

PREPARANDOSE PARA ZARPAR: PILOTOS, MARINEROS Y NAVEGACION EN LA ARMADA ESPAÑOLA DE 1588

M. J. RODRIGUEZ SALGADO
University of London

El 30 de marzo de 1518, el duque de Medina Sidonia ordenó que se imprimiera en Lisboa un derrotero y fuera distribuido por toda la flota. Este derrotero contenía instrucciones detalladas para la navegación entre Finisterre y Dover y describía las costas y mareas del sur de Inglaterra e Irlanda así como del norte de Francia y Países Bajos. Medina Sidonia había estado muy preocupado por la falta de preparación técnica en la armada real y aún más porque los derroteros disponibles escaseaban y las descripciones de los fondos y sondas del Canal tenían contradicciones. Como jefe concienzudo que era, ordenó a seis de sus pilotos más expertos y dignos de confianza reunirse diariamente durante la segunda mitad de marzo en casa del vicealmirante Juan Martínez de Recalde con la misión de cotejar toda la información disponible, preparar instrucciones claras y recomendaciones adicionales. Por tanto era razonable conclusión que el derrotero representaba el saber colectivo de estos especialistas. A pesar de que en Portugal existía una larga tradición de secreto sobre tan sensible materia técnica y una gran oposición a su difusión, Medina Sidonia publicó el derrotero para asegurar que todos los buques de la flota navegaran con información adecuada.

Por impresionantes que estos esfuerzos fueran, el derrotero tenía deficiencias en varios aspectos. Aunque carezco de los conocimientos necesarios para hacer comentarios sobre su acierto o precisión, sus claras instrucciones eran suficientemente buenas como para satisfacer los exigentes niveles de los más expertos y avanzados marinos de la época. Algunos de estos hombres (por ejemplo Recalde) habían navegado en estas aguas. No obstante, al leer el derrotero se notaba en seguida que en su prisa los expertos navales habían no tanto rehecho su derrotero como adaptado uno ya existente, creando en el proceso un curioso híbrido. Se dan algunos consejos y avisos curiosos mientras que faltan informaciones importantes. Por ejemplo, se instruye a los barcos que al llegar a la costa entre Romney y Dover esperen a un práctico para que los lleve a Dover o a Londres. "Allí esperarás piloto para yr a Londres o a Dobla". En forma similar, si se encuentran en Cabo Gris-Nez se les aconseja contratar a un práctico en Calais para que los

guie. Para alcanzar los puertos más allá de Blakenberg se dice al maestre que haga un disparo fuera del puerto y saldrá un práctico para llevarlas a Flushing o Slnys. No era necesario el disparo si estaban ante Belle-Isla en Bretaña y necesitaban un piloto práctico para Morbiham, al parecer se encontraban con facilidad en las islas.

Evidentemente era inconcebible que la flota pudiera encontrar prácticos que los guiara de esta forma al territorio enemigo. Por otra parte, la mayoría de los puertos incluidos en el derrotero no eran de interés para la Armada ¿Para qué querían ir a Morbiham? En algunos casos hasta se aconsejaba a los barcos llevar anclas (?) junto o bajo el amparo de los castillos, como en Dover. Aún más sorprendente es que el derrotero no incluya información esencial sobre la forma de llevar la flota a su verdadero destino frente a Margate. No dice nada de la precisa zona de Inglaterra donde se iba a intentar un desembarco pasado Dover y hacia Londres, porque se esperaba que pilotos locales les llevaran. Mientras esperábamos ver una serie de instrucciones para una campaña, el derrotero es claramente una versión comercial adaptada.

Este sorprendente documento, sin embargo, confirma la importancia de los pilotos. Por mucho tiempo los he considerado como el grupo más desatendido en la Armada y en general en la primera época de la Historia naval moderna. Ello conduce también a otro campo de investigación afín: ¿Cuál fue la información técnica de que disponía la Armada, y cómo afectó a la estrategia y resultados de la campaña? Este trabajo representa una indagación preliminar y se concentrará primordialmente sobre los pilotos de la flota.

