

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LA
GRAN ARMADA

SIMPOSIO HISPANO BRITANICO
LONDRES JUNIO - 1988 - MADRID NOVIEMBRE 1988

CUADERNOS MONOGRAFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL - N.º 3

MADRID 1989

Imprime:



S.S.A.G., S.A. C/. Lenguas, 4.
Villaverde Alto (Madrid).

Depósito Legal: M. 16.854-1983.
ISSN-0212-467X.
NIPO: 098-88-027-8.

Durante los meses de junio y noviembre del pasado año de 1988, tuvieron lugar en Londres y Madrid respectivamente, el primero y segundo Seminario Hispano-Británico sobre la Gran Armada, en los que destacados especialistas del Reino Unido junto a expertos españoles, analizaron la problemática de "La Empresa de Inglaterra" desde distintas ópticas y perspectivas.

Ambos Seminarios patrocinados por el Instituto de Historia y Cultura Naval con la colaboración del Ministerio de Defensa (DRISDE) y de Metrópolis S. A. referente al de Madrid, contaron también con el valioso apoyo del The International Historical Congress y National Maritime Museum.

El Instituto de Historia y Cultura Naval en este su tercer cuaderno monográfico quiere destacar el meritorio esfuerzo de investigación histórica que propicia una mejor aportación al conocimiento de uno de los más importantes eventos que condicionaron las relaciones hispano-inglesas del siglo XVI, con una selección de las conferencias pronunciadas habida cuenta las limitaciones de paginación.

El Instituto de Historia y Cultura Naval, desea y confía que este cuaderno monográfico dedicado en exclusiva a la Jornada de Inglaterra, tenga la cordial acogida de sus antecesores.

Federico de Bordejé
Contralmirante Director del
Instituto de Historia y Cultura Naval

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>La Batalla del Mar Océano en Documentos</i> , por Jorge Calvar Gross	7
<i>Preparándose para zarpar: pilotos, marineros y navegación en la Armada Española de 1588</i> , por M. J. Rodríguez Salgado.....	21
<i>El planeamiento del viaje de Sir Francis Drake a las Indias Occidentales</i> , por Simon Adams.....	33
<i>La construcción naval Atlántica Española del siglo XVI y la Armada de 1588</i> , por José Luis Casado Soto	51

LA BATALLA DEL MAR OCEANO EN DOCUMENTOS

Jorge CALVAR GROSS,
Capitán de Navío

Muchos de ustedes conocen la colección de documentos que, bajo la denominación "Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)", constituye la parte fundamental de la obra que a lo largo de esta exposición voy a tratar de definir con claridad, adelantando retazos de nuestras primeras conclusiones históricas y mostrándoles algunas de las fuentes primarias más novedosas que aportamos.

Ya en el pasado mes de mayo, el capitán de navío José Ignacio González-Aller mostró en el simposio celebrado en Londres lo que estábamos haciendo; y posteriormente, yo mismo, en el mes de septiembre, tuve ocasión de presentar en el Sligo, Irlanda, otra ponencia sobre lo que contiene nuestra obra y adónde pretendemos llegar.

Como habrán observado me expreso en plural porque, como director de uno de los Grupos de Investigación constituido por el Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada para estudiar en profundidad la expedición emprendida por el Rey Felipe II para la invasión de Inglaterra en el año 1588, me cabe el honor de trabajar codo a codo con el capitán de navío José Ignacio González-Aller, anteriormente mencionado, el capitán de fragata Marcelino Dueñas y la señorita M.^a del Campo Mérida; trabajo que llevamos a cabo con improbables esfuerzos por el mero hecho de no poder dedicarle más que nuestro tiempo libre, dado que la pertenencia a una profesión de por sí exigente, de la que nos sentimos orgullosos, dificulta la continuidad en la ardua labor de investigación.

Pero antes de concretar en qué consiste, parece conveniente exponer las razones conducentes al porqué lo hemos concebido así.

Nuestros primeros pasos se orientaron a la investigación de los fondos del Museo Naval de Madrid —colecciones documentales de Fernández de Navarrete, Vargas Ponce, Sanz de Barutell y Zalvide— constituidas por copias manuscritas de documentos pertenecientes en el pasado siglo, principalmente, al Archivo General de Simancas, Archivo de Guipúzcoa, Casas ducales de Alba y del Marqués de Santa Cruz, así como a estudiar la bibliografía concerniente al tema, gran parte de ella de autores anglosajones bien conocidos, como Corbett, Laughton, Lewis, Thompson, Mattingly, Pierson, Tenison, Lloyd, Fowler, Parker, Martin, Elliot, etc.

Lo primero que nos llamó poderosamente la atención fue que los hechos que debíamos estudiar estaban insuficientemente tratados en lengua castellana y apoyados en colecciones exiguas de documentos.

Se puede decir que las primeras fuentes primarias en torno a este largo enfrentamiento — eminentemente naval, económico, ideológico y militar— entre España e Inglaterra, comenzaron a publicarse, transcritas, a finales del siglo XIX, en colecciones de aquellos documentos que fueron considerados como más relevantes a la luz historiográfica de aquel siglo.

Del lado español: la Real Academia de la Historia en sus Memorias, “Apuntamientos para la historia del Rey don Felipe II de España en lo tocante a sus relaciones con la Reina Isabel de Inglaterra, desde el año 1555 hasta el de 1576”, documentos seleccionados de entre los fondos del Archivo de Simancas por el clérigo Tomás González; Cesáreo Fernández Duro, oficial de la Armada española, en sus obras “Las disquisiciones náuticas”, “La conquista de las Azores en 1583” y “La Armada Invencible”; “La Colección de documentos inéditos para la Historia de España” (CODOIN), del Marqués de la Fuensanta del Valle, Sancho Rayón y Zabálburu; el “Nuevo CODOIN” de los dos últimos citados; y ya en nuestro siglo, Herrera Oria en sus obras “La Armada Invencible” y “Felipe II y el Marqués de Santa Cruz en la empresa de Inglaterra”, y el duque de Maura en “El designio de Felipe II y el episodio de la Armada Invencible”, completan el bagaje documental, rico en apariencia, pero que resulta a todas luces pobre, cuanto que los archivos y bibliotecas españoles, estatales y privados, en gran parte inexplorados, poseen enorme riqueza documental, como hemos podido constatar a lo largo de nuestra investigación.

Por parte británica, si bien las fuentes primarias conservadas en sus archivos no son tan extensas y proliferas como las españolas, no por ello dejan de ser considerables. La práctica totalidad de los depósitos de documentación inglesa concerniente a aquella época se halla cuidadosamente catalogada en los Calendar of State Papers. Es más, la incompleta riqueza acumulada por los investigadores victorianos se ha visto incrementada por meritisimos y laboriosos trabajos de investigación en archivos y bibliotecas foráneos al Reino Unido, para incorporar a sus fondos, previa traducción al inglés, aquella documentación que forma parte de su Historia.

Tras los pasos de Gustav Adolphe Bergenroth, pionero en coleccionar papeles de Estado de origen español relativos a las negociaciones entre España e Inglaterra, con los que elaboró los dos primeros volúmenes de “Calendar of letters, despatches and State Papers Spanish”, siguieron el español Pascual de Gayangos, por encomienda del British Museum, y Martin A. S. Hume.

Es digno de destacar que mientras los historiadores ingleses han procurado beber en las fuentes españolas, los españoles han ignorado los propios documentos que aquéllos tradujeron al inglés; y lo que es peor, tampoco han traducido al castellano la documentación original inglesa para poder escribir una historia objetiva basada en el análisis de los puntos de vista de los protagonistas de ambos bandos.

Sin duda ésta es la razón de mayor peso que nos ha empujado a elaborar nuestra colección, que alcanza en estos momentos una cifra aproximada a

los siete mil documentos, entre publicados e inéditos, transcritos del castellano y traducidos del inglés, italiano, francés, latín, portugués, holandés y alemán, ordenados cronológicamente teniendo en cuenta las diez fechas de diferencia que establecía el nuevo estilo impuesto por el calendario gregoriano, que como es sabido se adoptó en España en 1582, considerando la fecha de 5 de octubre como día 15, mientras que en Inglaterra no entró en vigor hasta 1752.

Las fuentes primarias inglesas que, traducidas al castellano, incluimos en nuestro corpus documental, proceden de las colecciones de State Papers publicados a finales del siglo pasado y principios de éste por Sir William Monson, Julian Corbett, John Knox Laughton y Hakluyt. Estimamos que con esta aportación queda representado a un nivel aceptable el testimonio escrito de los protagonistas ingleses de aquellos hechos que culminaron en la Jornada de Inglaterra de 1588.

Como epílogo a esta cita de autores, coleccionistas de fuentes primarias, cabe decir que su contribución ha sido sumamente apreciable para facilitar el trabajo del historiador; tanto es así que a lo largo del presente siglo dichas colecciones han venido siendo consideradas como fuente principal, mientras que los archivos de procedencia iban quedando paulatinamente relegados al olvido, hasta que historiadores de la talla de Rumeu de Armas, Mía Rodríguez Salgado, Thompson, Parker y algunos otros españoles y extranjeros han vuelto a remover los depósitos de los archivos, particularmente los de Simancas.

Otras razones que nos impulsaron a basar nuestra historia exclusivamente en el estudio de fuentes primarias fueron:

— Los errores apreciados en la transcripción de muchos documentos, algunos de bulto, que ciertamente han influido en la tergiversación de no pocos hechos e, incluso, en la deformación de las cualidades humanas de los personajes que los protagonizaron. A este respecto, aunque existen errores de transcripción de mayor gravedad, solemos poner el ejemplo, ya un tanto manido, del “seasick” del duque de Medina Sidonia. Lo recordaré en pocas palabras. El duque escribe a don Juan de Idiáquez en términos de tímida renuncia a sustituir al fallecido marqués de Santa Cruz en el mando de la Armada reunida en Lisboa, y le comenta: “Yo no me hallo con salud para embarcarme, porque tengo experiencia de lo poco que he andado en la mar, que me mata, porque tengo muchas reumas”; Fernández Duro transcribe en lugar de *que me mata, que me mareo*; Hume, y basado en él todos los historiadores extranjeros, traducen: “I have not health for the sea, for I know by the small experience that I have had afloat that I soon become sea-sick, and have many humours”. Este error dio pie a la falsa leyenda de que el duque se mareaba; pero lo grave es que indujo a juzgar a Felipe II, en cierto modo, de caprichoso o imprudente, al decidirse por el duque para el mando de la Armada, cuando lo cierto es que el duque gozaba de gran prestigio, era un organizador nato, hasta el punto de haber elevado al Rey valiosos estudios sobre los

tipos de barcos más apropiados para constituir las diferentes armadas, es él quien organiza la defensa de los puertos de las Indias Occidentales y, además, pensar que el Rey se habría mantenido en sus trece otorgándole el mando de la Armada para la invasión de Inglaterra, siendo consciente de que al duque le afectaba el mal estado de la mar, es no comprender el modo de obrar del Rey.

— Otra de las razones viene dada por los errores observados en fechas de cartas, relaciones y memoriales, a veces por espacio de un año, que indudablemente conducen al baile de los acaecimientos en el parámetro del tiempo.

— Asimismo, las lagunas existentes en el relato de los sucesos, capaces de ocultar por sí mismas informaciones sustanciales para la comprensión de los hechos.

— Y una última razón, a nuestro juicio de notable trascendencia, es el no haber recogido en todos los documentos ya publicados las innumerables notas marginales de mano de Felipe II que aparecen en cuantos escritos despacha, ya fueren minutas, cédulas, provisiones, instrucciones, memoriales, etc., y en la correspondencia-que recibe; notas que resultan fundamentales para seguir el hilo de los pensamientos del monarca.

Cierto que muchos autores, como por ejemplo Hume, se escudan en que los rasgos del Rey “son espantosos garabatos que hacen la desesperación del más experto paleógrafo”. Sin embargo, esas notas de mano del Rey al margen de los escritos poseen tal valor intrínseco como fuente histórica, están tan llenas de espontaneidad y viveza sus impresiones acerca de las personas y situaciones que le salen al paso, que dejarlas de lado sería resignarse a perder la autenticidad de los hechos e ignorar el porqué de sus decisiones.

Con el corpus documental pretendemos un claro objetivo, contribuir en la medida de lo posible a un mayor acercamiento a la verdad histórica, basándonos exclusivamente en el único testimonio que nos queda de los protagonistas, sus propios escritos; verdad histórica que con frecuencia se ve deformada por juicios subjetivos de aquellos escritores que no han tenido la oportunidad de acudir a los depósitos de los archivos donde los documentos yacen impregnados, muchos de ellos, del polvo que deja el paso del tiempo.

El conjunto de la obra, bajo el título “LA BATALLA DEL MAR OCEANO” —pues sin duda así se pueden denominar los múltiples combates y escaramuzas, primordialmente navales, habidos a lo largo del interesante período que transcurre desde los últimos tiempos del reinado de María Tudor hasta la paz firmada entre Jacobo I de Inglaterra y Felipe III de España—, consiste en un corpus de documentos a los que antecede una introducción histórica basada en ellos y donde todos se hallan referenciados.

Dado que la masa documental correspondiente a estos 40 años de hostilidades abiertas entre España e Inglaterra es copiosa, hemos dividido la obra en dos grandes partes. La primera, que ahora les presento, acaba con el

regreso a España de aquella gran Armada, si bien recoge las vicisitudes de los hombres y los navíos que participaron en la jornada y los comentarios surgidos en Europa en torno a ella.

