

LA POLITICA ISABELINA  
Y EL PRINCIPIO DE LA GUERRA NAVAL  
CONTRA EL IMPERIO ESPAÑOL, 1584-1585

EL PLANEAMIENTO DEL VIAJE  
DE SIR FRANCIS DRAKE  
A LAS INDIAS OCCIDENTALES

Simon ADAMS  
Universidad de Strathclyde

Estando fondeada en la rada de Portugalete a la entrada de la ría de Bilbao, la nave mercante londinense "Primrose", propiedad del influyente concejal William Bond, vinieron a bordo cuatro funcionarios españoles. Las sospechosas actividades de las lanchas que acompañaban al grupo causaron el recelo del capitán del "Primrose" y a pesar del hecho que tanto los mercaderes que viajaban en el buque como su cargamento estaban en tierra y desembarcados, decidió forzar su salida a la mar, llevándose consigo al teniente del corregidor de Vizcaya, Francisco de Guevara, y sus tres acompañantes. En posesión de Guevara se halló una carta de Felipe II al corregidor, de fecha 19/29 (\*) de mayo, en que le ordenaba el embargo de todos los buques de las naciones del Norte que se encontraran en la provincia, especialmente holandeses, alemanes e ingleses, con el fin de escoger los mejores para formar parte de una flota que se estaba reuniendo en Sevilla y Lisboa. Únicamente se exceptuaba del embargo a los franceses, por tratarse de naves pequeñas y de poca fuerza (1).

---

Este ensayo está basado en investigación posibilitada por subvenciones de la British Academy, la Carnegie Trust para las Universidades de Escocia, y la Universidad de Strathclyde. Las fechas empleadas, salvo otra indicación, son las del calendario juliano.

(\*) Nota del traductor: Se dan en el texto las fechas con ambos calendarios: juliano y gregoriano.

(\*) Nota del traductor: Se dan en el texto las fechas con ambos calendarios: juliano y gregoriano.

(1) La carta del Rey está ahora en el P(ublic) R(ecord) O(ffice), S(tate) P(apers) 94/2/78. Los relatos clásicos ingleses de este episodio y sus efectos se encuentran en J. S. Corbett, *Drake and the Tudor Navy* (2 vols., London, 1912), II, 10-11, y K. R. Andrews, *Elizabethan Privateering: English Privateering during the Spanish War 1585-1603* (Cambridge, 1964), pp. 3-4, y *Drake's Voyages* (London, 1967), p. 111-15. Estos afirman incorrectamente que el corregidor fue llevado a Inglaterra. La fecha exacta del incidente no está clara.

El “Primrose” llegó a Londres el 9 de junio (2). Varios días más tarde el consejo privado inglés comisionó a dos individuos para interrogar a los cuatro españoles: a Henry Killigrew, un diplomático de gran experiencia y antiguo miembro del séquito del conde de Leicester; Robert Dudley y al secretario del conde Arthur Atye. Este hablaba español (había acompañado al infortunado John Man a Madrid en 1560) y parece haber conducido el interrogatorio (3) que trató principalmente, como es de comprender, sobre lo que había detrás del embargo; cuál era el propósito del Rey, si había dado algunas otras instrucciones, para qué estaba preparando una flota, qué potencia tenía su marina y cuáles eran sus intenciones con respecto a Francia. Como es natural los cuatro españoles no tenían idea de ello, aunque uno había oído el rumor sobre que un capitán inglés (no sir Francis Drake) estaba planeando interceptar las flotas de Indias y que el Rey estaba preparando una flota para protegerlas. También habló de que en Bilbao se especulaba sobre una alianza formada por Felipe II, el Papa, el emperador del Sacro Imperio Romano-Germánico y el duque de Guisa para salvaguardar el catolicismo en Francia y que el rey de Francia era miembro secreto de ella; en cuanto a lo demás el embargo era un misterio.

A continuación del “Primrose” llegaron nuevos informes de apresamientos de buques ingleses en España (4). Los principales puertos declararon más tarde haber sufrido grandes pérdidas financieras: Londres en cabeza, con 39.000 libras, seguida de Ipswich y Bristol (ambas con 29.000), mientras que otros seis puertos más registraban pérdidas menores (5). La reacción inglesa fue pronta. Para el 20 de junio ya se había redactado una comisión inicialmente a Carew Raleigh, pero al final para Bernard Drake para dirigirse a los bancos de Terranova y avisar a los pescadores ingleses de no llevar sus cargamentos a España. Luego, “en virtud de esta nuestra comisión”, apresar cuantos barcos pesqueros españoles pudieran encontrar y traerlos a Inglaterra (6). A principios de julio se redactaron instrucciones para el despacho de cartas de represalia a los mercaderes que reclamasen haber sido perjudicados por el embargo (7). La réplica más dramática fue, sin embargo, la formación de una flota al mando de Francis Drake, una

---

(2) PRO, SP 12/179/15, el conde de Sussex a sir Francis Walsingham, 9 de junio de 1585. Walsingham transmitió la noticia a Edward Wotton, embajador inglés en Escocia, el día 11: J. Bain (ed.), *The Hamilton Papers* (e vols. Edinburgh, 1890-92), II, p. 650.

(3) PRO, SP 12/179/28-38. El informe (fechado en 13 de junio) está en manos de Atye.

(4) Ver, por ejemplo, PRO, SP 94/2/92, una carta de Roger Howe, un mercader inglés de Sevilla, 5/15 de junio de 1585.

(5) M. Oppenheim (ed.), *The Naval Tracts of Sir William Monson* (5 vols., Navy Records Society, XXII-III, XLIII, XLV, XLVII: 1902-14), I, pp. 125-6.

(6) El borrador de instrucciones para Raleigh está en PRO, SP 94/2/96; para Drake, SP 12/179/48-9. La frase citada fue añadida por Walsingham.

(7) PRO, SP 12/18040-v.

expedición que más tarde sería celebrada como el Viaje a las Indias Occidentales.

Estas fueron las circunstancias que condujeron a la ruptura de una larga guerra no declarada entre los súbditos de Felipe II e Isabel I, que duró diecinueve años. Los acontecimientos de ella son bastante bien conocidos, aunque permanecen algunos misterios. Quizá el más importante sea el de los motivos de Felipe II para ordenar el embargo, pues éste no sólo fue un simple pretexto para la preparación de una flota, sino que muchos de los barcos ingleses se devolvieron pronto. Sobre este punto nosotros estamos en deuda con el Dr. Gómez Centurión, quien por primera vez ha dado una explicación convincente sobre las acciones del Rey (8). El plan fue propuesto por el cardenal Granvela, defensor siempre de la eficacia de la guerra económica, y su real objetivo, el comercio holandés con España. Los ingleses y alemanes fueron incluidos en el embargo, en gran parte porque se creía que sus barcos transportaban cargamentos holandeses de contrabando. Si la opinión del Dr. Gómez Centurión es correcta, entonces, todo el episodio fue un accidente desafortunado de consecuencias especialmente desastrosas. Igualmente desgraciada fue la ausencia de contacto diplomático regular entre Felipe e Isabel después de la expulsión de D. Bernardino de Mendoza de Inglaterra a principios de 1584. Si hubiera habido un embajador en cada una de las cortes, habría sido posible la negociación de un acuerdo pacífico, si bien es revelador que ni Isabel ni Felipe consideraron que valiera la pena mandar enviados especiales, como el duque de Alba había hecho a continuación de los embargos recíprocos de 1568-69.