I. PILOTOS Y MARINEROS

Se trata muy poco en este período acerca de los pilotos, con la excepción de los implicados en el comercio de Indias. Incluso en los archivos comerciales apenas hay información acerca de estos hombres clave. Por lo general, los puertos proporcionaban prácticos para guiar a los barcos en la entrada y los alrededores de la zona, permitiendo a los buques que transitaban con frecuencia las mismas rutas hacerlo sin prácticos si sus patrones eran marinos expertos. Hay fragmentos referencias, al menos en inglés, a maestros, marineros navegantes expertos, haciendo de prácticos. Únicamente en aguas costeras desconocidas o peligrosas era completamente esencial un práctico o piloto especializado. También eran inapreciables los pilotos cuando el barco se aventuraba lejos de tierra. Los gobiernos portugueses y españoles tomaron pronto interés en el adiestramiento de pilotos para las azarosas rutas del Nuevo Mundo. Felipe II fue una figura señera en el desarrollo de una élite adiestrada, creando cátedras de cosmografía y matemáticas para suplementar las enseñanzas facilitadas por el Piloto Mayor en Sevilla. Conocemos bastante de lo que se enseñaba. El objeto de esta instrucción es proveer a los buques de la *Carrera* o ruta de Indias de hombres

expertos y capaces. Las clases eran fuertemente teóricas concentradas navegación, astronomía y cartografía esenciales para los largos viajes en mar abierto. Había exámenes y certificados formales, pero nada de esto podía sustituir eficazmente a la experiencia directa. El período formal de instrucción para pilotos se redujo repetidamente hasta quedar a fines de la década de 1560 en dos meses, en vez de los dos años preferidos por algunos consejeros.

La navegación en el Mediterráneo y la mayor parte de la Europa septentrional requería pericias distintas y se basaba casi exclusivamente en el adiestramiento práctico y personal. El experto naval Bernardino de Escalante —un vehemente partidario de un ataque a Inglaterra en los años del decenio 1580— hacía una clara aunque amplia distinción entre “marineros de costa y derrota, y otros de alta mar”. Si bien los adiestrados para trabajar en las rutas de Indias eran capaces de navegar en aguas costeras, les faltaba a menudo la práctica necesaria del sondeo y medida de los fondos necesarios para encontrar el camino en las tortuosas costas de Europa, aparte del conocimiento de los vientos y mareas locales. Probablemente era más difícil a los hombres expertos en navegación local, acostumbrados a un número limitado de rutas (la mayoría) acomodarse a la navegación de alta mar. Caminaban entre estos dos tipos de navegación, pero no les era fácil. La cuestión es de notable importancia para considerar los problemas con que se enfrentó Felipe II en la preparación de su Armada contra Inglaterra.

Parte de los mejores buques y marinos de más experiencia del Imperio español estaban implicados en el comercio con las Indias Occidentales y Orientales. El otro grupo importante de marinos expertos estaba con la flota mediterránea.

Pocos fueron trasladados de las escuadras del Mediterráneo a la Armada, porque Felipe II necesitaba mantener allí una defensa adecuada. Santa Cruz hizo al menos una petición específica: que el piloto Cristóbal Sánchez fuera transferido de las galeras españolas a uno de los buques en Lisboa. Quizá hubo otros. Pero como Fernando Gutiérrez de Ureña informó al Rey en el verano de 1588, lo que necesitaba para una campaña contra Inglaterra o Irlanda era un buen número de pilotos con experiencia (prácticos) ayudados por buenos timoneles. Únicamente servirían hombres expertos en el sondeo y en los puertos. Para navegar en aquellas aguas, añadía en su epístola reiterativa y pedante, “se a de yr a buscar por la sonda y conviene mucho a cada piloto dos otrr(o)s buenos marjneros q sean muy cosarjos de aqlla costa por la aver usado y tener mucha esperienzia della”, hay que guiarse por la sonda y por tanto es muy importante que cada piloto tenga dos otros buenos marineros que deben tener completa experiencia práctica y personal de la costa.