Así pues, esta primera parte constará de 5 volúmenes, editados en 7 tomos, que contendrán algo más de siete mil documentos. Hemos procurado que el contenido de los respectivos volúmenes obedezca a etapas históricas bien definidas.

Vol. I (1 tomo): Desde el inicio de las hostilidades entre las Coronas española e inglesa hasta el 30 de enero de 1586, una vez tomada por Felipe II la decisión de ejecutar la Empresa de Inglaterra. Contiene 530 documentos, de los cuales el 39 por ciento se publican además con versión inglesa.

Contenido histórico del Vol. I

- Relaciones angloespañolas en tiempos de María Tudor.
- Primeros viajes ingleses a las islas Canarias y Guinea. Incidentes navales.
- Acceso de la Reina Isabel al trono de Inglaterra.
- Expediciones de Hawkins a las Indias Occidentales. Consecuencias.
- Aumento de la actividad corsaria inglesa. Incautación por la Reina Isabel de las pagas del Ejército de Flandes. Represalias mutuas.
- Propuesta de invasión de Inglaterra del Papa Pío V al duque de Alba.
- Conspiración de Ridolfi.
- Rebelión de los Países Bajos. Apoyo de la Reina Isabel a los rebeldes.
- Armada, con destino a Flandes, del adelantado Menéndez de Avilés.
- Expediciones de Pedro de Valdés y Martínez de Recalde.
- Incursiones de Drake y Oxenham.
- Agravación de la situación en Flandes. Don Juan de Austria, gobernador de los Países Bajos.
- Envío de don Bernardino de Mendoza a Inglaterra como emisario extraordinario.
- Vuelta al mundo de Drake. Reacciones a su regreso.
- Expedición papal a Irlanda.
- Reclamación del botín de Drake. Nuevas expediciones inglesas a Indias.
- Sarmiento de Gamboa y la fortificación del Estrecho de Magallanes.
- Expediciones de Raleigh y Grenville.
- Medidas adoptadas por España para proteger la Carrera de las Indias.
- Lisboa, base principal de operaciones. El marqués de Santa Cruz en Lisboa. Las flotas de Nueva España y Tierra Firme.
- Alejandro Farnesio, Gobernador de los Países Bajos.
- Apología de Guillermo de Orange y proclamación de los Países Bajos

- independizándose de la soberanía de Felipe II. El duque de Alençon, nuevo soberano. Sus escarceos matrimoniales con Isabel de Inglaterra.
- Anexión de Portugal a España.
 - Apoyo de la Reina Isabel a don Antonio.
 - Conspiraciones con los católicos en Inglaterra y Escocia. Expulsión de don Bernardino de Mendoza, embajador en Londres.
 - Propuestas al Rey Felipe sobre la Empresa de Inglaterra.
 - Exitos de Alejandro Farnesio en Flandes; caída de Amberes. Declaración de Richmond.
 - Ofensiva inglesa, Leicester pasa a los Países Bajos. Ataques de Drake sobre las costas de Galicia e islas de Canaria y Cabo Verde.
 - Reacción de Felipe II con la decisión de iniciar los preparativos para la invasión de Inglaterra.

Vol. II (1 tomo): Prosigue la colección hasta terminar el mes de febrero de 1587, cuando ya se producen las primeras reacciones tras la ejecución de la Reina María Estuardo de Escocia. Contiene 755 documentos, el 15 por ciento también publicados con su versión inglesa.

Contenido histórico del Vol. II

- Situación general del conflicto a comienzos de 1586.
- Campaña de Leicester en los Países Bajos.
- Incursiones de Drake en Santo Domingo y Cartagena de Indias.
- Expedición de Cabendish y Cumberland.
- Nueva campaña de Hawkins.
- Armada que forma en Lisboa el marqués de Santa Cruz para ir en demanda de los corsarios.
- Envío de la armada de Alvaro Flores a Indias para recoger caudales.
- Renuncia española a utilizar el corso.
- Llegada a Sanlúcar de la flota de Nueva España.
- Llegada a las Indias de las flotas de Tierra Firme y Nueva España.
- Resultados del sistema español de flotas.
- Justificación de la Empresa de Inglaterra en la Santa Sede; intenciones y ayuda económica papal. Cardenalato de Allen.
- Testamento de María Estuardo y derechos de sucesión de Felipe II a la corona de Inglaterra.
- Plan de invasión de Inglaterra. Propuesta del duque de Parma. Llegada a Madrid de Juan Bautista Piatta. Plan de diversión en Irlanda y de ocupación de la isla de Wight. Apoyo de los católicos escoceses.
- Concentración de armadas en Lisboa para la Empresa de Inglaterra. Alistamiento de las armadas de Recalde, en Guipúzcoa, y de Hurtado de Mendoza, en Castro-Urdiales. Llegada a Lisboa de ambas armadas.

- Orden de traslado a España de las galeazas de Nápoles, con infantería, artillería y bastimentos.
- Presupuesto de gastos para 1587 de la armada y el ejército de Flandes.
- Carena de las naos de Recalde en Lisboa; deserciones de la gente de mar.
- Operaciones navales en las costas de Portugal y Andalucía.
- Negociaciones de paz entre España e Inglaterra. Contactos preliminares. Envío a Londres de Bodenam y Grafina. Intervención de Andrés de Loo.
- Liberación de Sarmiento de Gamboa, preso en Londres.
- Complot de Babington.
- Proceso y ejecución de la Reina María Estuardo.

Vol. III (2 tomos): Comienza el 1 de marzo de 1587 y comprende la evolución política y estratégica que tiene lugar en el ámbito europeo mientras en Lisboa se acelera el aprestamiento de la armada que el Rey Católico ha mandado juntar en el río y puerto de aquella ciudad. Finaliza el segundo tomo el 14 de marzo de 1588, fecha en la que el duque de Medina Sidonia llega a Lisboa para hacerse cargo de la armada, en relevo del fallecido marqués de Santa Cruz.

Vol. IV (2 tomos): Corresponde al periodo de la ejecución de la empresa de Inglaterra propiamente dicha. Se inicia el 15 de marzo de 1588 cuando el duque de Medina Sidonia asume el mando como capitán general de la Armada, y culmina con el viaje de retorno, las noticias de la campaña y de los navíos y hombres que llegaron a España y de los que nunca regresaron, de las vicisitudes seguidas por algunos de los supervivientes en Irlanda, Escocia, Inglaterra y otros parajes de Europa, y de los comentarios surgidos en muy diversas partes en torno a la jornada.

Vol. V (1 tomo): En este volumen se recopila documentación de la época que atañe a temas muy específicos, como artillería, construcción y arqueo de naos, organización de armadas, tratados de táctica y navegación, derroteros, etc., que no aportan datos a los hechos pero que son parte del contexto de la historia. Además incluirá un apéndice de documentos obtenidos con posterioridad a la edición de los correspondientes a su data y que se juzgan de interés para el investigador, así como un historial de todos los navíos que constituyeron la armada para la Empresa de Inglaterra, con expresión de sus mandos, el lugar en que fueron embargados, cuando les empezó a correr el tiempo de entrada en servicio a las órdenes del marqués de Santa Cruz o el duque de Medina Sidonia, a qué puertos y en qué estado llegaron o dónde y cuándo se perdieron.

Hasta aquí la parte documental. Esperamos que con ella se facilite el estudio de aquella interesante época y que entre la gran masa de fuentes primarias que aportamos haya algunas que proporcionen datos hasta ahora ignorados, que permitan calar más hondo en la comprensión de los hechos.

Pero estos documentos había que hilarlos. Por ello en cada volumen se acompaña una introducción histórica que los precede. Un libro de historia es, en cierto modo, una novela que no se atreve a considerarse así, donde el historiador dibuja mundos que ya no existen. Felipe II e Isabel I, al cabo de cuatro siglos son ya fantasmas de la pintura y de los libros, aunque nos sigan pareciendo héroes de una disputa que duró más allá de sus vidas, y en la que estuvieron imaginándose el uno al otro sin verse. Tal vez el Rey Felipe, por su vivencia en Inglaterra, podía al menos recordar escenografías veraces que circundaban la vida de la Reina; pero Isabel, cuando quisiera invocar la figura del Rey y saber cómo eran los lugares donde reflexionaba y decidía, sólo dispondría de las palabras de sus embajadores y espías.

En Inglaterra se cultiva la atención al pasado y el respeto a sus símbolos y tradiciones. En España es frecuente que una mezcla más bien morbosa de pereza y tal vez de culpabilidad nos retraiga a examinar nuestro pasado.

Por otro lado, la palabra HISTORIA, en sí misma, persuade a la percepción de dos conceptos: el primero, la serie de hechos acontecidos; el segundo, el conocimiento, la interpretación y la correlación de tales hechos. El primer concepto es inmutable; en cuanto a la reconstrucción de los hechos, como los sucesos no obedecen a leyes matemáticas, su correlación sólo puede estar garantizada por una aportación masiva de documentos, capaces de contener todos o casi todos los matices que envuelven cada uno de los acontecimientos.

Son nuevas razones que avalan nuestra colección.

Como avance, a modo de retazos, de nuestras conclusiones volcadas en la introducción histórica, he elegido un episodio en que Felipe II decide comenzar los preparativos para la Empresa de Inglaterra. Desde aquel 3 de noviembre de 1569 en que el Papa Pío V envía un breve al duque de Alba, por entonces gobernador de los Países Bajos, exhortándole a emprender algún tipo de acción para liberar a María Estuardo y entronizarla en Inglaterra, han transcurrido, en esos momentos, 16 años largos. En aquella ocasión, aunque el breve del Papa contenía una clara insinuación de que se conquistase Inglaterra, Felipe II, siempre ponderado y prudente, intentó disculpar la extraña y precipitada propuesta del Papa, realizada sin comunicación previa al monarca, y ordenó al duque que actuara de acuerdo con una carta que el propio Rey remitía al Pontífice.

Así pues, el 5 de diciembre de 1585 encontramos al Rey de paso por Binéfar con motivo de su asistencia a las Cortes de Monzón. Allí recibe una carta del todavía príncipe de Parma, fechada en Amberes el 11 de noviembre, en la que le expone la creciente ayuda de la Reina Isabel a las provincias rebeldes, que han roto los deseos de paz observados en el pueblo flamenco tras la caída de Amberes. Días después, el 24 de diciembre, encontrándose el Rey ya en Tortosa, recibe otra carta importante, esta vez de Juan Baptista de Tassis, fechada en 28 de noviembre, en la que comenta la alarmante situación en Francia a causa de las ayudas de la Reina Isabel y de los demás príncipes protestantes europeos a los herejes franceses encabezados por Enrique de

Borbón, pretendiente al trono, que podrían inclinar al Rey Cristianísimo Enrique III hacia la transigencia, permitiendo que se formara una alianza contra España.

Por si fuera poco, en aquellas fechas Drake está en la mar y hace acto de presencia en las costas españolas; desde el mes de octubre merodea por el litoral gallego en espera de las flotas de Indias, ataca Bayona de Vigo, donde encuentra oposición, y sale en demanda de Canarias; el 11 de noviembre pasa de largo ante Las Palmas de Gran Canaria y el 13 se presenta en Santa Cruz de la Palma, donde es rechazado; luego, se dirige a Gomera, donde es repelido por la artillería emplazada en San Sebastián, capital de la isla, y posteriormente a la isla del Hierro, en la que consigue desembarcar 3.000 hombres, aunque desiste de atacar la capital, Valverde; reembarca y abandona el archipiélago canario dirigiéndose al de Cabo Verde, donde saquea la ciudad de Santiago.

Al propio tiempo, volviendo los ojos a Roma, donde el Rey gestiona a través de su embajador el conde de Olivares ayuda financiera del nuevo Pontífice Sixto V, que había accedido al papado en el mes de abril de ese año de 1585, sucede que, prestando oídos a los príncipes italianos, en particular al Gran Duque de Toscana, el Papa fija sus ojos en Argel, cuya conquista desde su punto de vista puede significar un buen golpe al poderío turco en el Mediterráneo, y estima fundamental la cooperación de las fuerzas y el apoyo económico de Felipe II. El Rey, que desea prioritariamente terminar la rebelión de los Países Bajos y hacer frente a los problemas que le causa la Reina Isabel, recibe con desagrado la propuesta y de su puño y letra escribe una minuta con su peculiar ironía “no les debe parecer empresa famosa la de Flandes, ni deben pensar lo que se gasta en ella”. En sus contestaciones procura disuadir al Papa y al Gran Duque, y aduce, entre otras razones, que la Jornada de Inglaterra no se podrá llevar a cabo antes de 1588 por falta de recursos, que sería de temer el contragolpe turco, de hacerse la de Argel, y que el gasto excedería de tres millones y medio de escudos y la hacienda española no está en disposición de soportar tal desembolso, añadido al de Flandes. Cuando Olivares escribe al Rey el 15 de noviembre, informándole que al fin el Papa da preferencia a la Empresa de Inglaterra sobre la de Argel, carta que recibe también en esos días de diciembre, el Rey respira satisfecho.