Tampoco la reacción inglesa fue enteramente franca. El embargo en adelante sería para Isabel una importante disculpa para justificar su conducta en la ruptura de hostilidades con España, si bien en vista del estado de sus negociaciones con las Provincias Unidas en junio de 1585, podría parecer como un accidente que a la postre tenía que suceder. Una especial controversia rodea al Viaje a las Indias Occidentales. Se ha argumentado recientemente que este viaje proporcionó a Felipe II la prueba definitiva de "que el problema inglés no se podía diferir más" e iniciar la preparación de la Empresa de Inglaterra (9). No obstante, el Viaje no fue simplemente una respuesta al embargo, ya que desde hacía casi un año se había estado planeando una importante expedición al mando de Drake. ¿Fue, por tanto, un acto deliberado de agresión legitimada casualmente por su coincidencia con el embargo?

Al igual que las demás expediciones de Drake, el fondo del Viaje a las Indias Occidentales es extremadamente turbio. Las dificultades proceden en

---

(8) C. Gómez-Centurión Jiménez, *Felipe II, La Empresa de Inglaterra y el Comercio Septentrional (1566-1609)* (Madrid, 1988), pp. 187-89, 226. No hay evidencia que apoye esta sugerencia en C. Martin y G. Parker, *The Spanish Armada* (London, 1988), p. 100, que se intentara "atemorizar a Isabel para que rompiera sus negociaciones con los holandeses".

(9) Martin y Parker, *Spanish Armada*, pp. 111-12.

parte de la naturaleza fragmentaria de los archivos navales isabelinos que quedan; no existen, o están extraviados, importantes documentos. Pero también está claro que desde su comienzo el propósito del viaje fue mantenido deliberadamente secreto, tanto para evitar contramedidas españolas, como para producir confusión (en las últimas fases de los preparativos). Se han publicado dos colecciones de documentos relativos al viaje, una por sir Julian Corbett en 1898, la otra por Mary Frank Keeler en 1981 (10). Sin embargo, ambas colecciones están principalmente relacionadas con los diarios o cuadernos de bitácora de los buques participantes; los documentos secundarios han recibido poca atención. Un legajo importante parece haber escapado a toda noticia anterior. Está compuesto de documentos que originariamente estaban unidos a las cuentas sobre el dinero y buques que la reina había invertido en el viaje, pero que fueron más tarde separados y catalogados bajo una clasificación relativamente oscura en el Archivo Nacional (11).

El legajo vierte mucha luz sobre la engorrosa cuestión de las instrucciones a Drake y hace posible corregir varios errores por mucho tiempo sostenidos. Por medio de una reconstrucción del planeamiento de la expedición, emergerá la importancia de estas correcciones. Entonces podremos sacar conclusiones generales acerca de la relación entre el Viaje a las Indias Occidentales con la ruptura de las hostilidades. Nuestro principal interés en adelante se centrará en los planes y preparativos, los acontecimientos del viaje en sí se tratarán únicamente en cuanto revelen lo que se intentaba.

La más antigua y clara referencia a lo que más tarde vino a ser el Viaje a las Indias Occidentales está fechada en marzo de 1584. No obstante existen también indicios de que sus orígenes se pueden remontar a septiembre de 1583. Estas referencias necesitan ser interpretadas dentro del contexto de la más amplia situación diplomática y de los puntos de vistas contemporáneos sobre la conducción de una posible guerra marítima inglesa contra España (12). Para tal guerra había dos justificaciones o motivos generales. Ambos pueden tildarse de ideológicos en tanto en cuanto se basen en suposiciones que requerirían confirmación, más bien que en las realidades de la política exterior de Felipe II. Una sería obviamente la religión, pero en ella España no era vista como el único enemigo, sino un miembro (si bien dirigente) de una coalición hostil o "Liga Católica". Para muchos de los principales

---

(10) J. S. Corbett (ed.) *Papers relating to the Navy during the Spanish War 1585-1587* (Navy Records Society, XI: 1898) (en adelante Corbett, *Spanish War*); M. F. Keeler (ed.), *sir Francis Drake's West Indian Voyage 1585-86* (Hakluyt Society, 2nd ser, CXLVIII: 1981) (en adelante Keeler, *West Indian Voyage*).

(11) *El relato fue elevado al Exchequer el 13 de noviembre de 1596, un año después de la muerte de Drake. Está impreso en Keeler, West Indian Voyage*, pp. 50-9. Los documentos desglosados están ahora en PRO, SP 46 (State Papers, Supplementary) 17/159-81.

(12) Estudiado en general en S. Adams, "The Spanish Armada: The Lurch into War", *History Today*, XXXVIII (mayo, 1988), pp. 19-25, reimpresso en *Historia 16*, CXLVIII (agosto, 1988), pp. 43-52. Me referiré a este tema en mayor detalle en una próxima obra.

miembros del Consejo Privado inglés los acontecimientos del período 1568-1572 habían aportado la necesaria conformación de la existencia de la Liga.

La segunda justificación, el proyecto de dominación mundial de los Habsburgos, era mucho más antigua; se halla por primera vez después de la victoria de Carlos V en Pavía en 1525. No obstante, había una distinción esencial entre ambas justificaciones. La última era de carácter secular, pues los príncipes católicos estaban amenazados tanto como los protestantes. Era sin duda de origen francés e italiano. Así una guerra entre Inglaterra y España podía ser de dos clases: una más amplia guerra religiosa entre católicos y protestantes, o una entre la casa de Austria y una alianza de príncipes protestantes y católicos. La figura clave en todos estos cálculos era el rey de Francia, puesto que su decisión suponía la bisagra del éxito de la Liga Católica o de una alianza contra los Habsburgos. Gran parte del debate contemporáneo sobre el curso de la política exterior inglesa entre 1572 y 1585 se basó realmente sobre las intenciones y fiabilidad de Carlos IX y Enrique III.