El derrotero que Medina Sidonia distribuyó en Lisboa estaba claramente dirigido a facilitar precisamente la clase de información en sondas y fondos necesaria para navegar con seguridad por el Canal. Encarece la importancia de tomar sonda y dar a este indicio la mayor importancia: “Hasta de

governar por la sonda” es su más fuerte estribillo. Se describe minuciosamente a lo largo de la derrota el tipo de fondo (arena, conchas, etc.). Así la sonda alrededor de Portland (a 35 brazas) debe descubrir “piedrecillas como callaos tan grandes como hauas negras”, y para saber que uno ha pasado de Portland la sonda debe ser de 35-37 brazas y el escandallo debe traer piedras ahora “blancas casi hechoura de garuancos”. Raramente hay aviso (como en el caso de la zona alrededor de las Islas Scilly [Sorlingas]) en donde sea más importante el cambio en profundidad que la clase de fondo. La misma existencia de esta publicación sugiere que la Armada estaba escasa de pilotos y marineros con esta habilidad, y lo mismo escasa en tiempo para adquirir este adiestramiento. Esto lo confirman otras fuentes.

También cuando mandaban la flota el marqués de Santa Cruz había habido preocupación acerca del pequeño número de marinos disponibles con experiencia. Sin embargo, podemos estar seguros de que hizo esfuerzos agotadores para atraerlos a la flota. Cuando la Corona embargó buques mercantes, sus tripulaciones eran obligadas normalmente a permanecer con el barco, por si los patrones aún no habían conseguido una dotación completa (como era corriente, a menos que estuvieran para zarpar), entonces los funcionarios de Felipe tenían que facilitar los hombres que faltasen. Muchos de los barcos embargados para la flota se dedicaban a navegar por el Canal, como Felipe hacía notar a un escéptico Medina Sidonia. Eran al menos 23 urcas alemanas que comerciaban generalmente entre el Báltico y el Mediterráneo, y muchos de los barcos levantinos iban también desde el Mediterráneo a Francia e Inglaterra. Felipe acordó que “el día anterior al señalado para la partida de la flota, y observando el más estricto secreto hasta entonces, se apresarian parte de las dotaciones de todos los buques franceses y extranjeros en esa ciudad (Lisboa) y en Setúbal, dejándoles algunos hombres para su navegación”. Secuestrar marineros extranjeros ni era ético ni conveniente para las armoniosas relaciones a bordo. Tales tácticas no servían para que los hombres obligados a participar simpatizaran con la empresa. La mala conciencia, más bien que la realidad probada, indujeron a Medina Sidonia a acusar a los marineros extranjeros de dispersar la flota deliberadamente en junio de 1588. De hecho, la culpa fue de la violencia del temporal que sorprendió a los buques frente a La Coruña, y todos los dispersados consiguieron volver a España, y en ninguno hubo queja de mala fe o conducta traicionera. Como Felipe recordó a Medina Sidonia, él ya había tomado medidas contra tal eventualidad. Se embarcaron marineros de confianza del imperio a bordo de buques que llevaran pilotos o maestros extranjeros, aparte de que tanto los súbditos como los de fuera participaban del mismo deseo de supervivencia, lo que condujo a la cooperación. Durante el traumático viaje de regreso la desconfianza y odio entre los hombres forzados y los soldados de Felipe estalló en alguna violencia y en el más extremo caso, las sospechas llevaron al asesinato de un piloto genovés. Más típico es el conflicto entre soldados portugueses y marineros flamencos a bordo de una urca que se acercó a la costa de Irlanda. En vista de las amenazas

de violencia los flamencos escaparon a tierra, pero los portugueses fueron lo bastante sensatos como para recogerlos y devolverlos a bordo. Ninguna de las partes se podía permitir la pérdida de la ayuda de la otra. Como prueban los relatos de los supervivientes, los buques resistieron a las batallas y las posteriores tempestades gracias solamente a la capacidad de los hombres a bordo para actuar al unísono. Los marineros combatieron y los soldados maniobraron las velas sin tener en cuenta sus países de origen.