El 29 de diciembre de 1585 el Rey escribe al príncipe de Parma una larga carta en la que, además de considerar que con Amberes en manos españolas existe más comodidad para ejecutar el negocio principal, entiéndase empresa de Inglaterra, le insta que le informe de nuevo sobre lo que piensa de esta empresa, “en que —son palabras del Rey— con cortar de raíz los daños que de allí brotan contra el servicio de Dios, que es lo principal, y el mío, tantos males se atajarían y remedarían de una vez, lo que no se remediara con sólo guerrear en las islas de Holanda y Zelanda, que ellos fomentan y ayudan, tras ser guerra tan difícil y costosa, y incierto y costoso también andar a cas-

tigar por mar los atrevimientos y robos que corsarios de aquella nación hacen, que piden también presto remedio”.

La ejecución de la empresa está tan decidida en esos momentos, que en el margen de la minuta y de mano propia el Rey muestra su preocupación por la necesidad de poseer algún puerto en el Mar del Norte desde donde comenzar la invasión, y sugiere inicialmente el de Incusen, en Frisia, y el de Emden, en Alemania, porque sin puerto —escribe el Rey— no se puede hacer nada.

A partir de ese momento los escritos del Rey proliferan y no habrá en la mente del monarca un designio más trascendente que la invasión de Inglaterra, y a él dedicará todas sus energías y poder.

A propósito de una opinión expresa por el Consejo de Indias sobre lo que ha de hacer la armada de Alvaro Flores para proteger a las flotas de Nueva España y Tierra Firme en su retorno a España, ante la presencia de Drake en la mar, el Rey ordena al Consejo signifique al general “que ha de traer mi hacienda y la de particulares con toda brevedad y seguridad, y que a esto ha de atender y no a otra cosa”, porque sopesa el elevado coste de la jornada.

El día 2 de enero de 1586 ordena escribir una carta al conde de Olivares en que descubre sus verdaderas intenciones con respecto a la empresa:

— Primero, potenciar el papel de Allen con objeto de que continúe la gestión cerca del Papa, para que sea el Pontífice quien persuada al Rey de la necesidad de llevar a cabo la Empresa de Inglaterra. Luego, conseguir la promoción de Allen al cardenalato para que sea la cabeza de los católicos ingleses.

— Al propio tiempo, significar al Papa la importancia de las fuerzas que son enviadas desde Alemania en apoyo de los hugonotes franceses, levantadas con dineros de la Reina de Inglaterra, y mostrarle la conveniencia de menoscabar la acción inglesa para evitar tan peligrosa potenciación de los herejes.

— En tercer término, proponer al príncipe de Parma como cabeza de la ejecución de la empresa, y apartar a los Guisa con el argumento de que podrían desamparar la causa católica en Francia.

— En cuanto a la financiación de la empresa, dado que el Rey se encuentra en tan apurada situación económica, sugerir a Su Santidad que dedique las sumas que tenía previstas para la empresa de Argel, lo que da lugar al tan traído y llevado millón de escudos.

— Y por último, respecto a la sucesión de la Corona de Inglaterra, dice el Rey: “La voz y fin de la empresa ha de ser reducir aquel Reino a la obediencia de la Iglesia Romana y poner en posesión del a la Reina de Escocia”; si bien, ante la inconveniencia que supondría que a María Estuardo le sucediese su hijo Jacobo, consumado hereje, sugiere a Olivares que vaya disponiendo al Papa para que le prive del derecho de sucesión, y encarga al embajador —en largo párrafo que no tiene desperdicio— que procure descubrir

en quién piensa el Papa como sucesor de la Reina María, y en todo caso “podríslo asomar vos a buen propósito como de vuestro, mas con tanta disimulación que no pueda parecer que es orden mía”. Con tal asomo se refería a que el Pontífice se inclinara por Felipe II como sucesor “no para juntar precisamente aquel Reino con los míos —pues el Rey conoce los celos existentes entre los demás príncipes, por su poder—, sino en cosa que me toque, como sería la Infanta mayor”, es decir, Isabel Clara Eugenia.

Finalmente, sólo queda al Rey dedicar su atención al aspecto puramente naval de la jornada que va a emprender. La ocasión se presenta cuando el Marqués de Santa Cruz —al margen hasta entonces de los prolegómenos del negocio principal— vuelve a proponer el 13 de enero de 1586, como ya lo había hecho en 1583 después de la jornada de la Tercera, la invasión de Inglaterra. Así, la contestación del monarca no se hace esperar; el 26 de enero ordena al marqués que junte y forme una armada en Lisboa para proteger las costas de Portugal, Galicia y Vizcaya del acoso de los corsarios. Realmente lo que dispone Felipe II es la formación del núcleo de la gran armada que en 1588 va a participar en la primera tentativa seria de invadir Inglaterra desde la época de Guillermo el Conquistador, más de 500 años atrás, aunque desde el principio la intención del monarca se inclina más a efectuar la invasión desde los Países Bajos que a suscribir la idea de Santa Cruz de que el Ejército expedicionario parta de la Península.

Como conclusión de la introducción histórica de este primer volumen —estamos en el 30 de enero de 1586— cabe decir que:

En esta pugna apasionante entre dos naciones antagónicas, bajo los reinados de dos extraordinarias personalidades, Felipe II e Isabel I, la iniciativa y la audacia corresponden a la nación con ambición política que aspira al poderío, mientras que el Estado hegemónico pretende conservar y consolidar sus posesiones y dominios.

En las largas, continuas y complejas escaramuzas habidas hasta ese 30 de enero de 1586, la política de la Reina Isabel, si no consigue alcanzar objetivos tangibles importantes, logra crear en su pueblo un espíritu de confianza en sus propias fuerzas y una creciente agresividad, lo que hace que el poder establecido del monarca español, en el apogeo de su fuerza, se sienta amenazado.

Ello obliga a Felipe II a adoptar una decisión radical: invadir Inglaterra. Si triunfa en la empresa habrá logrado destruir la amenaza; si fracasa, ésta continuará latente, pero con mayor riesgo de perder su hegemonía.

Y ambos soberanos son perfectamente conscientes de la importancia del poder naval.

Paso ahora a comentarles algunos documentos concretos, no porque sean más importantes que otros, sino precisamente porque son de los que ahora estamos incorporando a nuestra colección.

Empecemos, por ejemplo, por las falúas que iban en la Armada, esbeltos botes de 6 ó 7 metros aparejados con velas y remos.

Este documento ha sido obtenido de los asientos y cuentas particulares que se tuvieron con los patronos y dueños de falúas.

Son 11 las falúas que figuran en nuestra relación, en la que constan los nombres de ellas, los de los patronos y dueños, así como los sueldos que cobran y las fechas desde que sirven y les corre el sueldo.

Una de las falúas vino embarcada en las naves levantiscas del Reino de Sicilia. Su patrón, Vicencio Lomanaco, sobrevivió a los avatares de la jornada y llegó a Santander con su dotación, a bordo de la galeaza *Zúñiga*, tras haber llegado con su falúa a Havre de Gracia, donde se encontraba la galeaza. Con verdadera mala suerte, un golpe de mar arrastra a la falúa de la popa de la galeaza y se pierde, lo que sucede durante el viaje de regreso de dicha galeaza a España, en un temporal que sufrió en el Canal de la Mancha.

Las restantes 10 falúas, con nombres tan espectaculares como *Nuestra Señora de Ydra*, *Nuestra Señora del Puerto* o *Nuestra Señora del Buen Viaje*, son construidas en Lisboa por encargo del marqués de Santa Cruz, en nombre del Rey, y sus dueños se comprometen a entregarlas alistadas, con patrón, cinco marineros, velas, jarcia, remos y demás aparejos necesarios, a partir de diciembre del 87. Las últimas se incorporan a finales de mayo de 1588, a punto de salir la Armada.

Sabemos que 7 de ellas se pierden en la Jornada de Inglaterra; 4 en 21 y 23 de agosto, 20 y 23 de septiembre, respectivamente, otra naufraga con la nave *San Nicolás*, alias *La Prodanela*, otra se pierde en las Sorlingas, yendo a bordo de la urca almiranta, y la séptima hay constancia de que lo hace en 20 de abril de 1589 en Havre de Gracia. Las otras regresan a España.

Sigamos con las carabelas, documento obtenido a su vez de los asientos y cuentas particulares que se tuvieron con los dueños y maestros de ellas.

Son 12 carabelas reseñadas aunque alguna pudiera estar repetida por haber cambiado de maestro, o bien pudiera ser que las últimas hayan sido embargadas con posterioridad al levantamiento de las relaciones de la composición de la Armada.

Desde luego tres de las 12 carabelas figuran con el nombre de *La Concepción* y dos llevan el de *San Antonio*, lo cual era frecuente, y en todas consta su nombre y el de su dueño o patrón.

Estas carabelas se embargaron a toda prisa, en el mes de mayo de 1588 en Lisboa; las unas para aligerar de peso a los galeones de la Corona de Portugal “para que mejor pudieran navegar” y las otras para llevar pipas de agua para la Armada.

Parece que 7 de ellas regresaron, porque recibieron libranzas en Santander a finales de septiembre y durante el mes de octubre de 1588, y otra, una de las nombradas, *La Concepción*, recibió 100 escudos librados por don Juan de Cardona en Santander, en 4 de enero de 1589, para aderezarse por haber dado al través.

Otro documento muy completo es el de las naves levantiscas de la escuadra del cargo de Martín de Bertendona; conjunto de naves mediterráneas

poco habituadas a navegar por las procelosas aguas atlánticas, procedentes seis de ellas del Reino de Sicilia, tres del de Nápoles y la número diez, el galeón *San Francisco*, llamado del duque de Florencia, en realidad del Gran Duque de Toscana.

En el documento constan las fechas de embargo, el armamento y la vicisitudes que siguieron.

La nave *Santa María de Gracia*, alias *La Lavia veneciana*, la nombrada *Santa María*, *Santiago* y *Santa Clara*, alias *La Juliana*, ambas de Sicilia, entraron en la bahía de Sligo en Irlanda, acompañadas por la *Santa María del Visón*, de Nápoles. Cuando se disponían a transbordar gente recrudeció el temporal y las tres dieron al través, el 20 de septiembre.

La nave *Santa María la Coronada*, alias *La Rata*, donde iba don Alonso de Leyva, también recaló muy malparada en las costas irlandesas un poco más al sur. Don Alonso decidió transbordar a su gente a la urca *Duquesa Santa Ana* e ir con ella en demanda de la galeaza *Girona*, pero se abrió la proa de la urca y con los que se salvaron llegaron a la galeaza por tierra, con la desgracia que después de embarcados también se perdió la dicha galeaza en el norte de Irlanda, cuando navegaba en demanda de Escocia.

La nave *Santa María la Gracia* y *San Juan Bautista*, alias *San Juan de Sicilia*, se quemó y se perdió, lo mismo que la nave *Santa Anunciada*; aunque de esta última dio tiempo a sacar la mayor parte de los bastimentos, municiones, armas y artillería, los cuales llegaron a Santander distribuidos en los pataches *La Concepción* y *Nuestra Señora de Begoña* y en las urcas *La Caridad inglesa* y la *Barca de Ancique*.

No sé si me he dejado alguna nave de las que se perdieron de esta malhadada escuadra de levantiscas, que fueron en total siete, pues a España regresaron *La Regazona*, capitana, donde iba Martín de Bertendona, que llegó a Muros; la *Trinidad Escala*, que lo hizo a Santander y que fue dada de baja en la Armada en julio del año siguiente de 1589 por ser vieja, y el galeón del duque de Florencia, que se mantuvo embargado. Claro que estos embargos equivalían a un contrato de fletamiento.

Por último, un documento con cuyo hallazgo estamos muy contentos. Se trata de las declaraciones del soldado de infantería Diego López que iba embarcado en la nave *La Lavia*, de las levantiscas, y que con ella naufragó, como él dice, en la cala de Esliga (Sligo), junto con *La Juliana* y la *Santa María del Visón*.

Narra sus aventuras al atravesar toda Irlanda “sin que le hiciesen ningún daño ni perjuicio” y pasó a Escocia, donde estuvo diez meses hasta pasar al Havre de Gracia, donde el gobernador lo embarcó hacia Sanlúcar.

Es apresado por corsarios y al fin llega a España en noviembre de 1589.

La declaración de Diego López no es tan descriptiva como la famosa del capitán Francisco de Cuéllar, pero sí da noticias precisas sobre los naufragios en Irlanda de los otros barcos de la Armada que se perdieron.



Don Alvaro de Bazán en la Escuela Naval Militar.

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 “*Spijghel 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.

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.

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.

LA CONSTRUCCION NAVAL ATLANTICA ESPAÑOLA DEL SIGLO XVI Y LA ARMADA DE 1588

José Luis CASADO SOTO
Director del Museo
de Cantabria

La guerra de la mar es como cosa desamparada, e de mayor peligro que la de tierra, por las grandes desventuras que pueden venir e acaescer.

ALFONSO X: Leyes de Partida, II, XXIII (1265).

Los castellanos pretenden hacer naos grandes y pequeñas, y de todas suertes, modos y maneras, para navegar con ellas todo el mar del mundo, y que sirvan de todas las cosas juntas a que sirven todas las de todos (los demás) reinos.

JUAN ESCALANTE DE MENDOZA: Itinerario de las
tierras y mares occidentales (1575).