Hubo otro aspecto más en este debate. Si se hacía frente a España con una alianza de Inglaterra y Francia, entonces la mayor parte del peso de la guerra sería soportado por los franceses. Si por otra parte existía una Liga Católica, Inglaterra se vería obligada a hacerse protectora de los pequeños estados protestantes y llevar casi sola la carga de la guerra contra España y Francia. El desequilibrio de recursos en tal eventualidad fue un potente incentivo hacia una política exterior cauta e incluso aislacionista. Un desafío abierto a España era temerario, como sir Francis Walsingham mismo observó en 1571 (13). Una respuesta al dilema era el clásico "Dios proveerá"; pero a principios de la década de 1570 emergió otro de los grandes clichés estratégicos del siglo. Era el argumento de que el poderío de Felipe II dependía principalmente de sus tesoros de América y de las comunicaciones marítimas, que eran muy vulnerables. Tan pronto como 1570 John Hawkins había abogado por la espera a las flotas de América cerca de las Azores (14). A final de la década, la ofensiva por mar contra las comunicaciones españolas se había convertido en el elemento esencial de una política de oposición a España sobre los Países Bajos. Para aquellos que como Walsingham opinaban que la Liga Católica hacía imposible a Isabel I evitar el tener que apoyar a los rebeldes holandeses, una guerra marítima era el único medio de restablecer el equilibrio de recursos.

La ocupación española de Portugal y la derrota del pretendiente don Antonio dio dramáticamente nueva forma al contexto de tal guerra. Está

---

(13) D. Digges (ed.), *The Compleat Ambassador* (London, 1655), p. 127, al conde de Leicester, 12 de agosto de 1571.

(14) Magdalene College, Cambridge, Pepys MSS, Letters of State, II, p. 371, to Leicester, 4 de junio de 1570. Para otra (y más completa) exposición de esta estrategia por Humphrey Gilbert en 1577, ver D. B. Quinn and A. N. Ryan, *England's Sea Empire, 1550-1642* (London, 1983), pp. 84-5.

bien establecido el argumento de que los recursos navales portugueses permitían por primera vez a Felipe II presentar a Inglaterra una seria amenaza naval (15). Menos apreciadas han sido las nuevas posibilidades que la causa de don Antonio ofrecía para una ofensiva marítima inglesa. En el frente diplomático creaba una oportunidad más (en combinación con los Países Bajos) para una alianza con Francia contra las “ambiciones” de Felipe II. Juntos podrían levantar una revuelta en Portugal. A falta de ello, la causa de don Antonio se podía emplear para separar las porciones más ricas del imperio portugués; convertir las Azores en una base contra las “flotas”, o bien organizar una gigantesca flota corsaria internacional con sus patentes de corso. En 1581 se adelantaron algunos planes para explotar las oportunidades que ofrecía don Antonio, pero en cuanto a Isabel su puesta en práctica dependía de una alianza con Francia. Al fallar ésta, lo más que ella concedía era permitir que sirvieran a don Antonio personas individuales como elementos privados: en esta forma fue como los ingleses tomaron parte en la lucha por las Azores en 1582-83 (16).

En septiembre de 1580, cuando el debate sobre don Antonio empezaba en serio, llegó Francis Drake de su Viaje de Circunnavegación. Durante él tomó contacto con los gobernadores de las Molucas, que deseaban establecer un comercio de especias directamente con Inglaterra. Esto creaba una nueva alternativa; la de un comercio inglés con las Indias Orientales independiente de España y de Portugal (17). El primer intento de explotar esta oportunidad, el Viaje de Fenton de 1582, siguió al fracaso de los planes de ayuda a don Antonio en 1581. El Viaje de Fenton fue una expedición comercial a las Indias Orientales patrocinado en gran parte por el conde de Leicester. Los diarios, muy detallados y explícitos, que quedan del viaje describen un cuadro de incompetencia y codicia, pero si bien la expedición volvió a Inglaterra después de un encuentro con buques de guerra españoles frente a Brasil, la extensión del desastre puede ser exagerada (18).

En septiembre de 1583 el mercader de Londres William Bird envió al conde de Leicester un globo y un mapa:

“entendiendo que Su Señoría ha estado últimamente pensando hacer una gran empresa por mar desde aquí al mar del Sur y de esa forma abrir el comercio con los países de Cathay y las Molucas” (19).

---

(15) R. B. Wernham, *Before the Armada* (London, 1966), pp. 356-7.

(16) Quinn and Ryan, *England's Sea Empire*, p. 87.

(17) E. G. R. Taylor (ed.) *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton* (Hakluyt Society, 2nd ser, CXIII: 1959), XXVII-II, p. 12. Ver también Andrews, *Drake's Voyages*, pp. 100-1.

(18) Taylor, *op. cit.*; Donno (ed.) *An Elizabethan in 1582. The Diary of Richard Madox, Fellow of All Souls* (Hakluyt Society, 2nd ser, CXLVII: 1976).

(19) Bodleian Library, Tanner MS 79, fo. 207, Bird to Leicester, 6 de septiembre de 1583.

En vista del posterior compromiso de Leicester con las Indias Occidentales, no deja de ser razonable ver su origen en este viaje propuesto. Además, los primeros informes de una nueva expedición de Drake (marzo y abril 1584) se refiere a ella como navegando hacia el Pacífico vía Estrecho de Magallanes. En su formulación inicial, por lo tanto, el viaje parecería ser una versión del Viaje de Fenton a las Molucas pero esta vez al mando de Drake y empleando la derrota de la Circunnavegación.

Durante el curso del año 1584 los planes para el viaje propuesto se vieron afectados cada vez más por motivos diplomáticos y estratégicos más amplios. A fines de 1583 el gobierno inglés pasó por el temor de una importante invasión, a seguido del descubrimiento de la conjura Throckmorton, un plan para un levantamiento católico apoyado por un desembarco español. En febrero de 1584 Burghley esbozó una movilización naval para contener una posible invasión durante el verano, y el mes siguiente se confirmaron los acuerdos existentes con Guillermo de Orange para el suministro de barcos de guerra holandeses en caso de emergencia. La alarma había decrecido ya en el verano, pero contribuyeron al estado de tensión general que rodeaba a la reacción del gobierno inglés, las muertes del duque de Anjou y de Guillermo de Orange en junio y julio. Los doce meses siguientes (hasta la formalización de los tratados de Nonsuch en agosto y septiembre de 1585) estuvieron dominados por la cuestión de la intervención en los Países Bajos.

Las fases de la evolución de la política inglesa de los Países Bajos son importantes. El Consejo inglés asumió desde el principio que Felipe II vería la intervención militar como "casus belli" que daría lugar a una guerra a plena escala. Las preferencias de Isabel se inclinaban por la intervención con la alianza de Francia. Cuando se hizo evidente que Enrique III no estaba interesado en combinar fuerzas, el consejo privado celebró una importante conferencia el 10 de octubre de 1584 sobre la política hacia los Países Bajos (22). El Consejo sopesó cuidadosamente los argumentos a favor y en contra de una guerra con España y llegó, al parecer, a la conclusión unánime de que era inevitable y que era mejor hacerla con Holanda y Zelanda como aliados, que después de que éstas fueran reconquistadas. Por lo tanto se informó a la reina que si los franceses no ayudaban a los holandeses por su cuenta, ella

---

(20) M. A. S. Hume (ed.), *Calendar of State Papers*, conservado en el archivo de Simancas, *Elizabeth, 1580-86* (Londres, 1859), pp. 520-1 (en adelante CalSPSpan, 1580-86).