A pesar de sus sospechas iniciales, Medina Sidonia tuvo el consejo de dos pilotos, francés y flamenco, e incluso ofreció en agosto de 1588 al francés una recompensa de 2.000 ducados si conseguía llevar el galeón a salvo hasta España después que comenzaran la vuelta por el norte de Escocia. Es evidente la influencia de estos hombres y del derrotero para el éxito de la navegación Canal adelante con la ayuda de frecuentes sondeos. Tan pronto como estuvo a la vista del Lizard, Medina Sidonia envió una pinaza y dos pilotos a tomar sondas y de ser posible reconocer tierra.

El contingente español de expertos en navegación era de confianza en todos los aspectos, aunque pequeño. Para asegurar la entrega de su importante mensaje a Parma, Medina Sidonia envió al piloto Domingo de Ochoa, rogando a Parma que se lo devolviera sin dilación, pues la Armada no podía prescindir de él. Desgraciadamente para Medina Sidonia, la flota se dispersó antes de que Ochoa pudiera volver al buque insignia. Podían haberse empleado más pilotos y marineros españoles a no ser por el hecho de que sus conocimientos eran de utilidad limitada en esta empresa. Medina Sidonia había estado tan dedicado a la preparación de las flotas del Nuevo Mundo que consideraba a sus pilotos como los mejores. Inmediatamente procuró hombres expertos de la Carrera de Indias “porque (informaba a Felipe) aunque no hayan navegado a Flandes, serán más útiles que otros que no tengan su experiencia”. Sin embargo, al familiarizarse con la empresa y la operación a realizar tuvo que darse cuenta de las técnicas diferentes implicadas. En julio de 1588 se produjeron agudas protestas de los maestros y marineros de la escuadra de Pedro de Valdés, entre otros. Estos hombres, descritos como acomodados, honorables y expertos en navegación —sin duda “criados en la Carrera de Indias”—, estaban siendo ignorados por Medina Sidonia. El duque no había solicitado su consejo y ellos se sentían inútiles y deshonrados. Lo que realmente importaba eran hombres que conocieran el Canal. En el viaje de vuelta a España los que tenían conocimientos de navegación astronómica y de altura se volverían a encontrar en lo suyo.

Hacia principios de febrero de 1588 Felipe había iniciado una campaña para conseguir más prácticos del Canal para su flota. El lugar más obvio para empezar era el mismo Flandes y le pidió ayuda a Parma. El duque era comprensivo, pero ya se había quejado de las dificultades para encontrar suficientes hombres de mar para tripular y navegar la flotilla de embarcaciones de poco fondo en las que proyectaba llevar sus tropas. En mayo de 1588 Parma explicaba que “hay tal escasez de buenos pilotos y aun de mari-

neros, que si el paso fuera largo no seríamos capaces de intentar la jornada”. Los marinos estaban trasladándose de las provincias leales a las tierras rebeldes, y los ya instalados en Holanda y Zelanda eran disuadidos con penas severas de servir en otra parte. Por tanto, a pesar de las urgentes peticiones del Rey sólo pudo enviar dos “buenos pilotos” a España.

Además de a los Países Bajos, Felipe acudió a sus funcionarios en Vizcaya y Galicia, otras dos zonas con tradicionales contactos en aguas del Canal. Don Ordoño de Zamudio, *corregidor* de los cuatro puertos vizcaínos (equivalente de los “cinque ports”) le avisaba de que no iba a ser fácil. El comercio de Vizcaya con los Países Bajos había cesado hacía varios años. Aún había algunos hombres que antaño frecuentaron la navegación a los Países Bajos, pero, sin excepción, se habían dedicado a otros comercios y vivían ahora confortablemente. Aunque no especificaba el porqué, el cese de los contactos directos entre Vizcaya y Flandes estaba relacionado directamente con la rebelión allí. En 1572 Felipe prohibió el seguro de productos comerciales a los Países Bajos, ya que los riesgos eran demasiado graves. Ese mismo año los rebeldes habían ocupado muchos de los puertos de Holanda y en 1574 capturado Middleburg y la última gran flota española de la lana. Desde entonces en adelante Felipe se vio privado de los puertos de buen fondo en los Países Bajos y sus súbditos desalentados de mantener contactos directos. El problema para encontrar buques y gente para esta ruta unos catorce años más tarde, muestra lo rápidamente que la interrupción comercial podía afectar a la fuerza militar de una potencia del principio de la era moderna.