1. ORIGEN DE UN ESTADO DE OPINION

En el panorama historiográfico internacional se ha consolidado una idea bastante reticente sobre la calidad de los barcos españoles del siglo XVI, cuando no una explícita opinión francamente desfavorable al respecto. Esta opinión adopta perfiles de indiscutible certidumbre cuando tales barcos son comparados con los de otras naciones de la fachada atlántica europea. De forma esquemática, el tópico vigente identifica los buques hispanos con los grandes cargueros mediterráneos contemporáneos y los describe como barcos de diseño obsoleto, dotados de voluminosas superestructuras y torpe capacidad de desplazamiento y maniobra; todo ello en rotundo contraste frente a las pretendidas formas vanguardistas de las unidades navales inglesas y holandesas (1).

(1) Es imposible la enumeración ni siquiera de las obras más influyentes a este respecto, pues dicha opinión es general. La referencia de los trabajos que, en nuestra opinión, han sido responsables de su consolidación historiográfica se irá proporcionando al hilo de la argumentación. A modo de ejemplo citaré aquí la difundida síntesis de CIPOLLA, C. M., *Guns and Sail in the early phase of european expansion, 1400-1700*. Londres, 1965. Para calibrar el grado generalizado de aceptación del referido lugar común, basta consultar los artículos correspondientes de las enciclopedias BRITANICA, LAROUSE y ESPASA.

Desde luego, hay algo en ese criterio que a primera vista no encaja coherentemente con otra certidumbre también indiscutida, pero de mucha mayor entidad y fundamento, cual es el hecho de haber sido precisamente España, y durante aquella centuria, el único país que logró construir y mantener, a pesar de toda clase de resistencias y agresiones, el primer imperio de la historia a escala planetaria, puesto que no cabe la menor duda de que tal cosa exigía primordialmente el control de las rutas oceánicas de comunicación. Desde el punto de vista técnico ello sólo era posible gracias a la idoneidad, en aquel contexto temporal, de su capacidad de organización, sus marineros, sus armas y, aún más concretamente, de sus barcos.

Por otro lado, el tópico más reciente de circunscribir la tradición de la construcción y operatividad naval española al Mediterráneo (2) no es sino desconocer y hacer abstracción de la potente proyección atlántica del reino de Castilla durante la Baja Edad Media, así como de la abundante y permanente presencia de sus diversificadas flotas surcando la fachada atlántica europea durante todo el siglo XVI y el enorme desbordamiento de exploración, conquista, defensa e intenso comercio por la totalidad del ámbito americano, desde Terranova a Tierra del Fuego y el océano Pacífico.

Un primer acercamiento a los libros y trabajos en que se fundamenta el citado estado de opinión nos proporciona algunas evidencias significativas:

a) La radical escasez de estudios españoles sobre la construcción naval en la época de los grandes descubrimientos geográficos (3).

b) El fuerte contraste de la premisa anterior con la gran abundancia de publicaciones que se ocupan de la construcción naval en el ámbito inglés (4).

Desde luego, la opinión peyorativa que nos ocupa procede del lado anglosajón. Un rastreo cuidadoso de la fronda de textos que conforman esta corriente historiográfica permite comprobar que tan repetido lugar común tiene su origen en un reducido número de libros dedicados a la Armada de

(2) Este criterio es mantenido por la totalidad de la actual historiografía inglesa y, bajo su influjo, también la de otras latitudes; las obras más influyentes de esta opinión se citan en las notas siguientes.

(3) De hecho se reducen a solamente tres los libros útiles sobre tal asunto: FERNANDEZ DURO, C., *Disquisiciones náuticas*. V. Madrid, 1880; GUIARD y LARRAURI, T., *La industria naval vizcaína*. Bilbao, 1917; ARTIÑANO y GALDACANO, G., *La arquitectura naval española* (en madera). Barcelona, 1920. Todos ellos caracterizados por la escasez de especificaciones técnicas y la abundancia de las referencias historicistas.

(4) Cabe citar entre los más influyentes: CLOWES, G. L., *Sailing Ships. Their history and development*. 2 vols. Londres, 1932; ANDERSON, R. R. C., *The Sailing Ships*. Londres, 1947 (3); HOWARD, F., *Sailing Ships of War. 1400-1860*. Greenwich, 1979. A ellos hay que añadir los abundantes artículos aparecidos en *The Mariner's Mirror* desde 1911 hasta el presente, entre los que destacan los firmados por CARR LAUGHTON, DE COURCY IRELAND, GLASGOW, LANDER, LEWIS, MARTIN, MUNRO, SALISBURY, WATERS, etc.

1588 (5), específicamente los que se publicaron a raíz de las magnas celebraciones que tuvieron lugar con motivo del trescientos aniversario de la efemérides, hace ahora un siglo. En aquella ocasión se actualizaron y cristalizaron popularmente las viejas opiniones procedentes de la campaña de propaganda política y guerra psicológica desencadenada en el mundo protestante con el fin de rentabilizar el fracaso estratégico de la operación emprendida por Felipe II; campaña de opinión que se ha reavivado siempre que las relaciones con España no fueron buenas, a lo largo de los últimos cuatrocientos años. De hecho, el episodio de la Armada se convirtió muy rápidamente en uno de los motivos y soportes de la llamada "Leyenda Negra" en Inglaterra, donde, gracias al cual, España no sólo resultaba convicta de codicia y tiranía, sino también de dos flaquezas que los propagandistas anteriores al episodio no se habían atrevido ni siquiera a imaginar: cobardía e incompetencia (6).

Desde la Segunda Guerra Mundial, paralelamente a la progresiva puesta en cuestión del axioma que afirmaba que el fracaso de la Armada había constituido uno de los ejes fundamentales de la historia europea y universal (7), fueron apareciendo diversos trabajos de rigurosa apariencia científica a propósito de los aspectos técnicos de la cuestión, singularmente sobre los barcos, los cañones y las tácticas empleadas por ambas partes (8).

La conclusión a que en ellos se llega coincide en lo fundamental con los tópicos tradicionales, con el añadido de consagrarlos mediante la garantía

(5) En los años siguientes al tricentenario se publicó la práctica totalidad de la documentación inglesa disponible, así como traducciones, no siempre rigurosas, de un puñado de documentos españoles: LAUGHTON, J. K., *State Papers relating to the defeat of the Spanish Armada, anno 1588*, 2 vols. Londres, 1895; CORBETT, J. S., *Papers relating to the Navy during the Spanish War, 1585-1587*. Londres, 1898 y *The Successors of Drake*. Londres, 1900; OPPENHEIM, M. A., *History of the Administration of the Royal Navy and of merchantshipping in relation to the Navy, from MDIX to MDCLX*. Londres, 1896.

(6) MALTBY, W. S., *La Leyenda Negra en Inglaterra. Desarrollo del sentimiento antihispánico, 1588-1660*. México, 1982 (ed. or. 1971), pp. 97-111. NEWTON, L., "La Leyenda Negra y la historia de la fuerza naval española. Algunos comentarios", *Archivo Hispalense*, 171-173 (1973), pp. 219-232.

(7) A este respecto es inevitable citar la obra del norteamericano MATTINGLY, G., *The Armada*. Boston, 1959, convenientemente titulada en la edición londinense del mismo año *The Defeat of the Spanish Armada*.

(8) Quizá los dos trabajos que han alcanzado mayor influencia hayan sido: LEWIS, M., "Armada Guns. A comparative study of English and Spanish armaments", *The Mariner's Mirror*, 28 (1942), pp. 41-72, 105-147, 231-245, 259-290 y 29 (1943), pp. 3-39, 100-122, 163-178, 203-231, posteriormente publicado con el título *Armada Guns*. Londres, 1961; WATERS, D. W., "The Elizabethan Navy and the Armada campaign", *The Mariner's Mirror*, 35 (1949), pp. 90-138, también publicado posteriormente con casi el mismo título y acompañado de apéndices documentales por el National Maritime Museum en *Maritime Monographs and Reports*, 17 (1975). Ambos son a su vez autores de otros dos libros aún más trascendentes, si cabe, de cara a la opinión pública y especializada: WATERS, D. W., *The art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times*. Londres, 1958, y, sobre todo, LEWIS, M. A., *The Spanish Armada*. Londres, 1960. Son también reseñables algunos de los trabajos de los autores que aparecen en la nota 4.

del rigor metodológico. En consecuencia, en los más recientes trabajos originales sobre la Armada, mientras se someten a revisión buena parte de los lugares comunes respecto a la verdad de los acontecimientos, y sus auténticas consecuencias y efectos sobre el devenir histórico subsiguiente, se siguen repitiendo como certidumbres inapelables los lugares comunes establecidos a propósito de la diferente calidad de las diversas tecnologías enfrentadas (9).

A pesar de todo lo expuesto, un acercamiento más en detalle a los trabajos que han consolidado tal opinión permite constatar en ellos toda una serie de deficiencias metodológicas de carácter básico que irremediablemente los ponen en cuestión. Entre las más aparentes destacan las siguientes:

- a) La incertidumbre a propósito de la definición del sistema metrológico español durante el siglo XVI (10).
- b) El desconocimiento de los diferentes procedimientos de arqueo utilizados en la España atlántica durante aquella centuria (11).
- c) La ignorancia de dimensionamientos de buques concretos anteriores al siglo XVII (12).
- d) El desconocimiento de la existencia en los archivos españoles de numerosos tratados, memoriales y discusiones de prototipos sobre arquitectura naval en el período histórico que nos ocupa (13).

(9) ANDREWS, K. R., *Drake's Voyages: a reassessment of their place in Elizabethan naval expansion*. Londres, 1967; STENUIT, R., *Treasures of the Armada*. Londres, 1974; MARTIN, C., *Full Fathom Five. Wrecks of the Spanish Armada*. Londres, 1975; FALLON, N., *The Armada in Ireland*. Londres, 1978 y MARTIN, C. y G. PARKER, *The Spanish Armada*. Londres, 1988.

(10) En la bibliografía disponible se adjudican a la "tonelada española" valores que oscilan entre 1,40 y 2,63 metros cúbicos, cuando no se confunde la medida del volumen útil o arqueo con la de peso del buque o desplazamiento, concepto este último completamente ajeno a los criterios del siglo XVI. La discusión de las aproximaciones anteriores y clarificación de este asunto en CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, 1988.

(11) FERNANDEZ DURO, C., *Disquisiciones...* V, pp. 150-152, publicó un memorial anónimo de 1618 donde se contiene una fórmula de arqueo atribuida al arqueador del Cantábrico C. de Barros, fórmula que interpretaron y aplicaron en sus trabajos CARR LAUGHTON, L. B., "English and Spanish tonnage in 1588", *Mariner's Mirror*, 44 (1958), p. 153; THOMPSON, E. K., "English and Spanish tonnage in 1588", *Mariner's Mirror*, 45 (1959), p. 154; MORINEAU, M., *Jauges et methodes de jaugage anciennes et modernes*. Paris, 1966, y MARTIN, C., "Spanish Armada tonnages", *Mariner's Mirror*, 63 (1977), pp. 365-367. Pero, como se ha demostrado en el libro citado en la nota 10, esa fórmula no se usaba en tiempos de la Armada.

(12) Que sepamos, solamente se han publicado las dimensiones de seis barcos del siglo XVI relacionados con España, pero son buques italianos alquilados por los oficiales de Felipe II para la ocasión: MARTIN, C., "Spanish Armada tonnages".

(13) De hecho sólo se han tenido en cuenta algunos párrafos del libro de CANO, T., *Arte para fabricar, forificar y aparejar naos...* Sevilla, 1611 y los grabados que aparecen en el libro de GARCIA DE PALACIO, D., *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos...*, México, 1587 (reed. facsimilar en Madrid, 1944), no habiendo sido considerados ni los textos de este último ni los publicados por FERNANDEZ DURO, C., en los tomos V y VI de *Disquisiciones náuticas*. Madrid, 1880-81.

e) La total ignorancia de la compleja, sistemática y persistente política llevada a cabo por Felipe II para la promoción de la construcción de más y mejores barcos con que afrontar las necesidades del imperio.

En realidad lo que se descubre es que el tópico sobre la calidad de los barcos españoles se fundamenta básicamente en la interpretación interesada de una iconografía muy discutible, cuando no anacrónica (14), y en un puñado de juicios emitidos después de 1588, bien por quienes necesitaban justificar el fracaso estratégico por ellos protagonizado, bien por quienes se empeñaron en proclamar una victoria naval, es decir, táctica, más que discutible (15).

2. ALGUNOS ASPECTOS DE LA POLITICA NAVAL DE FELIPE II

Si poca fortuna ha tenido la controvertida figura de Felipe II en la consideración de los historiadores, en el campo específico de la política naval ha estado sentenciado sin paliativos, gracias al fracaso de la Gran Armada, y la consiguiente manipulación nacionalista de diverso signo, así como al juicio rotundo del más insigne historiador de la Marina Española, cuando le adjudicó un displicente despego a los asuntos navales, en contraste con la actitud de su padre el Emperador (15 bis).

