros aspectos importantes además del “dónde”, como son el “cómo” y el “cuándo”, sin los que la documentación se reducía a unos datos útiles para cuando fueran necesarios. Sería síntoma de conocer poco al personaje el pensar que con este parón burocrático iba a cejar en sus proyectos.

La segunda intentona se llevaría a cabo ante el propio Rey, en una audiencia concedida al padre Persons, a la que hace referencia un memorial de su puño y letra.

En el Archivo General de Simancas se conserva este informe, sin fecha, pero cuyo contenido es absolutamente contemporáneo con la remisión de los documentos anteriores (10). En él Persons hace propias las líneas fundamentales del plan de Lambert, aunque integradas coherentemente con sus propios proyectos en un plan completo de conquista en el que, tras subrayar las magníficas oportunidades coyunturales del momento para llevar a cabo la empresa, se establece el tiempo y forma (durante el invierno siguiente, cuando no lo esperasen, antes de que Drake con su flota vuelva de las Indias); el lugar, el puerto de Milford con preferencia sobre los del Canal, aunque los de Irlanda ofrecen otra ventaja más, su proximidad; la propaganda a difundir sobre los derechos sucesorios de Felipe II (para lo que convenía alejar de la zona a los católicos ingleses no conformes); y respecto a las fuerzas (entre las que se debía contar el regimiento irlandés de Stanley y los grandes y medianos señores desterrados), y que no debían ser un ejército gigantesco, sino moderado ya que “una machina grande tiene muchos inconvenientes”, como se había demostrado en la logística de Lisboa y Flandes en el año 88.

Las circunstancias parecían muy favorables en efecto: Drake y Hawkins, dos de los mejores marinos de Inglaterra se hallaban ausentes y con ellos 25 navíos bien armados y 2.500 hombres de desembarco, ya que en la que sería la última singladura de Sir Francis iba como señala Cabrera de Córdoba “no como ladrón de noche sino como general de día”; Sir John Norris, nombrado jefe del ejército de Irlanda, se encontraba en esta isla haciendo frente a la insurrección con las mejores unidades, y los preparativos en España estaban ya prácticamente hechos. Escocia estaba también revuelta, y el Rey de Francia (a quien denomina despreciativamente “Vandome” por ser hijo del Duque de Vandome), sin poder estorbar por estar en plena guerra con sus súbditos del partido católico.

(10) MEMORIAL DEL PADRE PERSONIO AL REY ACERCA DE LA PLANEADA INVASION DE INGLATERRA. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. Estado, legajo 2851, folio s.n.

La historia parecía apoyar el intento y a los recuerdos históricos del entretenido en galeras y del piloto, referidos al conde de Richmond, el erudito señala los casos del duque de York futuro Eduardo IV, del conde de Salisbury y de Enrique I de Lancaster quienes, con ejércitos pequeños y menos parciales en el reino que Felipe II, lo habían conquistado.

La estrechísima relación temporal entre el documento del Museo Naval y el de Simancas no precisa ciertamente de data alguna respecto del segundo, ya que en él se habla de haber muerto ya el cardenal Allen (fallecido en Roma en 1594), y de no haber vuelto aún la expedición de Drake (que regresaría tras su muerte ocurrida el 9 de enero de 1596).

Aunque el plan como conjunto no se pondría en práctica, muchos de sus puntos se tuvieron en cuenta en las sucesivas tentativas y en Inglaterra se tomaron medidas para evitarlo, señalando Cabrera de Córdoba que los buques ingleses inspeccionaban las costas y “Para reconocer la de España corrían desde su isla a las islas de la Rochela para evitar el desembarcar en Milfort, y tomado el castillo entrar en la campaña de Loid y Vomer” (11), lo que parece indicar un conocimiento previo de estos planes ya que nunca con anterioridad había preocupado la seguridad de este puerto, y que sugiere la posibilidad de la existencia de algún confidente en el entorno de Robert Persons, circunstancia que no ofrecían duda al conde de Tirone, Hugo O’Neill, quien en una carta a Felipe III expondría en 1608: “The said Father (Persons) is a very good and virtuous religious, nevertheless he is in correspondance with many English people whom he beleives are honest, and they ar not all as good as he is. Among so many English people there is always a spy and one who will play with both hands.” (12).