Zamudio encontró pronto seis “famosos pilotos” en Laredo y Castro-Urdiales y unos cincuenta marineros expertos. Los primeros no fueron por su libre voluntad “ban forcados blasfemando de mí”. El elemento de coacción y las pérdidas que estos hombres, que o bien comerciaban por cuenta propia o eran pilotos de la lucrativa ruta de Vizcaya-Nauter-Rouen, sufrirían, forzaron a la Corona a pagarles generosamente. Estos y otros dos pilotos que después se unieron al grupo fueron tratados también con todo respeto y honor. No obstante, Zamudio dividió a los siete pilotos que salieron juntos para Finisterre a finales de marzo para su reunión con la Armada en dos grupos. Tres llevaban la nota de muy resentidos y disgustados por haber sido arrancados de sus casas y obligados a servir al Rey. Después de nuevas pesquisas y 100 ducados en mano (con promesa también de buenos salarios), Zamudio consiguió enviar en total nueve pilotos. También fueron más de un centenar de hombres de mar experimentados.

Medina Sidonia estaba tan ansioso de refuerzos que quiso se presentaran inmediatamente en Lisboa, indicando que la flota seguía estando muy escasa de pilotos prácticos en el Canal. Esto está corroborado por los amargos comentarios de un maestre de Emden, cuyo barco había sido embargado, al escribir a su mujer que su buque había sido llenado con 800 hombres, pero que “ninguno de ellos era capaz de llevar un rumbo en la mar excepto él, que como otros muchos tenía que hacer de maestre y piloto”.

Los gallegos eran incapaces de ayudar a Felipe. El marqués de Cerralbo comunicaba desde La Coruña que a pesar de sus mejores esfuerzos solamente había encontrado un piloto que hubiera navegado por el Canal y lo había hecho dos veces solamente. Otro piloto más experto se encontraba fuera del país. A fines de marzo de 1588, con la tensión aumentando y todavía con pobres resultados, Felipe repitió a desgana las instrucciones que había dado a Santa Cruz, autorizando a Medina Sidonia a secuestrar pilotos y marineros de los buques en Lisboa y Setúbal en la noche anterior a la salida. Medina Sidonia se lo agradeció y aseguró al Rey que si los refuerzos de Andalucía no llegaban antes de la partida de la flota, lo haría así. Con este telón de fondo de tensión y temor decidió Medina Sidonia imprimir el derrotero. Su sueño era proporcionar un piloto a cada buque de la flota, pero se daba cuenta de su imposibilidad y temía que la flota pudiera dispersarse con vientos contrarios. Ahora esperaba que con el derrotero, instrucciones adicionales y algunos mapas, la flota estaría mejor preparada.

Había, sin duda, pedido que se hicieran en Lisboa sesenta cartas marinas. Los portugueses deseaban evitar la publicación de cartas, tanto como la de derroteros y tales mapas parece que fueron copiados a mano. Tal vez se distribuyeran unos ochenta y cinco antes de acabar el mes de mayo. El mismo Felipe, amante de mapas y textos navales, creyó espléndidas estas previsiones y pidió copias de todo y Medina Sidonia cumplidamente se las envió a principios de abril. Como resultado de la iniciativa del duque, todos los buques grandes iban provistos de cartas, derroteros e instrucciones y los menores con derroteros e instrucciones solamente. Tal como había temido, algunos de los barcos más pequeños se extraviaron, y al no tener piloto no fueron capaces de reunirse con la flota, como le sucedió a la pinaza de Diego de Salinas. La falta de piloto impidió también a la galera "Santa Ana" volver a juntarse al grueso de la Armada. Incluso los barcos bien dotados se encontraron con problemas en el largo viaje de regreso. Uno de los buques vizcaínos, habiendo perdido el piloto, maestre y capitán, no tenía idea de cuál era su situación hasta que se encontró frente a la costa de Irlanda con algunos otros barcos.