Tal afirmación no puede hoy ser sostenida por ningún historiador fami-

(14) A este respecto baste decir que el galeón "San Martín" representado en la Sala de las Batallas de El Escorial, considerado arquetipo de los buques de guerra de la Armada, fue pintado en 1590 por Granello, quien lo copió de un grabado de F. Huys, fechado en 1565, a su vez basado en un dibujo de otro barco realizado por Bruegel el Viejo de hacia 1560, al que el pintor italiano redujo la eslora en más de un tercio y aumentó exageradamente las superestructuras por requerimientos de la composición estética. En el famoso *Armada portrait* de Isabel I, conservado en la abadía de Woburn y atribuido a George Gower, tanto los barcos ingleses como los españoles, figurados a ambos lados del rostro de la Reina, también son copias de la misma serie de grabados de Huys tomados de dibujos de Bruegel y, como hemos dicho, realizados treinta años antes de 1588. Por otro lado, los grabados holandeses que proliferaron tras el episodio, además de que buena parte de ellos se hicieron bastantes años después de los acontecimientos, no muestran a barcos españoles contemporáneos de los hechos, sino a buques característicos de los Países Bajos. Los que aparecen en los archiconocidos grabados publicados por J. Pine en 1739 no merecen comentario desde el punto de vista arqueológico.

(15) Respecto a los primeros han sido determinantes las relaciones publicadas por FERNANDEZ DURO, C., en el vol. II de su *Armada Invencible*, Madrid, 1885; sobre los segundos, los juicios peyorativos no aparecen en la correspondencia de los protagonistas, sino en panfletos áulicos, como el de UBALDINO, P., *A Discourse concerning the Spanish Fleete...* Londres, 1590, o en libelos como el de BURGHLEY, *The Copie of a Letter...* Londres, 1588, así como en las compañías de propaganda recrudescida con motivo de la Guerra de los Treinta Años y sucesivas.

(15 bis) FERNANDEZ DURO, C., *Armada Española*, III, pp. 173-201.

liarizado con los archivos españoles del período (16). Sin embargo, siguen siendo poco o nada conocidos algunos aspectos muy significativos de la preocupación del Rey y sus consejos de Guerra, Indias y Hacienda por los asuntos navales.

2.1. Labor legislativa

Es reconocida la voluntad de formalización legislativa de Felipe II, pero se ha reparado menos en su permanente atención, a través de ella, a los asuntos navales. Comenzó tempranamente, en el período de regencia, con la promulgación en 1550 de las Ordenanzas para la Navegación a Indias, en que se reforman y sistematizan las disposiciones para la seguridad de los tráficos marítimos (17), completadas con las aún más trascendentes de 1552, en que, entre otras cosas, se determinó la dotación artillera de los barcos, concediendo un plazo al armador para adquirir las piezas estipuladas (18).

Entre 1561 y 1564, ya Rey, estableció la norma por la que se fijó el sistema de navegación en conserva mediante dos flotas anuales, la de Nueva España y la de Tierra Firme, exigiendo que la capitana y almiranta fueran cargadas con 100 toneles menos de los que correspondían a su porte, para mayor ligereza de maniobra y facilidad de manejo de la artillería (19).

En 1565 estipuló que en adelante se eligiera para capitana a un galeón de 300 toneles arriba, sin carga alguna de mercadería y con artillería incrementada (20). Al año siguiente estableció las mismas condiciones para las almirantas de flota (21).

A lo anterior hay que añadir la actualización de toda la normativa mercantilista, que insistió en lo dispuesto por los monarcas precedentes respecto a la preferencia de los barcos nacionales a los extranjeros y a la prohibición de vender buques construidos en España a estos últimos, rectificando algunas de las generosas concesiones de Carlos V a italianos y flamencos, así como la multitud de especificaciones técnicas encaminadas a garantizar la seguridad de las navegaciones; por ejemplo, el que los barcos llevaran dos bombas de achique y una cámara a proa para la pólvora (1552), que sobre navíos viejos no se hicieran obras para crecerlos (1557), que cada nao lleva-

(16) A este respecto basta consultar HEREDIA HERRERA, A., *Catálogo del Consejo de Indias. Consultas, I (1529-91) y II (1591-99)*. Madrid, 1972; la frecuencia de estos temas, así como el alto grado de interés y comprensión que evidencian las anotaciones personales del Rey.

(17) *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*. XXV. Madrid, 1932.

(18) MUSEO NAVAL DE MADRID (MNM), *Colección Navarrete (CN)*, XX, fo. 106.

(19) FERNANDEZ DURO, C. *Armada Española*, II, p. 464.

(20) *Idem., ibídem*, pp. 466-467.

(21) CHAUNU, H. y P., *Seville et l'Atlantique*, III, pp. 42, 103 y 146.

ra dos timones (1575), que los navíos destinados a las Indias no arbolaran mástiles de roble (1577) y otras muchas (22).

Toda esta normativa no sólo era de aplicación en los buques de las flotas indianas, sino que también regía en los de la Carrera de Flandes (23).

2.2. Promoción de las construcciones navales

Aún menos estudiada que la actividad legisladora en el ámbito marítimo es la compleja y decidida política de incentivación y promoción de las construcciones de naos, para el tráfico oceánico y la guerra, emprendida por este Rey y sus consejos; empeño al que atacaron desde muy diversos frentes, además de la actualización de la política mercantilista más arriba apuntada, lo que podríamos esquematizar del siguiente modo:

— La intensificación de las plantaciones de robles en toda la Cornisa Cantábrica, a lo largo de una franja de 12 kilómetros de profundidad desde la costa y las riberas de los ríos, mantenida con rigor desde 1563.

— La rectificación de la inoperante y discutida “ley de la mayoría”, según la cual tenían preferencia para la carga las naos de más de 600 toneles, rebajando este tope a sólo 300.

— La reducción del “acostamiento”, o sueldo anual de 10.000 maravedíes por cada 100 toneles, a los que construyeran naos de más de 600, a los fabricantes que las hicieran a partir de 300 toneles.

— El establecimiento de la exención del impuesto de la alcabala en todas las compras de materiales necesarios para la construcción y pertrechamiento naval, así como en las ventas de buques entre naturales (24).

— La creación de un fondo de capital para la concesión de créditos sin interés a la construcción naval, que debían ser devueltos a los dos años de botada al agua la nao, a fin de ser prestados a nuevos posibles constructores. Esta original medida se estableció en 1563 con un capital inicial de 20.000 ducados, ampliado con sucesivas aportaciones en 1568, 1578 y 1583 hasta alcanzar más de 42.000 ducados. Las cantidades concedidas mediante este sistema, siempre gestionado por Cristóbal de Barros, se estipulaban a razón de dos ducados por tonel. La contraprestación exigida consistía en que los barcos acogidos al “empréstito” debían cumplir una serie de requisitos en sus proporciones, fortaleza, apresto y armamento, controlados por los oficiales

(22) Todas estas normas y otras muchas pueden comprobarse en el *Cedulario Indiano recopilado por Diego de Encinas...* (1596), publ. por GARCIA GALLO, A. Madrid, 1945; en VEITIA LINAGE, J., *Norte de la Contratación*. Madrid, 1672, libro II y en *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*. Madrid, 1681, libro IV.

(23) BASAS FERNANDEZ, M., *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1963. *Passim*.

(24) La descripción y referencias de estas medidas en CASADO SOTO, J. L. *Los barcos españoles...*, pp. 101-118.

reales, gracias a lo que resultaban buques polivalentes, para el comercio y la guerra (25). Paralelamente al sistema descrito se estableció otro semejante, mediante un asiento con Lope de Avellaneda basado en un capital de 60.000 ducados, consistente en prestar cuatro ducados por tonel a cambio de someterse a especificaciones aún más estrictas y de estar a completa disposición para el real servicio (26). Todavía un año antes de la muerte de Felipe II, sendas reales cédulas mejoraron en gran medida el apoyo a la financiación de la construcción naval, al ampliar el crédito sin interés hasta 4.000 ducados por barco, a devolver a los tres años de botado, período en que la Corona se comprometía a no embargarlo (27).

2.3. Formalización de estructuras operativas

Durante el reinado de Felipe II la iniciativa de la Corona, a propósito de los asuntos navales atlánticos, se decantó ostensiblemente del lado de la gestión por administración, en claro contraste con la opción de su padre, sistemáticamente apoyado en el sistema de asientos. La consecuencia inmediata fue la creación de una serie de cargos administrativos y técnicos generalmente cubiertos por cualificados y eficientes oficiales.

El procedimiento tradicional consistía en la consulta institucional y/o personal sobre todos aquellos asuntos que requerían la intervención de técnicos o especialistas, para, acto seguido, mandar hacer cumplir las resoluciones adoptadas a través de los corregidores, de comisionados, del Consulado de Burgos o de la Casa de Contratación de Sevilla.

El hombre clave en cuanto a las construcciones navales atlánticas, a lo largo de prácticamente todo el reinado, fue Cristóbal de Barros, a sueldo de la Corona para estos asuntos desde 1562 a 1596, año de su muerte. En 1563 es él el receptor de la serie de cédulas que inauguran la decidida política naval del Rey, y el encargado de ponerlas en práctica. Hasta 1574, en que fue nombrado "Superintendente de Plantíos" con amplios poderes incluso sobre los corregidores, se le califica en los documentos únicamente como "criado del Rey". Sus competencias eran extensas, pues iban desde la promoción y fiscalización de la política de plantíos al arqueo de los buques fabricados en el Cantábrico, la gestión de los empréstitos, el control de los registros de los barcos existentes en el Norte y la dirección de las construcciones de buques de guerra con cargo a la Real Hacienda, además de la frecuente redacción de memoriales, informes y diagnósticos sobre todo ello, por encargo directo del Rey y sus consejeros. La mayor parte de la normativa emitida sobre tales temas fue consecuencia directa, cuando no textual, de su celo.

(25) AGS, CMC 3.ª, lig. 3.532, n.º 3. Rendimiento de cuentas de la gestión del "empréstito" por los herederos de Cristóbal de Barros.

(26) AGI, RP, leg. 260 1.º, r.º 8. Lisboa, 15-VII-1582.

(27) *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, IV, fo. 17.

Dentro de este campo, otra faceta a la que no se ha hecho justicia es la de la conformación y mantenimiento de armadas permanentes especializadas en los diferentes ámbitos de los extensos dominios hispánicos (28).

En 1562 se constituyó en Sevilla una armada de ocho galeras destinada a garantizar la arribada de las flotas, manteniendo limpias de corsarios las aguas del cabo San Vicente y el golfo de Cádiz (29). En 1568 se creó la que pronto se llamaría Armada para la Guarda de la Carrera de Indias, para la que se fabricaron doce galeones en Deusto (30). En 1570 se hicieron ocho fragatas en La Habana para la vigilancia y limpieza del Caribe (31). A partir de 1575 se articuló la defensa de las islas y del continente mediante dos escuadras de galeras, una con base en Cartagena y otra en torno a las cuatro Antillas Mayores, que recibieron el nombre de Armada de Barlovento, galeras que pocos años después fueron sustituidas por galeones (32). Desde 1578 se comenzó a estructurar en el Perú otra armada para la defensa del Mar del Sur (33). Con los galeones de la Corona de Portugal y sucesivas incorporaciones de naos y pataches cantábricos se constituyó a partir de 1580 la formidable armada permanente, con base en Lisboa, que no sólo permitió la conquista de las Azores, sino que garantizó la llegada de las flotas de ambas Indias durante la década de los ochenta (34); en la década siguiente recibió el nombre de Armada del Océano.

Además de la cadena de mandos militares y marinos, todas esas armadas estaban dotadas de eficientes estructuras administrativas, formadas por veedores, contadores, proveedores, escribanos, etc. cuya permanencia en los cargos era considerable, lo que descalifica la afirmación de que España no se planteó el mantenimiento de armadas estables hasta después de la Gran Armada; opinión basada en el hecho de que se licenciase a parte de los soldados y las dotaciones de los buques durante las invernadas, práctica común en todas las naciones marítimas de entonces.

3. INSTRUMENTOS PARA EL CONOCIMIENTO DE LA CONSTRUCCION NAVAL ESPAÑOLA ATLANTICA DURANTE EL SIGLO XVI

En el contexto del proyecto de investigación *Gran Armada*, patrocinado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, asumimos el estudio de los as-

(28) Véase, por ejemplo, THOMPSON, I. A. A., *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias. 1560-1620*. Barcelona, 1981, pp. 225-241 (ed. or.: Londres, 1976).

(29) MNM, CN, 22, fo. 377.

(30) CHAUNU, H. y P., *Seville et l'Atlantique*, III, pp. 160-225.

(31) AGS, GA, leg. 82, fols. 187 y 215.

(32) TORRES RAMIREZ, B., *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981.

(33) PEREZ MALLAINA, P. E. y B. TORRES RAMIREZ, *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987.

(34) CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles...* pp. 44-54.

pectos materiales básicos de aquel acontecimiento, es decir, el de los barcos y cañones. Pronto se nos hizo evidente que el problema no podía ser resuelto desde la perspectiva de un episodio concreto, dado el nivel de confusión e indefinición que caracterizaba al estado de la cuestión sobre muchas de las facetas de tal problemática; en consecuencia, no quedó más remedio que afrontar la consideración panorámica del asunto.

Cualquier intento de aproximación a la comprensión de los perfiles objetivos de la arquitectura naval española de aquella centuria exige un considerable esfuerzo de rastreo documental en los ingentes archivos que la compleja y eficaz burocracia, generada por los requerimientos del imperio hispánico para su administración y cohesión, ha puesto a nuestra disposición. Entre esa masa de documentos, son muchos miles los útiles para reconstruir los diferentes elementos de la arquitectura y logística naval, si bien dispersos en multitud de fondos no explotados a este respecto.

Aun cuando ya hemos adelantado en nuestro citado libro una parte significativa de las evidencias proporcionadas por la documentación, continuamos con la investigación y siguen apareciendo abundantes e importantes materiales; todo ello ha servido de base a lo que sigue.