El memorial del padre Persons no era más que una breve recapitulación de una “benigna y larga audiencia” concedida por el Rey con anterioridad y a la que hace referencia; el jesuita debió explayarse en los detalles más prolijos y difícilmente expresables por carta a los que también había hecho referencia al remitir la carta de Lamberto “por ser muchas las particularidades, que en tal negocio se à de avertir, y no se pueden poner todas por escrito”.

Conclusiones

El documento del Museo Naval tiene su encuadre en toda una serie de sucesos y de tramas de las que existen pruebas documentales también en el Archivo de Simancas, dirigidas por el padre Persons para provocar la actividad de Felipe II en un momento en el que “el asunto principal” ha dejado de ser momentáneamente la Empresa de Inglaterra, para serlo la de Francia.

(11) *Id.* nota (6).

(12) Hugh O’Neill a Felipe III. Roma 13 septiembre 1608. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. Estado, legajo 1860, folio s.n.

A las aspiraciones del Rey al trono de los Valois, ya fuera para sí ya para la Infanta Isabel, señuelo de los lingüistas franceses, Persons opone una compensación equilibrada, desempolvando de nuevo la cuestión sucesoria inglesa con los mismos personajes como beneficiarios, ya que, conseguida la victoria, la designación de nuevo monarca correría a cargo de don Felipe que, o bien se presentaría personalmente, o el Príncipe en su lugar, como pretendiente por la línea de Portugal, o bien se nombraría a la Infanta por la línea de Borgoña.

Junto con la tesis legitimadora, expone los argumentos de orden práctico que aconsejan llevar a cabo de forma inmediata la operación, así como la mejor manera de realizarla, ya sea completamente, con una invasión general, o bien por medio de golpes de mano, ya que el fin último sigue siendo el destronamiento de Isabel I, aunque fuera por medio de la ocupación española, pero lo realmente urgente es que la corte española no se distraiga con aventuras francesas de lo que debe ser su meta principal.

La remisión de los dibujos de Lambert a don Juan de Idiáquez, la larga entrevista con el Rey, y el "memorial", son tres fases de un programa que a primera vista parece que fracasó, pero que si se analizan los sucesos posteriores, se comprueba que el objetivo principal de los desvelos del jesuita se consigue, volviendo Inglaterra a ser el punto de mira, con o sin un primer escenario irlandés. Un análisis aún más detenido permite apreciar en las sucesivas campañas hasta la paz general, pinceladas concretas del plan de Persons, y sus argumentos legitimadores de las pretensiones españolas a la corona inglesa duraron mientras duró la guerra.

Este plan es, a nuestro juicio, el más viable de cuantos se llegaron a plantear.

Reviste sumo interés la revelación que en este memorial se hace de la escisión existente entre el partido católico inglés por motivo de las aspiraciones de Felipe II. Charles Paget, Thomas Morgan y Thomas Throckmorton, enemigos en vida de Allen, lo eran también del sistema de seminarios y, por supuesto, de las pretensiones reales. Como más o menos simpatizantes con este último grupo figuraban los Duques de Sessa y Feria y el obispo de Cassano.