(21) PRO, SP 12/168/4-5, "Memorial sobre diversas cosas que es necesario pensar y poner en ejecución para este verano", 3 de febrero de 1584. El acuerdo con los holandeses se conserva en dos copias, ambas con fecha 3 de marzo de 1584: PRO, SP 103/33/91-92 y The Hague, A(Igemeen) R(ijksarchief), Eerste Afdeling, De Regeringsarchieven van de Geunierde... Provincien, I-97.

(22) El más importante de los muchos documentos derivados de esta reunión es la resolución del consejo: PRO, SP 83/23/59-60.

no tendría más remedio que hacerlo. Pasaron tres meses antes de que se viera claramente que Enrique III no intervendría. El ofrecimiento inglés a los Estados Generales se hizo a principios de marzo de 1588, pero los holandeses tardaron otro mes en responder, al que siguió un nuevo retraso (para aumentar la impaciencia inglesa), pues llevó otro mes la consulta a cada provincia. Hasta fin de mayo de 1585 no recibieron sus comisiones los enviados de los Estados Generales (23). Su viaje a Inglaterra sufrió un nuevo retraso por el mal tiempo y no llegaron a su destino hasta el 24 de junio. Las negociaciones en serio sobre el tratado no comenzaron hasta principios de julio.

En 20 de julio de 1584 John Hawkins escribió a Lord Burghley proponiendo una gran campaña de corso contra el Imperio español amparados en la bandera de don Antonio (24). Su carta empieza con la típica premisa de “que el más importante tráfico de todos los dominios del Rey Felipe iba y venía por mar, por lo que difícilmente podía evitar ser interceptado”; luego sigue describiendo cómo una guerra de corso a gran escala en Europa y las Américas podía dañar económicamente a España e incluye el consejo, “el viaje ofrecido por sir Francis Drake pudiera mejor ser hecho legal también con esa licencia, la cual debía ser secreta hasta que el momento se acerque de su buena preparación”. Es difícil decir por la carta misma, si ésta fue solicitada y en caso contrario qué fue lo que inspiró a Hawkins el escribirla. No contiene referencia a la muerte del príncipe de Orange, y Hawkins específicamente (y con cierto optimismo) declara que esta campaña “de ningún modo inducirá al Rey de España a declarar una guerra”, luego es dudoso que él estuviera relacionado o asociado con una intervención en los Países Bajos. La clave del plan parece haber sido la intervención de don Antonio, residente por entonces en París. A principios de 1584 estaba en contacto con el capellán del embajador inglés, el publicista naval Richard Haklyut, y disponía de sus propios agentes ingleses incluso el misterioso capitán Edward Prynne, un anterior vasallo del conde de Leicester (25).

Desde la pérdida de Terceira en 1583 don Antonio había ido aumentando su interés en una guerra general de corso y había empezado a dar paten-

---

(23) Los nombramientos a los comisionados holandeses se dieron el 27 de mayo/6 de junio de 1585: AR, Eerste Afdeling, Regeringsarchieven, I-96.

(24) B(ritish) L(ibrary), Lansdowne MS 43, fos. 20-1, impreso en T. Wright (ed.), *Queen Elizabeth and Her Times* (2 vols., London, 1838), II, pp. 231-4.

(25) Ver PRO, SP 12/267/11v, Haklyut a Walsingham, 7 Jan. 1584. Sobre el anterior compromiso de Prynne con don Antonio, ver en carta a Leicester de 16 de noviembre de 1581: BL, Cottonian MS Vespasian C VII, fo. 386. Se puede seguir el servicio de Prynne a don Antonio en 1584-5; él trajo la invitación de Leicester para que don Antonio se retirara a Inglaterra en mayo de 1585, y le acompañó a su llegada en septiembre. Ver *Calendar of State Papers. Foreign Series. Elizabeth I*, XIX (London, 1916), pp. 75-303; P. Durand-Lapie, “Un Roi Détrôné Réfugié en France: Dom Antonie Ier de Portugal (1580-1595)”, *Revue d'Historie Diplomatique*, XVIII (1904), 604; y Historical Manuscripts Commission, *Calendar of The Manuscripts of the Duke of Rutland*, I (Londres, 1888), p. 179.



tes en cantidad en los Países Bajos hacia el otoño de 1584 (26). Es probable que Leicester, Hawkins y Drake estuvieran en contacto con don Antonio sobre este punto y bajo su influencia el viaje de 1583 estaba ahora integrado en una más amplia campaña marítima. Hacer el viaje “legal bajo esta licencia” puede referirse a una intención de atacar las posesiones de Felipe, pero hay una alternativa compatible con un viaje a las Indias Orientales: la captura de colonias portuguesas en nombre de don Antonio.

Nueve días más tarde la reina se comprometió formalmente. El 29 de julio de 1584 una cédula del Sello Privado fue dirigida al Tesoro para pagar 10.000 libras, bajo instrucciones, a una comisión formada por Burghley, Walsingham y Lord Howard de Effingham “para ser empleadas de tiempo en tiempo en nuestras causas y negocios, como por él o ellos (sic) sea además ordenado y asignado” (27). Este dinero fue la inversión de la reina en el viaje, como se ve claro por otra evidencia. Se distribuyeron bastante rápidamente: 6.600 libras para Drake, 2.400 para Hawkins, 550 para Carew Raleigh y 450 para William Hawkins. La escala de la empresa y la extensión de los preparativos a finales de año se indican en un documento titulado por Burghley como “Los gastos del viaje a las Molucas” y fechado el 24 de noviembre de 1584 (29). Se trataba de una buena flota de once naos, cuatro bergantines y 20 pinazas, que llevaba 1.600 hombres, 500 de los cuales eran soldados. El coste total se estimaba en 40.000 libras, la reina aportaba 10.000 libras al contado y 7.000 libras en buques. Las restantes 23.000 libras tenían que ser reunidas por los aventureros. Para esta fecha, sin embargo, sólo habían conseguido 14.000 libras; el mismo Drake aportó la mayor suma (7.000 libras), seguido de Leicester (3.000), Hawkins (2.500), sir Christopher Hatton, William Hawkins (1.000) libras y Walter Raleigh, 400.