3.1. Metrología naval

Las anteriores aproximaciones a la definición de la metrología naval española del siglo de los descubrimientos proceden de dos corrientes historiográficas, curiosamente muy poco concurrentes. Una es la que se ha ocupado en reconstruir los barcos colombinos (35). Otra ha sido protagonizada por los historiadores de la economía, preocupados por la cuantificación de los volúmenes implicados en los tráficos indianos (36). Las notables discrepancias existentes entre las cifras propuestas por todos ellos se deben a que basaron sus deducciones en un número muy escaso de referencias de época, descontextualizadas, así como a la confusión conceptual entre arqueo y desplazamiento, cuando no a meros errores de cálculo aritmético.

Para la definición inequívoca del sistema metroológico usado en las cos-

(35) FERNANDEZ DURO, C., *La nao Santa Marta en 1892*. Madrid, S. A. (1893); D'ALBERTIS, E. A., "Le Construzione Navali e l'arte della Navegassione al tempo di Cristoforo Colombo", en *Racolta di Documenti e Studi pubblicati dalle Reale Commissione Colombina*, IV, I. Roma, 1893; GUILLEN TATO, J., *La Carabela Santa Marta*. Madrid, 1927; ETAYO, C., *La Santa Marta, la Niña y la Pinta*. Pamplona, 1962; y MARTINEZ HIDALGO, J. M., *Las naves de Colón*. Barcelona, 1969.

(36) USHER, A. P., "Spanish ships and shipping in the sixteenth and seventeenth century", en *Facts and Factors in Economics History*. Cambridge, Mass., 1932, pp. 189-213; SCHAFER, E., *El Consejo Real y Supremo de las Indias. I: Historia y organización del Consejo y de la Casa de Contratación de Indias*. Sevilla, 1937; CHAUNU, H. y P., *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, I. París, 1955; LANE, F. C., "Tonnage, Medieval and Modern", *Economic History Review*, 2.^a, XVI (1964), pp. 213-233, y MORINEAU, M., *Jauges et methodes de jaugeage*..

tas atlánticas españolas ha sido necesario no sólo multiplicar la cantidad de referencias disponibles, sino también contrastar la información en ellas contenida con un número suficientemente abundante de dimensionamientos de buques concretos.

En la España atlántica de aquel período histórico, el *codo* era la unidad utilizada para la medición lineal en todo lo referente a la construcción y arqueo de buques; pero esta denominación no era unívoca en su significado, antes bien, hacía referencia a diferentes longitudes; en el ámbito aquí considerado eran dos, la usada en el centro productor de buques por antonomasia, es decir, el Cantábrico, y la ligeramente menor utilizada en el complejo andaluz relacionado con los tráficos indianos.

Desde la Edad Media se entendía que el *tonel* (la unidad básica para el dimensionamiento del volumen de carga de una embarcación) equivalía a dos pipas de vino o a ocho codos cúbicos. Según fuera el codo que se aplicara, el resultado era casi un 10% mayor en el Cantábrico que en Andalucía.

Pero el problema que más ha confundido a la mayoría de quienes se han ocupado en este asunto radica en la definición de la *tonelada*. Las conclusiones erróneas son, en buena medida, consecuencia de no haberse percatado de un deslizamiento semántico operado a lo largo del siglo XVI, consistente en la inclusión, bajo esa misma palabra, de dos acepciones bien diferenciadas. La primera y originaria aludía a una *unidad de cuenta*, resultante de añadir un 20% al número de toneles, es decir, al número de unidades dimensionalmente objetivas, a modo de “refacción” o gratificación para la satisfacción del sueldo a los barcos fletados para el real servicio, a fin de incentivar y compensar a sus propietarios por el riesgo bélico. De ahí precisamente su diferenciación de la palabra originaria: tonel. A partir de mediada la centuria se aprecia un progresivo deslizamiento, consistente en la aplicación en el Sur de la palabra tonelada también a la unidad dimensional, aunque generalmente seguida del predicado “de carga”, con el fin de diferenciarla de la “de sueldo” o tonelada propiamente dicha.

Si consideramos los fuertes intereses contrapuestos involucrados en la evaluación de los arqueos, ya fuera de cara al pago de los derechos aduaneros, o bien a la hora de la percepción de los sueldos de la Corona, no es difícil comprender lo propicio que este asunto resultaba para el fraude (37). De hecho, abundan las evidencias del juego interesado con todos los parámetros con posibilidades de ser manipulados: confusiones entre toneles mayores y menores, entre toneladas de carga y de sueldo, entre arqueos efectuados en el Norte o en el Sur, etc.

(37) ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (AGS), *Guerra Antigua (GA)*, leg. 186, fo. 16: informe para que en los empréstitos a la construcción no cuenten el añadido del 20% de refacción “que V. Mg. las da de gracia” (1586); AGS, *Contaduría Mayor de Cuentas (CMC)*, 2.ª, leg. 772, s. f. y AGS, *Contaduría del Sueldo (CS)*, 280: diferentes arqueos de la nao “San Francisco” de Lizardi (1587-91); AGS, *CMC*, 2.ª, leg. 942, s. f.: discusión de diferentes mediciones y arqueos de la nao “Sta. M.ª de la Blanca” de Meléndez (1589-91).

Con el fin de frenar tales abusos, confusiones y los pleitos a que daban lugar, así como de salvaguardar los intereses de la Real Hacienda, Felipe II uniformó las unidades tradicionales de medida naval en 1590 (al tercer intento), imponiendo para todo el reino el secular codo de ribera del Cantábrico y, en consecuencia, el “tonel macho” de él resultante, pero a partir de entonces ya para siempre bajo la denominación de “tonelada” (38).

Sistema metroológico naval del Atlántico Español en el siglo XVI
Vara castellana = 3 pies = 4 palmos = 48 dedos = 0,8359 m.
<i>Unidades de longitud</i>
Codo Castellano (cC) = 32 dedos = 0,55726 m
Codo Cantábrico (cC) = 33 dedos = 0,57468 m (= c. ribera = c. real)
<i>Unidades de volumen o arqueo</i>
Tonelada carga (Sevilla) = 8 (cC) ³ = 1,3844 m ³ = Tn
Tonel macho (Cantábrico) = 8 (cR) ³ = 1,5183 m ³ = TM
<i>Unidad de cuenta</i>
Tonelada de sueldo = tonel macho o tonelada de carga + refacción

3.2. Procedimientos de arqueo

Existe consenso entre los estudiosos sobre el hecho de que el arqueamiento de una embarcación durante la Edad Media, e incluso el siglo XVI, se realizara de forma empírica. La evaluación se establecía después de botada al agua y cargada más de una vez, dada la dificultad que entrañaba, y sigue entrañando, el cuantificar el volumen útil de carga asumible por la muy irregular forma del casco de un barco. Desde luego que ello no excluye, sino todo lo contrario, el que maestros de ribera expertos fueran capaces de estimar el porte aproximado de un buque, en función de sus dimensiones básicas, es decir, manga, quilla, puntal y eslora.

España fue el país europeo que tuvo que enfrentarse, antes que ningún otro, con la acuciante necesidad de establecer un sistema riguroso y objetivo para el arqueamiento de los barcos. La política de primas a la construcción naval, el pago de los sueldos a los buques tomados al servicio de la Corona,

(38) Estudio y descripción en CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles...*, pp. 58-71.

el control aduanero del monopolio indiano y las normas de seguridad dictadas para el tráfico al Nuevo Mundo se fundamentaban en el tonelaje de los barcos. De ahí que, desde comienzos del siglo XVI, se nombraran oficiales encargados del arqueo de los muchos buques implicados en cualquiera de tales supuestos (39), con las garantías suficientes como para evitar pleitos y conflictos entre las partes involucradas.

Como ya hemos expuesto, hasta el presente se carecía de noticia alguna sobre las posibles fórmulas matemáticas empleadas en el cálculo del porte de los barcos españoles del siglo XVI (40). En el curso de nuestras investigaciones ha sido posible localizar tanto la fórmula utilizada en el Cantábrico durante toda la centuria (41), como otros tres sucesivos procedimientos puestos en práctica en el Atlántico andaluz entre 1550 y 1590. En conjunto constituyen la evidencia del grado de captación matemática del arqueo de barcos alcanzado en los dos ámbitos en que se concentraba primordialmente la navegación atlántica y oceánica española durante el siglo XVI. Dichos procedimientos no se limitaban a la aplicación de una mera fórmula aritmética; antes bien, el resultado aritmético era ajustado mediante toda una serie de factores de corrección, en función de la diversidad tipológica y las variables formas del casco, tanto en carena como en la obra muerta. Por todo ello puede afirmarse que el Atlántico español fue el precursor en la aproximación matemática para la captación del volumen útil del barco, y que lo hizo a través de sistemas mucho más rigurosos y exactos que los puestos en práctica, años más tarde, por las demás naciones marítimas europeas (42).

(39) PULIDO RUBIO, J., *El piloto mayor de la Casa de Contratación*. Sevilla, 1950, p. 766-772.

(40) Véase la nota 11.

(41) Ahora sabemos que la formulación de Cristóbal de Barros de 1580 no era otra que la usada en 1568 por Pedro de Busturria (AGS, *GA*, leg. 347, fo. 23), la cual coincide estrechamente con el dimensionamiento y arqueo de 1523, publicado por GUIARD, T., *La industria naval vizcaína*. Bilbao, 1917, p. 76.

(42) CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles...*, pp. 73-94 y 226-230.

Fórmulas de arqueo de la España Atlántica en el siglo XVI

E = Eslora. M = Manga. Q = Quilla. P = Puntal.

$$\text{Cantábrico, en (cR)} \quad E \left(\frac{\frac{M}{2} + P}{2} \right)$$

$$(1520-1590) = \frac{2}{8} \frac{19}{20} = \frac{19}{640} E \left(\frac{M}{2} + P \right) = TM$$

Sevilla y Cádiz, en (cC)

$$(c. 1560) = \frac{\frac{2}{3} Q.M.P.}{8} = \frac{Q.M.P.}{12} = \text{Toneles} = Tn$$

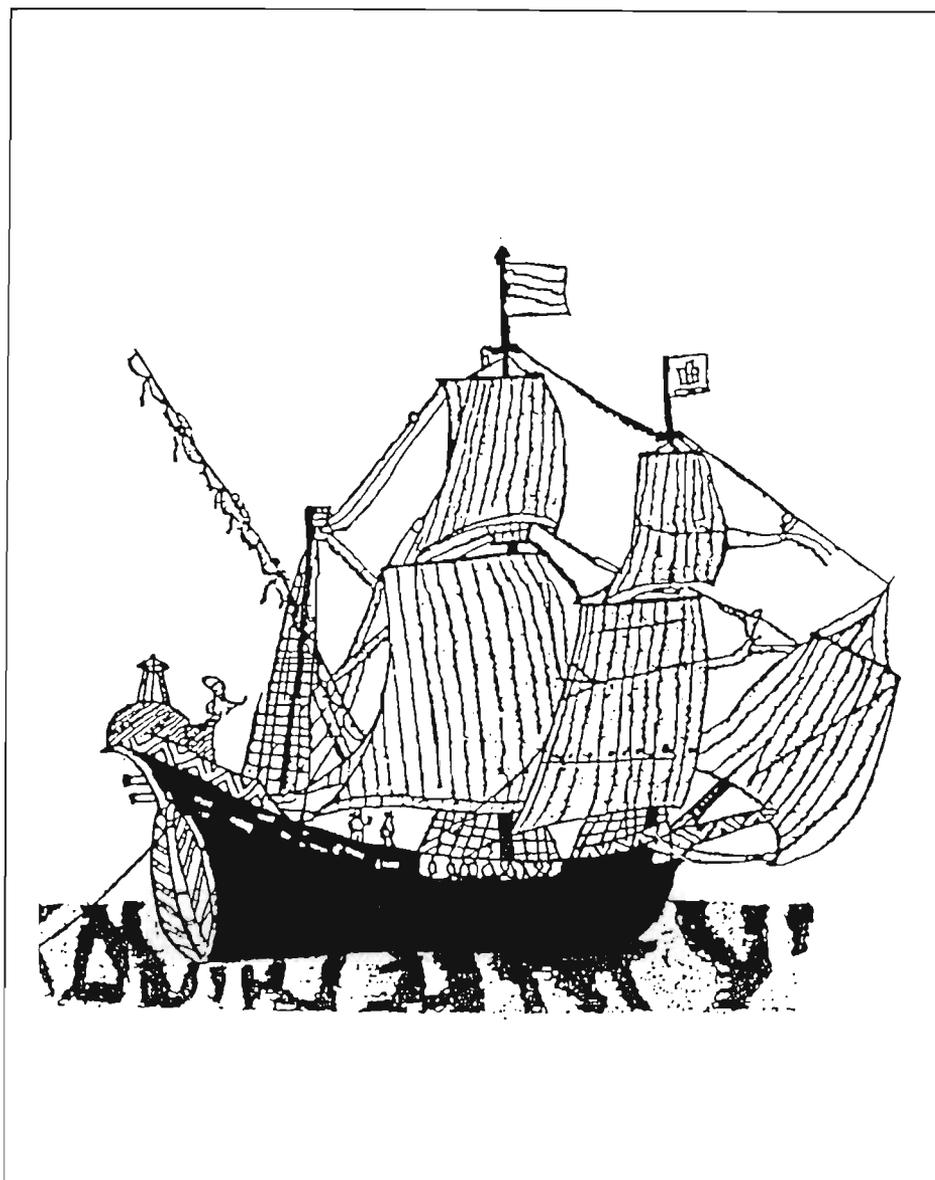
$$(1570-1590) = E \left(\frac{\frac{M}{2} + P}{8} \right) = \frac{1}{32} E \left(\frac{M}{2} + P \right) = \text{Toneles} = Tn$$

3.3. Tipologías navales

Gracias al instrumento que proporcionan las fórmulas de arqueo y los más de doscientos dimensionamientos de buques localizados, ha sido posible establecer las diferentes tipologías existentes entre los barcos utilizados por la Corona de España en el siglo XVI. Tipologías que han podido ser matizadas y estudiadas en su evolución con el auxilio de los tratados de construcción, memoriales y proyectos de prototipos contemporáneos.