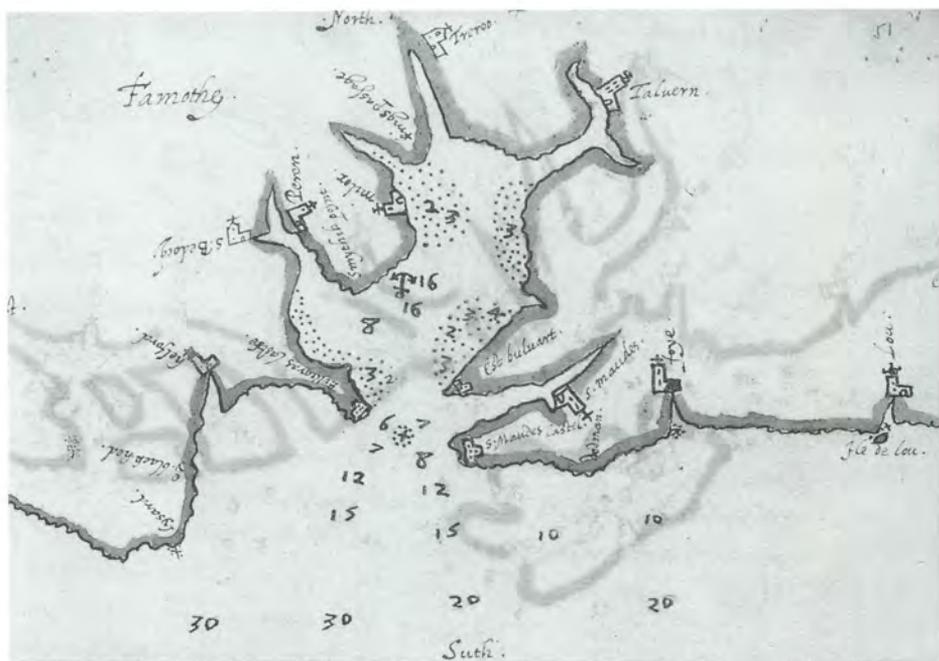
Como colofón, y en otro aspecto, se hace obligado llamar la atención sobre la aportación cartográfica e hidrográfica que el estudio de Lambert-Jonas supone.

En un momento del que se conservan tan pocos documentos cartográficos, y en el que si bien abundan las relaciones de navegación, son todas muy generales, los detalles de ésta sorprenden y sus dibujos complementarios a mano alzada son bastantes para dar una visión del alto nivel alcanzado, y del que se tenían y tienen muy contadas muestras.

Pensamos que las magníficas muestras cartográficas de la época, tanto las generales y de punto mayor (los atlas, los portulanos mediterráneos, las obras de la escuela inglesa y holandesa...) así como las de puertos concretos en que tanto destacó por esta época nuestro Nicolás Cardona, tienen más de obras geográficas que de cartas náuticas prácticas, con escasos datos hidrográficos de

los imprescindibles para la utilización efectiva de las facilidades portuarias. Habría que esperar al siglo XVIII para encontrar un aporte sistemático de este tipo de información sobre fondos, sobre profundidades, sobre corrientes..., y no porque no los hubiese, sino porque no han llegado hasta nosotros o han llegado en muy escaso número. Las cartas útiles eran las utilizadas a bordo y las que menores posibilidades de subsistir tenían. En este caso la fortuna nos ha deparado encontrar un trabajo de gabinete, pero copiado de uno de aquellos originales y preservado en un archivo.

Este conjunto documental inédito es a nuestro parecer el testimonio histórico-hidrográfico más completo y significativo de la etapa posterior a la Gran Armada de 1588, en la que aún el poderío español se podía permitir reconstruir un sueño sobre los pecios del anterior.



2.

Excursus in Famoth.

1. *Castellum & Castellum. In fine, hoc castellum est circa a mille distans
from lande to lande, & gate no distance in the waye from sea, to brestre and
kinge of foule Weate or we brestre in a baye and foule sea upon the seape
the distance Southely Wynde raryde.*
2. *Castellum at the entrance on the East side a Castell & a bulwarke on
mye side. Dint on the West side another well provided.*
3. *Castellum, the Emmy maye entre at the place, or forme in the
grounde, upon the left side, all Southern wynde, not to be dented
the sea none so far; Dint on the Armada beinge once within the baye
should entre ynde over the stone, stone, & rocke, the gate no distance
wynde, but are left.*
4. *Castellum, the Baye side, no wode or bynde for galies or other
smaller shippes; but they must of force goe up into the baye, and
spare no small space; and wynde the one cannot spare to enter;
and the Countrey is well inhabited, & wode, & no place well to be
wode leads to the better construction.*