El contexto de este documento no es claro, pero pudo haber sido inspirado por la petición por parte de Drake de un nuevo subsidio de la Corona para completar las 8.100 que faltaban. Igualmente oscuro es el significado de la referencia de Burghley a un viaje a las Molucas. El profesor K. R. Andrews ha visto en el notable número de soldados y en la ausencia de referencias a una inversión en mercancías, la evidencia de que ahora se trataba definitivamente de una expedición de guerra y ya no un viaje de comercio (30). El argumento de indicios negativos no siempre es concluyente, pero el gran número de pinazas podría también sugerir que se pensaba en operaciones im-

---

(26) PRO, SP 83/23/art. 6, Edmund a Walsingham, 22 de septiembre de 1584. Uno de los receptores fue William Fenner, ver su declaración de 30 de marzo de 1585: PRO, SP 12/177/123. Es probable que la mayoría de los corsarios ingleses activos a primeros de 1585 operaran con estas comisiones: no se debe exagerar su número.

(27) PRO, SP 46/17/170v.

(28) PRO, SP 46/17/178.

(29) BL, Lansdowne MS 41, fo. 9. Este memorándum revela también que las 5.000 libras del dinero de la Reina asignadas a Drake aún no se habían pagado.

(30) *Drake's Voyages*, p. 110.

portantes de desembarco. No obstante, tal interpretación de la evidencia no iría en contra del primer argumento, que el objetivo eran las colonias portuguesas de las Indias Orientales. Suponiendo que sea cierta la nota de "Las Molucas", pudo haber consistido simplemente en una descripción de tipo general.

El fin de esta fase de la preparación está marcado por una segunda cédula del Sello Privado de fecha 23 de diciembre de 1584 (31). Consta de tres secciones: un reconocimiento de que se ha preparado una flota de once buques mayores, cuatro bergantines y veinte pinazas "para ir bajo la dirección de sir Francis Drake"; una confirmación de que los socios en la empresa recibirán participación en los beneficios de acuerdo con su inversión; y tercera, una garantía de que si Isabel tuviera que detener el viaje "por cualquier consideración", los socios no sufrirían pérdidas financieras, "de modo que toda la provisión y cosas preparadas están a Nuestra disposición para usarlas y convertirlas a Nuestro gusto". Este documento no se pudo interpretar, como lo ha sido anteriormente, como la primera comisión a Drake (32). Fue simplemente una garantía de compensación en caso de que Isabel suspendiera el viaje. Esa idea puede haberse inspirado en las memorias de Drake sobre los efectos de la cancelación en 1581 por don Antonio de los distintos planes, pero también implica que Isabel intentaba por este tiempo suspender el viaje y luego utilizarlo para otros fines. La razón para la suspensión se base claramente en la situación diplomática general. Es posible que no se quisiera provocar a Felipe II, y más probable que la partida de Drake y su flota para un viaje que podía durar un año por lo menos no se considerara prudente. Durante el debate de 10 de octubre Burghley había señalado como una de las ventajas de Inglaterra "la facilidad ofensiva contra el rey de España de una fuerza en la mar que puede estar compuesta tanto por la de Su Majestad como la de su pueblo que participaría en aquélla" (33).

Si se rompieran las hostilidades, Drake y su flota se podrían emplear mejor contra Felipe II directamente que en las Indias Orientales.

Entre enero y julio de 1585, las fuentes inglesas no ofrecen nuevas evidencias en cuanto al estado de los preparativos de Drake. Las únicas referencias de ese tiempo sobre tal preparación se encuentran en los informes a Felipe II de D. Bernardino de Mendoza desde París. A su vez estas informaciones le eran suministradas a D. Bernardino desde Londres por Pedro de Cubiaur (\*), que se había quedado en Inglaterra para negociar la restitución de propiedades tomadas por Drake durante el Viaje de Circunnavegación. El 12/22 de febrero, Mendoza comunicó que la salida de la flota de Drake con veinticuatro buques grandes y veinte pinazas había sido suspendida y que Isabel había acordado compensar a los inversores si el viaje fuera can-

---

(31) PRO, SP 46/17/159.

(32) Cf. Corbett, *Drake*, II, p. 9; Oppenheim, *Monson Tracts*, I, p. 125; Keeler, *West Indian Voyage*, p. 10.

(33) PRO, SP 83/23/61.

celado. A esta bastante acertada descripción de la empresa se añadía la noticia de que su destino era las Indias Occidentales, donde intentaría interceptar a los buques de la flota del tesoro antes de que se reunieran en La Habana y posiblemente conquistar Nombre de Dios (34). En marzo, Mendoza repitió la noticia de la suspensión de la expedición, únicamente en 24 de abril/4 de mayo informó que el buque de la reina, “Red Lion” (sic); el “Leicester”, galeón de Leicester, y el “Primrose”, buque de Londres, estaban siendo preparados para una expedición que Drake dirigiría contra las “flotas” (35).

El Gobierno británico en esta fase estaba esperando la llegada de la delegación holandesa, al haber hecho ya su ofrecimiento de ayuda militar; el reavivar la expedición de Drake en esta coyuntura formaba claramente parte de la estrategia de intervención. Lo que no puede ser confirmada es la exactitud del mensaje de Mendoza sobre que el objetivo de la flota de Drake había sido cambiado ya en enero hacia las “flotas” de las Indias Occidentales. Había además circulando otros dos proyectos marítimos en la primavera de 1585. El más conocido de los dos era la expedición de Walter Raleigh a Virginia, la cual estuvo relacionada con el viaje de Drake, aunque no hay evidencia clara de que hubieran estado asociadas de hecho (36). Dada la pretensión inglesa sobre la costa de América del Norte y la ausencia de asentamientos españoles en ella, la colonia de Virginia no era vista (a ojos ingleses) como intencionalmente provocativa. El segundo proyecto, encontrado en un memorándum sin fecha en poder de Walsingham titulado “Un plan para fastidiar al rey de España”, era abiertamente una operación agresiva (37). Se trataba de un ataque a la flota pesquera española en Terranova, con lo que se pretendía causar importantes pérdidas de barcos y marineros, así como de víveres. La referencia interna acerca de “finales de abril” como el mejor momento para poner el plan en práctica, sugiere que se originó en el invierno de 1584-85. No había duda de que Felipe II lo “tomaría como un acto de hostilidad abierta”. Por tanto se propuso que “la empresa a las Indias (sic) tiene que realizarse” al mismo tiempo y ambas quedar en suspenso hasta que las circunstancias diplomáticas fueran apropiadas.

El plan de Terranova se realizó de hecho inmediatamente después del embargo, en forma del viaje de Bernard Drake. Si el embargo tenía el sentido de un acto de guerra, como lo creyeron los ingleses, entonces ya no había peligro de amenaza a la paz con acciones provocativas. También Felipe II sospechaba que los ingleses tomarían represalias en alguna forma, y urgió a Mendoza información sobre los preparativos navales ingleses, en particular los de Drake (38). Sin embargo, Mendoza fue incapaz de suministrarla, ya

---

(34) CalSPSpan, 1580-86, pp. 113-15.

(35) *Ibid.*, pp. 535, 537.

(36) Cf. Andrews, *Drake's Voyages*, pp. 113-15.

(37) PRO, SP 12/177/153-4.

que su principal informante, Zubiaur, había sido arrestado a principios de mayo. Todo lo que pudo informar durante el verano fueron rumores (39).