La inmensa mayor parte de los barcos que protagonizaron los tráficos atlánticos hispanos fueron construidos en el Cantábrico, más concretamente en las provincias de Cantabria, Vizcaya y Guipúzcoa. Aun cuando se aprecia la incorporación de algunos cargueros mediterráneos y nórdicos a partir de los años setenta de aquella centuria, ello fue en muy pequeña medida hasta los últimos años del siglo (43).

(43) CHAUNU, H. y P., *Seville et l'Atlantique*, VIII, pp. 255-256, calcula que, entre 1504 y 1580, casi el noventa por ciento de las naves que desde Sevilla y Cádiz fueron al Nuevo Mundo habían sido fabricadas en el Cantábrico. El porcentaje era del cien por cien en la Carrera de Flandes.



Galeón atlántico español del último tercio del siglo XVI. Repárese en el escaso volumen de la obra muerta. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS.

Los documentos contemporáneos no dejan lugar a dudas sobre la estimación relativa que merecían los barcos del Cantábrico. A este respecto, baste recordar el que uno de los graves problemas planteados a la necesidad de abastecimiento, requerido por la constantemente creciente demanda de más y mayores buques para las flotas, consistía en la deriva hacia el Mediterráneo de naos cantábricas, lo que drenaba una parte significativa de la producción, por pagarse allí los barcos hasta un cincuenta por ciento más que en España. Por otro lado, bajo las presiones de los comerciantes sevillanos para que se permitiera incorporar al tráfico indiano urcas flamencas y alemanas, palpitaba el hecho de que su precio venía a ser la mitad que el de una nao cantábrica del mismo porte (44).

Esta valoración y estimación, tan positiva, de la calidad de los barcos cantábricos se mantuvo durante todo el reinado de Felipe II, lo que constituye buena prueba de la idoneidad marinera y la fortaleza estructural de aquellas naos; ello es tanto más significativo por cuanto acaecía durante un largo período en que las construcciones navales cantábricas estuvieron sometidas a una constante evolución y adaptación, en respuesta a los acuciantes requerimientos del Atlántico.

A este propósito, es oportuno recordar que el incremento de la demanda de barcos no se limitaba al número de unidades, sino que también afectaba al fuerte crecimiento del tonelaje por unidad.

INCREMENTO DEL PORTE MEDIO DE LAS NAOS DE ARMADA ESPAÑOLAS DURANTE EL REINADO DE FELIPE II

Año	Armada	N.º naos	Porte medio en toneles	Indice
1557	Aprestada en Laredo para el pasaje de 6.000 infantes a Flandes (45).	23	246	100
1567	Aprestada en Santander para el paso de Felipe II a Flandes, disuelta (46).	24	392	159
1572	Aprestada en Laredo para el paso a Flandes del duque de Medinaceli (47).	7	475	193
1588	Naos cantábricas de la Gran Armada (48).	29	553	225

(44) CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles...*, pp. 118-153.

(45) AGS, CS. 1.ª, leg. 141, s. f.

(46) *Idem*, leg. 197, s. f.

(47) FERNANDO DURO, C. *La Armada Española*, II, Madrid, 1896, pp. 266-274.

(48) CASADO SOTO, J. L. *Los barcos españoles...*, pp. 208-221.

Es evidente que el aumento del porte exigió toda una serie de cambios estructurales en el buque (consistentes, básicamente, en el ajuste de los gálibos, reducción de la obra muerta y mucha mayor fortaleza en la construcción) y su aparejo (más superficie vélica y, por tanto, mayor arboladura y complejidad de la jarcia firme y de maniobra).

Pero este fenómeno no afectó sólo a las naos, es decir, al tipo de buque más generalizado en los tráficos mercantiles y las armadas, sino que fue común al resto de las diferentes clases de barcos del gran astillero cantábrico, cuyas características estimamos estar en condiciones de comenzar a diferenciar con claridad. En el siguiente cuadro se muestran comparadas las proporciones básicas de cada una de ellas.

PORTE Y PROPORCIONES DE LAS PRINCIPALES TIPOLOGIAS NAVALES DE LA ESPAÑA ATLANTICA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVI

Tipo	Toneles	Manga	Quilla	Eslora
Naos	150 - 700	1	2 - 2,25	3,2
Navíos	40 - 150	1	-	3,6
Galeones	300 - 700	1	2,3 - 2,5	3,3 - 3,66
Galeazas	100 - 200	1	2,13 - 2,47	3,2 - 3,8
Zabras	30 - 80	1	-	3,75
Pinazas	20 - 40	1	-	3,88

Las proporciones del cuadro anterior contrastan claramente con las de los barcos mercantes extranjeros, tanto italianos como flamencos y alemanes, utilizados por la Corona como complemento de sus armadas:

Tipo	Toneles	Manga	Eslora
Naves adriáticas	600 - 1.100	1	2,8
Naves tirrénicas	400 - 800	1	3
Urcas flamencas	200 - 700	1	2,8
Urcas esterlinas	300 - 700	1	3,1

Todos los memoriales y tratados de construcción hispanos de la época coinciden en definir a los barcos españoles como dotados de muy escuetas superestructuras, en franco contraste con los cargueros extranjeros. Dicha obra muerta consistía, aun en los mayores de entre ellos, en solamente un

tillado para el castillo de proa y otro para el alcázar de popa o “chimenea”; sobre el extremo de este último podía haber una tolda para la cámara del capitán (49).

2.4. Dimensiones de la flota y capacidad de producción

Hasta el presente, el único intento de evaluación del volumen total de la flota española del siglo XVI era el confeccionado por Usher, en base a un párrafo de Tomé Cano escrito a comienzos del siglo XVII, pero que no resultaba fiable en absoluto para operación de tal complejidad (50).

Por otro lado, contamos con los parciales, aunque exhaustivos en su campo, recuentos de los barcos despachados para las Indias entre 1504 y 1650, llevados a cabo por los Chaunu, si bien carecemos de referencia alguna sobre el montante global de la flota de donde se extraían tales efectivos. No obstante hay un aspecto de esta última evaluación parcial que está seriamente distorsionando; se trata del cómputo de los tonelajes, como consecuencia de la equivocada teoría de la transición entre las imaginarias “tonelada corta” y “tonelada larga” españolas que supuestamente tuvo lugar en el siglo XVI (51).

Desde luego, son muchos los factores que no hacen sencilla la tarea de perfilar la cuantía global de los efectivos navales de España, ni de ningún otro país, en el siglo XVI. La desaparición de la mayor parte de los registros locales portuarios y la finalidad selectiva de los conservados, justifican por sí solos tal afirmación. A pesar de ello, y gracias a la localización de unas cuantas series de relaciones de buques, nos hemos atrevido a intentar un acercamiento al problema en tres momentos concretos de aquella centuria, a saber, en la segunda mitad de los años treinta, en el centro de los años cincuenta y a principios de los setenta (52).

(49) CASADO SOTO, J. L. *Los barcos españoles...* pp. 118-153 y 186-204.

(50) *Idem. ibidem.* pp. 210-211. El exaltado y añorante párrafo de T. CANO evocando la situación de la construcción naval en su juventud, desde la elegiaca atalaya de la vejez: *Arte para fabricar y aparejar naos*. Sevilla, 1611. Hemos utilizado la edición de E. Marco Dorta, La Laguna, 1964, pp. 94-95.

(51) *Seville et l'Atlantique*, I, II, III y VIII, *passim*. Como ya evidenció MORINEAU, M., “Un curieux cas de deontologie: la tonelada española”, *Historiens et Géographes*, 262 (1977), pp. 510-512. Chaunu, siguiendo a Schäfer y al error repetido en el *Diccionario de la Real Academia de la Lengua*, toma la cantidad resultante de elevar el codo castellano al cuadrado como si se tratara del codo cúbico, con lo que, en vez de obtener los 1,3844 m³ de la tonelada sevillana, logra su “tonelada larga” de 2,612 m³, lo que le obligó a aplicar unos factores de corrección progresivamente crecientes, a fin de ajustar los tonelajes que le proporcionaban los documentos a su forzada teoría, con la consiguiente distorsión de la realidad.

(52) CASADO SOTO, J. L.: *Los barcos españoles...* pp. 94-118.

RECURSOS NAVALES EN LA ESPAÑA ATLANTICA DEL SIGLO XVI (en toneles)

Período	Flota cantábrica	Flota de Indias	Total
c. 1536	35.000	10.000	45.000
c. 1555	38.000	12.000	50.000
1572	45.000	20.000	65.000

Aunque estos números sean los más aproximados a la realidad de que, por el momento, disponemos, solamente pueden considerarse a título indicativo, dada la diferente naturaleza de los documentos de que proceden, la finalidad parcial y selectiva de los mismos y las restrictivas proyecciones llevadas a cabo para alcanzar los cómputos finales. Respecto a lo que no cabe duda es sobre el fuerte incremento del tonelaje registrado durante las dos primeras décadas del reinado de Felipe II.

El conjunto de medidas adoptadas por el Rey y sus consejos para la promoción de las construcciones navales desde el comienzo del reinado, y su progresiva consolidación y ampliación con el paso del tiempo, ejercieron un claro estímulo para la fábrica de más y mayores buques, ajustados a las rigurosas estipulaciones técnicas establecidas por los oficiales de la Corona con el fin de que resultaran fuertes barcos polivalentes, para el comercio y la guerra.

Conocemos el número de naos construidas en Cantabria y Guipúzcoa en 1567; fueron doce, con un porte medio de 385 toneles machos, lo que, junto a otras cuatro o cinco fabricadas en Vizcaya, sumarían unos 6.000 toneles (53).

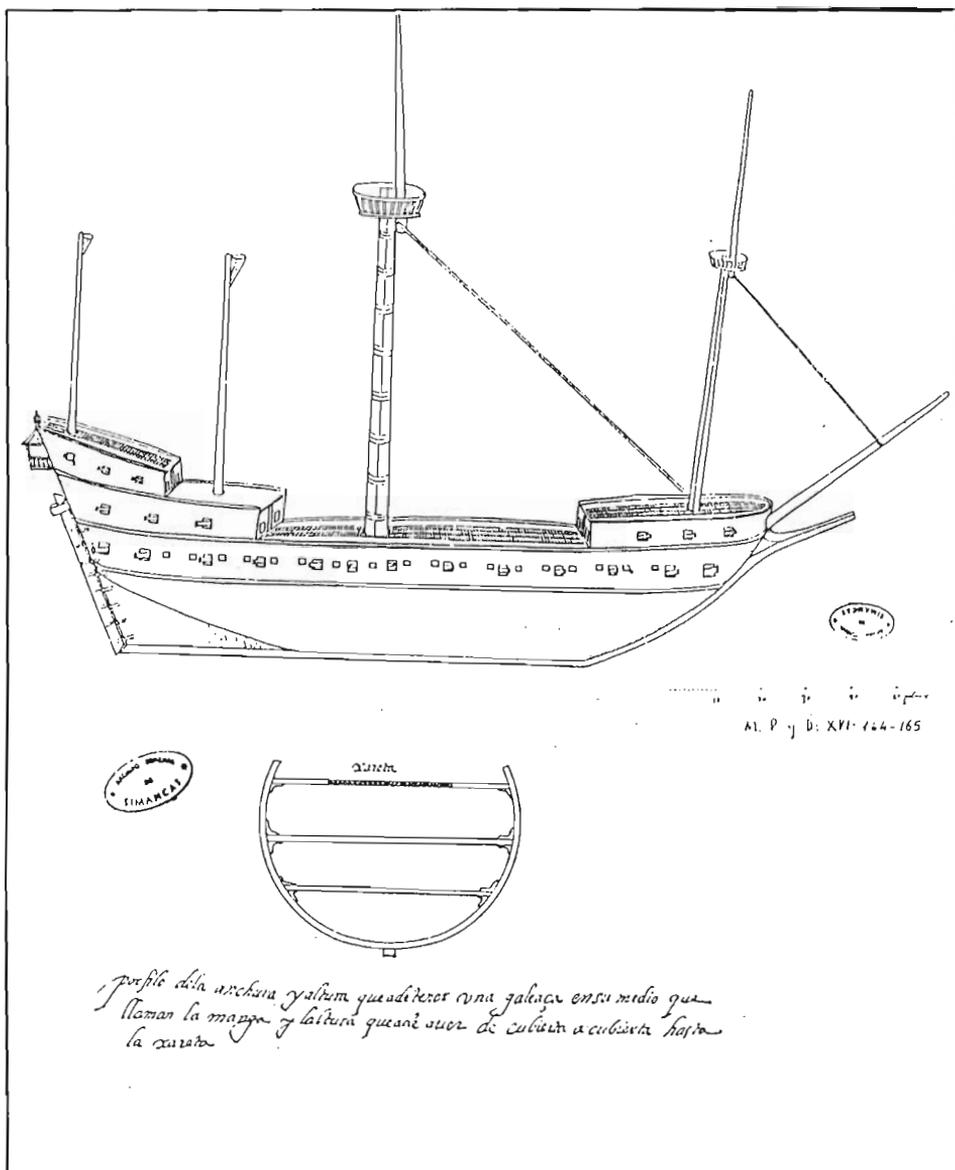
También sabemos que las nuevas medidas puestas en práctica ese mismo año lograron resultados verdaderamente impresionantes, pues en cinco años se hicieron con empréstitos de la Corona sesenta naos de más de 400 toneles de media, además de otras sesenta de 250 toneles de media sin él, lo que supuso la incorporación de casi 40.000 toneles a la flota disponible (54). De esta cantidad habría que descontar el considerable número que, mediante compradores interpuestos en el complejo andaluz, pasaban al Mediterráneo, así como los buques que se perdían en las navegaciones oceánicas y del Mar del Norte.