A pesar de todos sus planes previos, Medina Sidonia no consiguió atender a las necesidades reales de la flota. Ni él ni el Rey previeron las dificultades venideras, siendo el Canal la principal preocupación de Medina Sidonia y únicamente cuando llegó allí comenzó a asustarle lo que le esperaba. Parma no había enviado noticias de que estuviera preparado para saber y ahora Medina Sidonia se daba cuenta plena del peligro de mandar una flota tan grande con buques de gran calado sin tener un puerto donde refugiarse. Se puede percibir el creciente temor cuando pidió a Parma que le "enviase prácticos de la costa de Flandes" para guiar a la flota a un fondeadero seguro donde pudiera esperar a las tropas. El 6 de agosto pidió a Parma la salida inmediata de forma que las fuerzas conjuntas pudieran tomar un puerto para abrigo de la flota hacia el Norte, los prácticos y marineros del Canal era de poca utilidad. Fue en este momento cuando la flota se encontró más des-

provista de información y guía. El lacónico resumen contenido en el *Calendar of State Papers* dice: “La Armada seguirá probablemente a dar la vuelta por Escocia. Esta falta de marineros y aún más de pilotos y prácticos.”

No sabemos hasta qué punto las cartas y mapas pudieron haber suplido estas deficiencias. Yo no he visto nunca el mapa tipo mandado hacer por Medina Sidonia, pero desde luego el derrotero no ayudaba nada una vez fuera del Canal. En el buque de don Pedro de Valdés que se rindió a Drake se encontraron dos excelentes cartas náuticas hechas por el excelente cartógrafo portugués Luis Teixeira. Se trataba de objetos raros y caros, y lo más probable es que fueran propiedad del mismo Valdés. Dibujan y describen la costa inglesa desde Dieppe a Newport. ¿Tendría él otras? Simplemente no lo sabemos. Desde luego los jefes más pudientes pudieron haberse procurado copias similares o ediciones impresas tales como la “*Spieghel der Zeevaerdt*” (publicada en 1584-85) de Janszoon Waghenaer o el “*Theatrum Orbis Terrarum*” (1570) de Abraham Ortelius, pero éstas y la mayoría de las cartas y mapas disponibles no contenían la necesaria y crucial información sobre la costa Oeste de Irlanda. Era imperativo que la Armada compartiera el pequeño grupo de navegantes experimentados manteniéndose agrupada en el viaje de regreso. Solamente las urcas alemanas conocían verdaderamente aquellas aguas y algunos pocos pilotos y capitanes individuales. Desgraciadamente en el mismo momento en que inició la flota este aventurado viaje, violentas tempestades averiaron y dispersaron los barcos. El viaje de vuelta a España fue una severa prueba de pericia marinera y es sorprendente que tantos de ellos fueran capaces de navegar en aquellas aguas desconocidas en condiciones meteorológicas que hacían extraordinariamente difícil el empleo de observaciones astronómicas. Por los relatos de hombres como Aramburu y Coco Calderón es posible seguir las jornadas de algunos de los más hábiles conocedores del arte de navegar. Hicieron uso de la navegación astronómica, de la sonda y de la cartografía náutica.

A pesar de la preocupación y las obvias deficiencias la Armada había conseguido navegar hasta Escocia casi intacta. Su supervivencia fue sin duda debida al extraordinario grado de disciplina que permitió al duque aprovechar al máximo sus limitados efectivos cualificados. Esta es una manera de que la navegación afecte a la estrategia.