No hay evidencia de cómo se encontraban los preparativos de Drake cuando se recibieron las noticias del embargo a primeros de junio, incluso lo que se sabe después de ello es bastante limitado. Lo más antiguo es una referencia sobre una cédula para dotar de armamento a los dos buques de la reina que estaban bajo mando de aquél (el “Elizabeth Bonaventure” y el “Aid”), documento fechado en 22 de junio (40). El 1 de julio la reina expidió una tercera cédula del Sello Privado (41) en que declaraba que Drake “nos ha hecho ofrecimiento de un servicio especial, para ser ejecutado por él, que contribuirá grandemente a Nuestro beneficio y el de Nuestro reino”. A ello se habían ofrecido a contribuir otros, “si bien por ciertas dudas imaginadas por ellos de que este servicio no irá adelante, están poco dispuestos (como estamos informada) a prestar sus contribuciones”. Por tanto la reina declaró: “Nuestro buen agrado por el ofrecimiento del dicho servicio y asegurar a nuestros amables súbditos que nuestro propósito es no sólo que el dicho sir Francis Drake proceda a la ejecución del dicho servicio, sino también que los contribuyentes reciban los beneficios del viaje acordados previamente.”

En 11 de julio el Consejo Privado expidió una carta circular a todos los alcaldes de las ciudades portuarias dando poder a Drake para reclutar gentes de mar “para un viaje que él intentaba... hacer a partes extranjeras” (42). Se esperaba su salida de Woolwich con sus barcos para el 15, pero no firmó el contrato para la recepción del armamento de la reina hasta el 17, otro para más municiones hasta después del 21 y un último por los buques y dinero de la reina hasta el 30 (43). No está precisamente claro cuándo llegó a Plymouth, ni tampoco se explica el largo retraso hasta su partida final el 14 de septiembre de dicho puerto. Los informes españoles sitúan a Drake frente a la isla de Wight a principios de agosto, y en Plymouth el 6/16, pero muchos de sus barcos estaban todavía en Londres el 11/21 (44). Probablemente la meteorología jugó el papel principal, tanto en el retraso del viaje a Plymouth como en la detención de Drake allí. Pero también parece igualmente claro que la partida de Londres se hizo con mucha prisa y que fue necesaria una

---

(38) CalSPSpan, 1580-86, pp. 543-4.

(39) *Ibid.*, p. 543.

(40) Corbett, *Spanish War*, p. 28.

(41) PRO, SP 46/17/160.

(42) PRO, SP 46/17/172.

(43) Los contratos de aprendizaje se encuentran en Corbett, *Spanish War*, pp. 27-33 y PRO, SP 46/17/166. Sobre la esperada partida de Drake el 15, ver Hist. MSS Com., *Rutland MSS*, I, 177. El 20 Arthur Atye informó a Jean Hotman que Drake había recibido permiso para salir de Londres: Paris, Archives du Ministère des Relations Extérieures, Correspondence Politique, Hollande, II, fo. 89.

(44) CalSPSpan, 1580-86, pp. 543-5.

parada en Inglaterra para embarcar provisiones (45). Que los preparativos eran incompletos se revela también por una segunda circular del Congreso Privado de 11 de agosto repitiendo sus poderes de leva y requisa y ordenando a las autoridades locales la prisión de los individuos que desertaran de su flota (46). Ciertamente se esperaba que Drake hubiera salido de Inglaterra antes de fin de agosto y sin duda él mismo estuvo constantemente preocupado por que la reina pudiera cancelar el viaje. Por esta razón también la partida definitiva se hizo apresuradamente (47). Sin embargo, no hay indicios de que la inesperada llegada de sir Philip Sidney a Plymouth a fines de agosto influyera en ello en ningún sentido (48).

La salida de Plymouth da ocasión apropiada para resumir lo que se puede afirmar sobre las instrucciones de Drake en ese punto. Su relato de 1596 (aunque póstumo) se refiere al viaje como haber sido “tan autorizado y garantizado de tiempo en tiempo por diversas órdenes y dirección de Su Majestad como en adelante y en cada caso se enumera palabra por palabra” (49). Luego recita las tres autorizaciones del Sello Privado de 29 de julio de 1584, 23 de diciembre de 1584 y 1 de julio de 1585 tratadas más arriba. En ninguna de ellas se menciona el destino del viaje y éste mismo se describe en términos velados. No hay justificación para considerar estas autorizaciones ni como instrucciones ni como comisiones, en particular para la liberación de los buques retenidos en España, como muchos relatos pretenden (50). En ninguna fase posterior (como se verá), se refiere Drake a comisión alguna que ahora falte, o a instrucciones escritas o verbales. Así, mientras que a Bernard Drake le fue concedida específicamente una comisión para apresar barcos españoles en Terranova como represalia al embargo, a sir Francisco no. La falta de comisión parece haber sido deliberada. En marzo de 1586, cuando uno de los seguidores del conde de Leicester defendió su aprobación de gobernador general de los Países Bajos con el pretexto de que el viaje de Drake sería una provocación mayor para Felipe II, Isabel dio la bien conocida respuesta “si ha de ser caballero, no se cuide de que yo le desaproebe” (51). De haber tenido Drake una comisión formal esto habría

---

(45) Sobre el retraso por el tiempo, ver CalSPSpan, 1580-86, p. 551. Ver también los comentarios sobre el estado de las provisiones en C. Carleill a Walsingham, 11 de octubre de 1585, Corbett, *Spanish War*, pp. 41-2.

(46) PRO, SP 46/17/176.

(47) Corbett, *Spanish War*, pp. 41-2, y pp. 83-4, Drake a Burghley, 26 de julio de 1586. Los comentarios de Carleill en el *Journall of Tiger* (Keeler, *West Indian Voyage*, p. 72), repiten los de su carta a Walsingham.

(48) Como sugiere Corbett, Drake, II, pp. 15-19.

(49) Keeler, *West Indian Voyage*, p. 51.

(50) Para referencias a las instrucciones a Drake para liberar buques en España, ver Corbett, *Spanish War*, p. XIII y Drake, II, p. 11; Oppenheim, *Monson Tracts*, I, p. 126; Andrews, *Drake's*, p. 116; Keeler, *West Indian Voyage*, p. 11.

(51) J. Bruce (ed.), *Correspondence of Robert Dudley, Earl of Leycester during his Government of the Low Countries... 1585 and 1586* (Camden Society, XXVII: 1844), p. 173 (hereafter *Leycester Correspondence*).

sido imposible. No está precisamente claro el por qué Isabel procedió de esta manera. La mejor explicación podría ser que las actividades de Drake no impedirían un posible arreglo pacífico si entretanto pudiere hacerse uno con Felipe II (52).