II. PILOTOS Y ESTRATEGIA

El impacto de la pericia naval en la estrategia de la compañía merece un más profundo análisis en este caso, en particular porque había otro trabajo en que se estudiara detenidamente la estrategia, unas cuantas notas servirán para ilustrar la dirección de mi investigación sobre este asunto. Para empezar, al considerar la estrategia, es mejor empezar por el Rey que tomó las decisiones. En noviembre de 1583 Parma había enviado al Rey un estudio detallado de los puertos, fondeaderos y costas de Inglaterra. Durante muchos

años Felipe había sido receptor poco dispuesto de más de un plan de campaña soñado por exilados. Tenía disquisiciones largas, detalladas y muy precisas con expertos tales como Bernardino de Escalante, inquisidor, estratega y experto en asuntos navales. Felipe era además un ávido lector de tratados de geografía y navegación, así como coleccionista de mapas. Fue un mecenas de Abraham Ortelius y tenía por lo menos tres ejemplares de su *Theatrum Orbis Terrarum* incluida la edición en latín de 1572. Era tal el aprecio de la técnica expuesta y la información contenida, que decoró una de sus cámaras con unos sesenta mapas, la mayoría de Ortelius. Cuando planeó la campaña y desde luego cuando la siguió, el *Teatro* como él le llamaba, fue una de las obras que él consultaba. En esto como en todos los aspectos de su gobierno, Felipe era meticuloso. Cuando trató de verificar la distancia entre la isla de Conquet empleó el derrotero y tres mapas. En vez de ayudarle a resolver los problemas estas distintas fuentes ocasionaban a menudo nuevas inconsecuencias. El asesoramiento de los expertos podía ayudar a la determinación del mejor plan y sabemos que hablaba directamente con hombres como Santa Cruz, Bernardino de Escalante y don Pedro de Valdés, al tiempo que prestaba mucha atención a los informes escritos y verbales de Parma. No obstante, la necesidad de mantener el secreto suponía que muchos de los expertos ignoraban en principio el destino de la flota. Ni siquiera a Oquendo y Recalde se les había dicho que Felipe intentaba atacar a finales de octubre de 1587, aunque esperaba que la flota zarpara en menos de una semana. Sólo en ese momento pulsó efectivamente a sus expertos.

Sin conocer su destino final, varios pilotos de la flota e individuos como Escalante, urgían al Rey para que ocupara uno de los puertos de la costa occidental de Inglaterra o se estableciera en un puerto del sur de Irlanda. Estos eran objetivos fáciles y su posición permitía el transporte seguro de la ayuda desde España. Pero este consejo estaba en contra del plan de Parma de atacar directamente un puerto oriental y específicamente el mismo Londres. Al final Felipe siguió la opinión de su general de mayor éxito y confianza, aparte de que convenía con sus propios conceptos estratégicos. Un ataque contra la capital era la campaña más eficaz. Los otros planes ofrecían objetivos menores que si bien más fáciles de tomar, ofrecían poca reputación y casuaban mucho menos daño. Aún más importante era, como Recalde apreció claramente al adoptar una estrategia más cauta en la costa occidental, Felipe aceptaba una separación a largo plazo entre sus fuerzas de los Países Bajos y la de España. El no se atrevió a decir al Rey cuál de las opiniones era más prudente, pero prefería claramente la estrategia “occidental”.

Aunque Medina Sidonia no estaba muy versado en asuntos navales, su categoría y capacidad administrativa hacían de él un comandante ideal. Felipe encareció la necesidad de que se asesorara de los expertos navales y aseguró que todas las principales decisiones se tomaran en consejo de guerra formado por los principales mandos navales y militares. Los más próximos consejeros navales del duque fueron Diego Flores y los capitanes Marolín y Ojeda. Estos dos resultaron los más importantes, transmitiendo las órdenes

y avisos a todos los buques, asegurando que se mantuviera la disciplina y el puesto. Desgraciadamente Marolín y el duque de Ascoli, que estaban organizando la dispersión y reagrupamiento de la flota cuando el ataque de los brulotes fueron arrebatados fuera de rumbo sin un práctico, Marolín les guió a la costa amiga de Flandes. Los restantes mandos, ayudados por pilotos, que con frecuencia eran incluidos en los consejos de guerra, aunque sin voto, consiguieron llevar a la flota a salvo de todos los principales peligros del Canal, incluidas las rápidas corrientes de marea de Portland. Incluso después del ataque de los brulotes, la Armada consiguió rehacer la formación, en una verdadera hazaña de navegación en medio de la batalla. Todos los mandos consideraron la opinión de marineros expertos suficientemente importante como para apoyar sus afirmaciones aludiendo a pilotos y marineros sin nombre que habían consultado. Ningún barco se perdió en el Canal como resultado de mala información técnica. Como tal los preparativos y el pilotaje tuvieron un éxito eminente.