En ausencia de comisión o bien de instrucciones, las intenciones de Drake se pueden deducir de sus acciones. En particular dos cuestiones reclaman atención: la finalidad del desembarco en Bayona y el papel de la interceptación de las “flotas” en sus planes. La clave para lo primero es que la detención en la rada de Bayona el 27 de septiembre fue puramente accidental; Drake decidió tomar abrigo allí por causa del acercamiento de un temporal antes que arriesgarse a la dispersión de su flota. Durante el curso de la quincena (de 27 de septiembre al 11 de octubre) en que la flota permaneció fondeada pudo redistribuir sus abastecimientos y rellenar víveres, cosa que había hecho necesario su precipitada partida, pero no hay evidencia de que si el tiempo hubiera sido favorable él habría interrumpido su viaje en este punto para hacerlo explícitamente así. Finalmente y de acuerdo con Christopher Carleill, comandante de la tropa:

*“... que no fue la última para hacer saber nuestras acciones al Rey de España, si él podía encontrar y ver más claro que nosotros no temíamos ninguna inteligencia que pudiera obtener de todos los espías que tenía ya en Inglaterra o en cualquier otra parte”.*

Esta fanfarronada, del tipo al que era Drake notoriamente inclinado, refleja claramente su apreciación de que el destino de su flota era materia de gran preocupación en España. No obstante Carleill escribiría después del hecho; Drake no se detuvo para hacer una demostración, ni sin duda se hubieran presentado las circunstancias para ello, de no haber encontrado al gobernador de Bayona el día que llegó (55).

El envío por el gobernador de una pinaza para tomar contacto con los desconocidos obligó a Drake a corresponder con el envío de uno de sus oficiales. El mensaje que éste iba a entregar es curioso: Drake estaba allí para demandar las razones por las cuales Felipe II estaba embargando barcos ingleses; si con ello Felipe II significaba una acción de guerra, entonces Drake respondería en igual manera. El mensaje no menciona comisión

---

(52) El 22 de agosto de 1585 se redactaron instrucciones por sir John Smythe para proponer una negociación en los Países Bajos al príncipe de Parma. Ver PRO. SP 77/1/73-77. Fueron canceladas el 26 después de confirmarse la caída de Amberes. Ver Hist., MSS Com., *Calendar of the Manuscripts of the Marquess of Bath*, V (1980), p. 45.

(53) Así Carleill, Corbett, *Spanish War*, p. 41.

(54) *Ibid.*, p. 42.

(55) El siguiente relato está sacado de Carleill, tanto la carta a Walsingham (Corbett, *Spanish War*, pp. 42-9) como el *Tiger Journal* (Keeler, *West Indian Voyage*), pp. 78-90. El “Sumarie and True Discourse” (Keeler, p. 219) se refiere a una intención de tomar Bayona por sorpresa, pero no es fiable.

específica al efecto, ni está claro que Drake creyera que hubiera ingleses detenidos en Bayona. Como todavía en Inglaterra había verdadera confusión por falta de una declaración de guerra a continuación del embargo, es difícil ver en el discurso algo más que un intento de intimidar al auditorio español (56). En realidad el gobernador don Pedro Bermúdez “quitó la espoleta” a la situación declarando que él no tenía autoridad para declarar la guerra o la paz, que los mercaderes ingleses de Bayona no estaban bajo ninguna restricción y que (posiblemente para deshacerse de Drake) los ingleses eran libres de adquirir víveres y agua.

Las siguientes actividades de Drake se vieron detenidas por una fuerte tormenta que duró varios días. Inmediatamente después se avistaron buques cerca de Vigo. Drake ordenó que fueran investigados “ya que pudieran tener algunas cosas buenas para nuestro alivio”. Resultó que estaban llenos con enseres pertenecientes a habitantes de Vigo que trataban de escapar de su proximidad. Entre tanto las tripulaciones de los demás barcos ingleses desembarcaron para hacer aguada y habían empezado a saquear. En este momento Bermúdez convocó una nueva reunión que dio por resultado una tregua formal, bajo la cual se intercambiaron rehenes y se permitía a los ingleses seguir abasteciéndose siempre que devolvieran todas las propiedades robadas. La tregua se mantuvo hasta la partida de Drake el 11 de octubre.

El significado del desembarco en Bayona ha sido muy distorsionado. No tuvo nada que ver con instrucciones para liberar barcos ingleses embargados. Como hemos visto no hay evidencia de que fuera entregado ninguno. La llegada de Drake a Bayona fue accidental y no intencionada; ni Vigo ni Bayona fueron saqueadas ni siquiera amenazadas. Como el mismo Felipe II observó los daños ocasionados por la flota de Drake fueron mínimos (57). Pero ningún intento hubo de haber más. Drake estuvo perfectamente contento de alcanzar un “modus vivendi” con el gobernador. El efecto principal del incidente fue el moral del impacto sobre Felipe II de la bravata de Drake.

Con todo Drake había perdido otras dos semanas. A continuación siguió su camino directamente al Sur, hacia un destino identificado el 21 de octubre como las islas Canarias (58). En este punto perdió el contacto con Inglaterra. La carta de Carleill a Walsingham del 11 fue la última recibida de la flota hasta que el mismo Drake escribió a Burghley al entrar en el Canal el 26 de julio de 1586 (59). En el intermedio todo lo que el Gobierno inglés supo de sus andanzas procedió de fuentes continentales. Parece que

---

(56) Para ejemplo de la confusión sobre la ausencia de una declaración de guerra, ver PRO, SP 12/180/56, sir Garey a Walsingham, 15 de julio de 1585.

(57) *CalSPSpan, 1580-86*, p. 553. Ver también Martin y Parker, *Spanish Armada*, p. 111.

(58) Keeler, *West Indian Voyage*, p. 92.

(59) Corbett, *Spanish War*, pp. 83-5.

esto se esperaba, pues en enero Burghley escribía que no se había recibido ni una palabra de Drake desde que “dejó la costa de España... ni tampoco contamos con ello antes de Marzo” (60). En Canarias Drake intentó desembarcar en La Palma (3 de noviembre), pero fue rechazado y se desistió de realizar un segundo intento al día siguiente en la isla de Hierro. A continuación siguió a Cabo Verde y el 17-18 tomó Santiago, su primera acción realmente hostil. El 29 de diciembre la flota partió para las Indias Occidentales. Esta fase del viaje es especialmente curiosa. Drake fue más agresivo que lo había sido en España, aunque también pareció dispuesto a perder innecesariamente el tiempo. Ninguno de los grupos de islas era especialmente rico y pudo no haber sido de mucha prioridad en el viaje. El principal motivo de Drake parece haber sido asegurar más provisiones para la travesía hacia el Oeste.