No obstante, hubo momentos en que los expertos navales no podían estar de acuerdo con los estrategas militares. Los desacuerdos, que fueron potencialmente fatales, ocurrieron en los puntos de más peligro: Calais y Gravelinas. Todos los pilotos consultados discutieron contra la permanencia en el expuesto fondeadero de Calais. También acordaron que si dejaban esta posición, el viento y las corrientes llevarían a la Armada hacia el Mar del Norte. La vuelta al Canal sería imposible. Los pilotos flamencos insistieron especialmente en que la Armada no debía permanecer en una posición donde un fuerte viento los empujaría a las arenas de Flandes. Pero Medina Sidonia rehusó su consejo porque no podía aceptar sus implicaciones: sería tanto como abandonar la oportunidad de reunirse con Parma e invadir Inglaterra. En consecuencia siguieron en Calais, sólo para ser desalojados por los brulotes. Las predicciones de los pilotos casi se hicieron realidad al día siguiente cuando los vientos dominantes empujaron inexorablemente a la Armada hacia los bajos de Flandes. Los rebeldes de los Países Bajos parece que aumentaron las dificultades a la Armada quitando las boyas y balizas que ayudaban a la navegación en aquellas traicioneras aguas. Durante la batalla de Gravelinas y el día siguiente, Medina Sidonia envió repetidamente pilotos por delante para avisar a los buques cuando se acercaban demasiado a los bajos, pero estas precauciones fueron vanas cuando cambió el viento. Sin embargo fue también el viento el que salvó a la Armada con un casi milagroso cambio cuando ya los barcos estaban a sólo siete brazas y el total desastre era inminente. Sólo entonces aceptó el duque el consejo de los pilotos aproando al Norte, aunque con la mayor renuencia, pensando retornar a la menor señal de poder volver al Canal, con bajos o sin ellos, y el consejo de guerra apoyó unánimemente esta decisión.

Los pilotos jugaron un papel primordial en la decisión de la derrota a seguir una vez que Medina Sidonia se convenció de que ahora era prioritario conservar a la Armada todavía casi intacta cuando llegó a la altura de Escocia. Las alternativas más obvias a su estrategia eran permanecer en aquellas

aguas y ayudar a los católicos escoceses, o bajar sobre Irlanda. Pero la necesidad de reparar los buques y dar descanso a su gente era de la mayor importancia. El rumbo elegido equilibraba prudentemente las necesidades de seguridad y rapidez.

Si el viaje hubiera seguido a continuación un desarrollo normal, hace tiempo que sin duda estaríamos sorprendidos por la excelente disciplina y pericia marinera de la flota. Pero los vientos y tempestades cobraron su tributo a la Armada, que una vez dividida no pudo sacar partido del apoyo necesario por parte de los expertos y los buques de abastecimiento de la flota. Las conclusiones de esta investigación preliminar son evidentes y refuerzan los acertados argumentos de Thompson, ampliados ahora por Martin y Parker mostrando que Medina Sidonia fue un excelente organizador que mejoró mucho a la flota en los meses anteriores a su partida. Subrayan las dificultades de reunir una gran flota en un país que no presumía de poseer una marina "norteña". Los esfuerzos para organizar la campaña y remediar todos los defectos son impresionantes. La búsqueda de pilotos y la voluntad para secuestrar hombres y buques destacan el poder de Felipe II. Fue capaz de superar las protestas de las partes interesadas, y resistir las presiones diplomáticas de las ciudades hanseáticas y de los magnates italianos espantados del embargo de sus buques y súbditos durante tantos años y a tal coste. Por último estas conclusiones preliminares subrayan también el fallo del predominio del asesoramiento técnico cuando se oponía a objetivar políticos y estratégicos más amplios.



Reina Isabel de Inglaterra.