Los indicios sobre las intenciones de Drakes para esta y la siguiente fase del viaje vienen de dos fuentes que presentan serias dificultades de interpretación. Su carta de julio de 1586 a Burghley adopta desde el principio un tono defensivo. A la expedición “no le había faltado trabajo o diligencia posible que pudiera corresponder de todas formas a la conducción de tan gran desempeño”. Pero luego añadía: “Yo le demostraré claramente a Su Señoría, que se nos escapó por solamente doce horas, todo el tesoro que el Rey de España sacaba de las Indias en este último año. Dios sabe mejor la causa; y teníamos en aquel instante muy mal tiempo” (61). Esta observación suscita la cuestión clave de la importancia que se daba a la interpretación de una de las “flotas” y en tal caso, dónde y cuándo. Sir Julian Corbett lo ve como una referencia al período en mayo de 1586, cuando Drake esperaba cruzando por fuera de La Habana (62). Sin embargo, la referencia a “este último año” podría parecer mejor aplicada obviamente al viaje de ida. Pero, ¿cuándo en el viaje de ida? Al salir de Bayona Drake puso rumbo directo al Sur, sin intentar entretenerse por las costas de España, ni desplegó mucho interés por obtener información en ruta (63).

El 28 de octubre Drake encontró un corsario francés en aguas de Canarias, quien le informó que una de las “flotas” había sido vista frente al cabo San Vicente varias semanas antes (64). La “flota” de Nueva España había llegado en realidad a España a finales de septiembre, y la de Tierra Firme, retrasada por el mal tiempo, a primeros de octubre. En septiembre Felipe II había expresado alivio porque la continuada presencia de Drake en Plymouth permitiría a las “flotas” escapar de él (65). El tono de comentario de Drake en verdad suena a excusa por su dilación en Plymouth y en Bayona,

---

(60) Bruce, *Leycester Correspondence*, p. 51.

(61) Corbett, *Spanish War*, pp. 83-4.

(62) *Ibid.*, p. 84, n.º 1.

(63) Ver, por ejemplo, Keeler, *West Indian Voyage*, pp. 90-2, 184.

(64) *Ibid.*, p. 184.

(65) *CalSPSspan. 1580-86*, p. 544.



pero sigue sin estar claro cómo sabía él que por medio día había fallado el encuentro con una flota.

El segundo documento presenta dificultades similares: “A discourse of Sir Francis Drake” es un itinerario anónimo fechado el 25 de abril de 1586, el cual ha sido considerado por Corbett “el plan de la campaña” (66). Está escrito en dos modos distintos. La primera parte narra los acontecimientos del viaje hasta el saqueo de Santiago de Cabo Verde en pasado histórico y con relativa exactitud (67). No podía proceder de un miembro de la expedición, pues desde la partida de Bayona no se había recibido ninguna comunicación. Por otra parte, para abril de 1586 muchos de los acontecimientos de los anteriores meses de septiembre y octubre pudieron haber sido compuestos con trozos de la carta de Carleill y de informes generales. La segunda mitad de la carta está escrita en subjuntivo y describe una ruta alrededor de las Indias que Drake “pudo llegar y seguir por conjetura como sigue”. Es mucho menos precisa que la primera parte. Lejos de ser un “plan secreto” proporcionado por un íntimo de Drake, parece un ensayo puramente especulativo sobre la ruta que Drake pudiera haber hecho escribir a alguien (¿Hawkins?) con un conocimiento competente de la navegación por las Indias Occidentales.

No es necesaria aquí una nueva narración del viaje. Lo que queda por señalar es la decepción en Inglaterra por el limitado éxito de Drake. El conde de Leicester comentó cuando le llegó el primer informe a finales de julio: “No puede ser que despojara a tantos lugares y no consiguiera más. No debe hacer ningún otro viaje si va a ser así...” (68).

No hay duda de que esperaban beneficios similares a los del Viaje de Circunnavegación, pero el disgusto fue más serio que eso. La primera observación de Walsingham de que del éxito del viaje de Drake “dependía la vida o muerte de la causa, de acuerdo con el juicio humano” indica su verdadera importancia (69). La “causa” era la intervención inglesa en los Países Bajos; únicamente un importante éxito marítimo por parte de Drake justificaba la estrategia en que se basaba la intervención.

Para resumir esta reconstrucción de la evolución del viaje a las Indias Occidentales, podemos estar relativamente ciertos que comenzó a fines de 1583 a prepararse como un viaje primordialmente comercial a las Indias Orientales. Durante 1584 se desarrolló en algo más militar que comercial, probablemente un ataque a las Indias Orientales portuguesas en nombre de don Antonio. Al final del año se suspendió este viaje, reemplazándose en algún tiempo posterior por un ataque más directo a las “flotas” de las Indias Occidentales, junto con una intervención en los Países Bajos. A su vez, esto

---

(66) Corbett, *Spanish War*, pp. 69-74.

(67) Keeler, *West Indian Voyage*, p. 93, n.º 1, observa que el ataque a la Palma “no estaba en el plan original”.

(68) Bruce, *Leicester Correspondence*, p. 381.

(69) *Ibid.*, p. 341.

último fue retrasado por las negociaciones con los Estados Generales. Entre tanto el embargo ordenado por Felipe II había disipado el temor de provocar una guerra con España que el viaje habría ocasionado, puesto que el embargo de por sí parecía ser la primera fase de tal guerra. No obstante, la ausencia de una declaración de ella dejó a la reina poco inclinada a comprometer un posible arreglo expidiendo una comisión formal.

La finalidad del viaje en esta fase era acompañar la intervención en los Países Bajos con un ataque sobre las supuestamente vulnerables comunicaciones marítimas españolas. Cualquier botín conseguido podía convertirse en un subsidio para el esfuerzo militar inglés. Sin embargo, el retraso de la salida de Drake de julio a septiembre hizo imposible interceptar las "flotas". Todo lo que quedó fue un crucero por las Indias Occidentales, si bien era una época del año muy temprana para sorprender a las "flotas" de 1586 en el proceso de su reunión. La relación con el embargo resultó así una coincidencia, y el incidente de Bayona puramente incidental e irrelevante. El verdadero significado del viaje se basa en la naturaleza demasiado ambiciosa de la estrategia en que se fundamentaba, una lección que se demostró repetidamente durante la guerra marítima inglesa contra España en la década de 1590. Tanto la estructura de la Marina Isabelina como las dificultades para librar esta clase de guerra en el mar, hizo prácticamente imposible alcanzar los esperados resultados estratégicos.

Lo irónico en el fondo del viaje a las Indias Occidentales, está en su impacto sobre Felipe II. Hay motivos para considerar el viaje como un éxito español, pues Drake no consiguió infligir ningún daño serio o duradero sobre el imperio. Fueron las bravatas, especialmente la de Bayona, las que hicieron daño y volcaron el equilibrio en favor de la Empresa de Inglaterra. Es un tributo a la reputación de Drake en España en los años 1585-86, el que la ilusión de su omnipresencia, más que la realidad del peligro que planteaba, fuera lo que inspiró a Felipe II a organizar la Gran Armada.



Sir Francis Drake.