Tenemos constancia de que tales medidas no sólo se mantuvieron, sino de que incluso se ampliaron. Cristóbal de Barros comprometió en 1582 la construcción de diecisiete naos de más de 350 toneles (55); el mismo año

(53) AGS, *Consejo y Juntas de Hacienda (CJH)*, leg. 90, núms 312, 322 y 323.

(54) ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI), *Real Patronato (RP)*, leg. 260-2, r.º 29, f. 6.

(55) AGI, *Indiferente General (IG)*, leg. 2.661, 16-VII-1582.



Perfil y sección por la cuaderna maestra de una nao agalezada o galeón, dibujado en 1589. Repárese en lo raso de la obra muerta y lo acusado del lanzamiento. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS.

Avellaneda inició su asiento comprometiendo la fábrica de otras diecisiete de más de 500 toneles cada una (56). En 1586, poco antes de morir, notificaba Avellaneda al Consejo que tenía comprometida la construcción de tres gruesas naos (en conjunto arqueaban 2.065 toneles machos) cuya fábrica estaba muy adelantada (57).

A las cifras anteriores deben añadirse las series de buques construidos específicamente para la guerra atlántica, puesto que el último cuadro insertado sólo hace referencia a los barcos mercantes de propiedad privada.

A comienzos de los años sesenta construyó Alvaro de Bazán en el Cantábrico, por los menos, seis zabras para el real servicio.

En 1568 hizo Pedro Menéndez de Avilés, por orden del Rey, doce galeones de 250 toneles en Deusto con que se formó la Escuadra para la Guarda de la Carrera de Indias.

Durante la primera mitad del año de 1574 se construyeron en los puertos de Cantabria, a cargo de la Real Hacienda, noventa y tres embarcaciones ligeras, entre zabras, pinazas, galeotas y lanchas, para la frustrada operación contra los rebeldes flamencos.

En 1578 fabricó Cristóbal de Barros otras dos galeazas de 800 toneles para capitana y almiranta de las flotas indianas.

Tras la incorporación de Portugal, no sólo se incrementó la armada real con los nueve galeones de aquel reino, sino que en él se construyeron otros ocho y dos galeoncetes, mientras en Santander se fabricaban nueve galones más entre 1582 y 1584.

Durante los dos años siguientes al regreso de la armada para la Empresa de Inglaterra se botaron otros veintiún galeones: seis en Santander, seis en Bilbao, seis en Portugal, dos en Gibraltar y uno en Vinaroz (58).

Todas estas series de buques fueron concebidas y construidas siguiendo rigurosos criterios de racionalidad, insólitos para la época, que constituyeron series de prototipos homogéneos, diseñados para tareas específicas y bien definidas, en función de las cuales fueron dotados de las características de fortaleza, velocidad y capacidad de maniobra claramente diferenciadas, teniendo muy en cuenta su condición de plataformas artilleras de potencia diversa (59).

4. LOS BARCOS ESPAÑOLES EN LA ARMADA DE 1588

En consecuencia con lo expuesto en el primer epígrafe de este trabajo, el episodio de la Gran Armada requiere consideración especial, en razón al

(56) AGS, GA. leg. 130, f. 157, Burgos, 30-IX-1582.

(57) AGS, GA. leg. 186, ff. 15 y 16, Bilbao, 13 y 18-VI-1586.

(58) Las referencias de todas estas construcciones para las armadas de la Corona y financiadas por la Real Hacienda, pueden encontrarse en CASADO SOTO, J. L., *Los barcos españoles...*, *passim*.

(59) *Idem, ibidem*. pp. 294-375.

distorsionado estado de opinión generado por su tratamiento historiográfico.

Es nuestra intención ceñirnos estrictamente a la reconsideración de las cifras con que se ha querido justificar y otorgar verosimilitud a la vigente opinión peyorativa; cifras que se han repetido acríticamente en la inmensa mayor parte de los libros publicados, tanto en Gran Bretaña como en España, con motivo del cuatrocientos aniversario de los acontecimientos (60).

4.1. Las flotas, enfrentadas

El repetido recurso a las escasas fuentes documentales publicadas a finales del pasado siglo y comienzos de éste (61), en el mejor de los casos, ha inducido a una considerable confusión respecto a los números en que se han basado las diferentes evaluaciones, tanto de las unidades de las armadas española e inglesa enfrentadas en 1588, como de los barcos perdidos en las operaciones del Canal y el accidentado regreso (62). Otro factor de confusión ha radicado en la no distinción entre el número de los barcos movilizados y el de los que efectivamente participaron en las acciones bélicas.

Ha sido necesario realizar un seguimiento documental individualizado, barco por barco, entre los involucrados en aquel acontecimiento por parte hispana, para superar ese estado de la cuestión; así, se ha reconstruido la peripecia de cada unidad desde la botadura o el embargo hasta el licenciamiento, la reutilización o la pérdida. Ello ha permitido depurar con total seguridad su número, procedencia, tipología, encuadramiento, comportamiento y destino (63). Los perfiles están mucho peor definidos en el lado inglés, si bien la cuidadosa lectura de los escasos documentos disponibles nos ha llevado a coincidir con la más reciente evaluación de sus efectivos realizada en aquel país (64).

La diferencia existente entre la cantidad y calidad de los datos disponibles en cada una de las partes se acusa considerablemente a la hora del cál-

(60) De los más de treinta libros salidos de las prensas inglesas durante 1988, los únicos que aportan datos originales, no limitándose a repetir lo ya escrito, son dos: RODRIGUEZ SALGADO, M. J. ET AL., *Armada, 1588-1988. The oficial catalogue*, Londres, y MARTIN, C. y G. PARKER, *The Spanish Armada*, Londres. Los escasos libros que han visto la luz en España también han seguido asumiendo acríticamente las cifras tradicionales de participantes y pérdidas: GOMEZ CENTURION, C., *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid; del mismo, *La Invencible y la empresa de Inglaterra*, Madrid y GONZALEZ-ARNAO, M., *Los naufragios de la Armada Invencible*, Madrid.

(61) FERNANDEZ DURO, C., *La Armada Invencible*, 2 vols., Madrid, 1884-85. HERRERA ORIA, E., *La Armada Invencible*, Valladolid, 1929.

(62) Véanse las notas 4, 5 y 7.

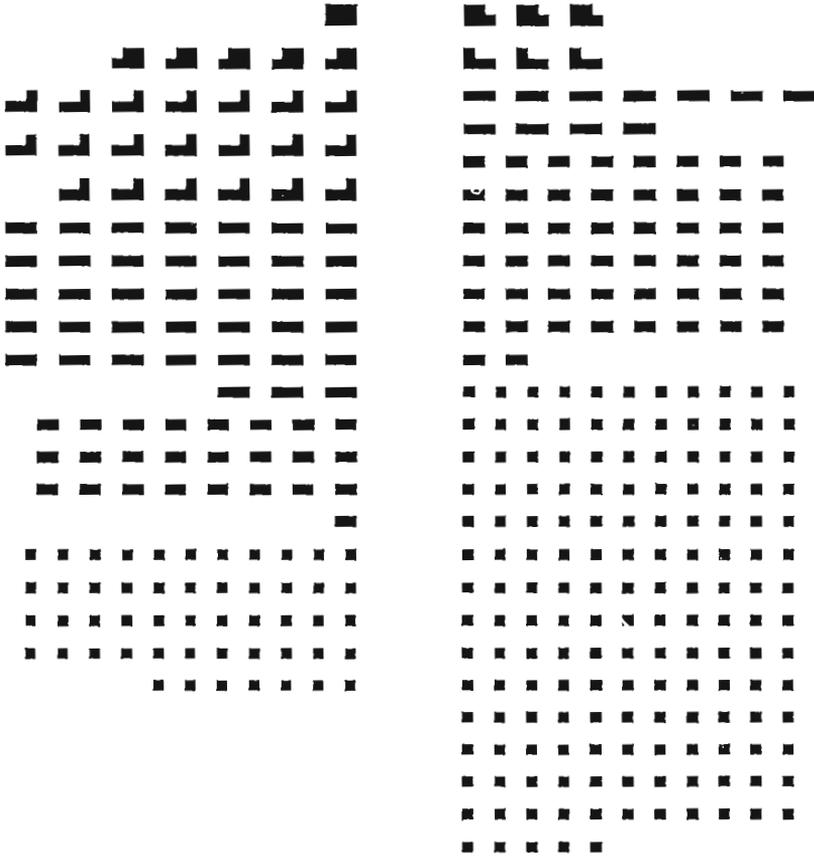
(63) CASADO SOTO, J. L., *Los barcos...*, pp. 186-226 y 376-384.

(64) *Idem, ibidem*, pp. 226-231 y 385-388 y *Armada, 1588-1988. The oficial catalogue*, pp. 156-158, coinciden en la cifra de 226 barcos ingleses.

BARCOS MOVILIZADOS POR LA JORNADA DE INGLATERRA

Armada Española (141)

(226) Armada Inglesa



TAMAÑO DE BUQUES

En toneles machos

■ 0 a 200 ▬ 201-400 ▬ 401-600 L 601-800 L 801-1000 ■ +1.001

culo de los tonelajes respectivos y su equivalencia, requisito previo a cualquier intento de comparación entre ambas armadas. Efectivamente, mientras en la actualidad contamos con los dimensionamientos y porte de la totalidad de los barcos del lado español, únicamente tenemos los de treinta buques ingleses; con el agravante de que la fórmula de arqueo al parecer utilizada en Inglaterra era bastante más primitiva que la española, desde el punto de vista matemático, y por tanto más estimativa e incierta (65). A pesar de ello, hemos procedido al arqueoamiento del puñado de buques ingleses cuyas dimensiones se conservan con las fórmulas vigentes en el Atlántico hispano, así como al de los españoles con la inglesa, previa la conversión respectiva a las diversas unidades dimensionales usadas en cada ámbito; ello nos ha permitido comprobar que la "ton in burden" era aproximadamente un 30% mayor que el tonel español. En base a estos instrumentos se ha confeccionado el cuadro comparativo que sigue, el cual, si bien debe ser contemplado con cierta reserva, estimamos que se aproxima mucho más a la realidad objetiva del tamaño de los barcos implicados que las otras comparaciones publicadas hasta el presente.

**TONELAJE COMPARADO DE LOS BUQUES ESPAÑOLES
E INGLESES MOVILIZADOS PARA LA CAMPAÑA
NAVAL DE 1588**

Toneles machos	Barcos españoles	Barcos ingleses
1.001 - 1.100	1	-
901 - 1.000	1	2
801 - 900	5	1
701 - 800	7	2
601 - 700	13	1
501 - 600	18	7
401 - 500	20	4
301 - 400	13	11
201 - 300	12	38
101 - 200	7	72
1 - 100	40	87
Galeras	4	1
TOTAL BUQUES	141	226
TOTAL TONELES	51.005	40.021

(65) ROBINSON, G., *Elizabethan Ship*. Londres, 1956; LAUGHTON, L. B. C., "English and Spanish tonnage in 1588", *Mariner's Mirror*, 44 (1958), pp. 151-154; GLASGOW, T. Jr., "The shape of the ships that defeat the Spanish Armada", *Mariner's Mirror*, 50 (1964), pp. 177-

De todos esos barcos movilizados, los que efectivamente participaron en los encuentros del Canal fueron 122 españoles (de los que habría que descontar los 5 pataches despachados por Medina Sidonia con correos para Parma) frente a unos 180 ingleses.

Estos números adquieren su verdadera significación cuando se matizan a la luz del estudio de la tipología, función y capacidad operativa de cada una de las unidades que componían cada armada. Ante este problema, de nuevo se pone de manifiesto la mucho más escasa y precaria información disponible para los barcos ingleses en comparación con la masa de documentos con que contamos para los españoles. En consecuencia, aquí nos limitamos a describir, mediante el adjunto gráfico, la articulación de la armada hispana en escuadras, con distinción de los tipos de buque que las formaban y su tamaño relativo, lo que se completa con la siguiente relación, en que los 137 barcos zarpados de La Coruña aparecen agrupados según su función y capacidad operativa:

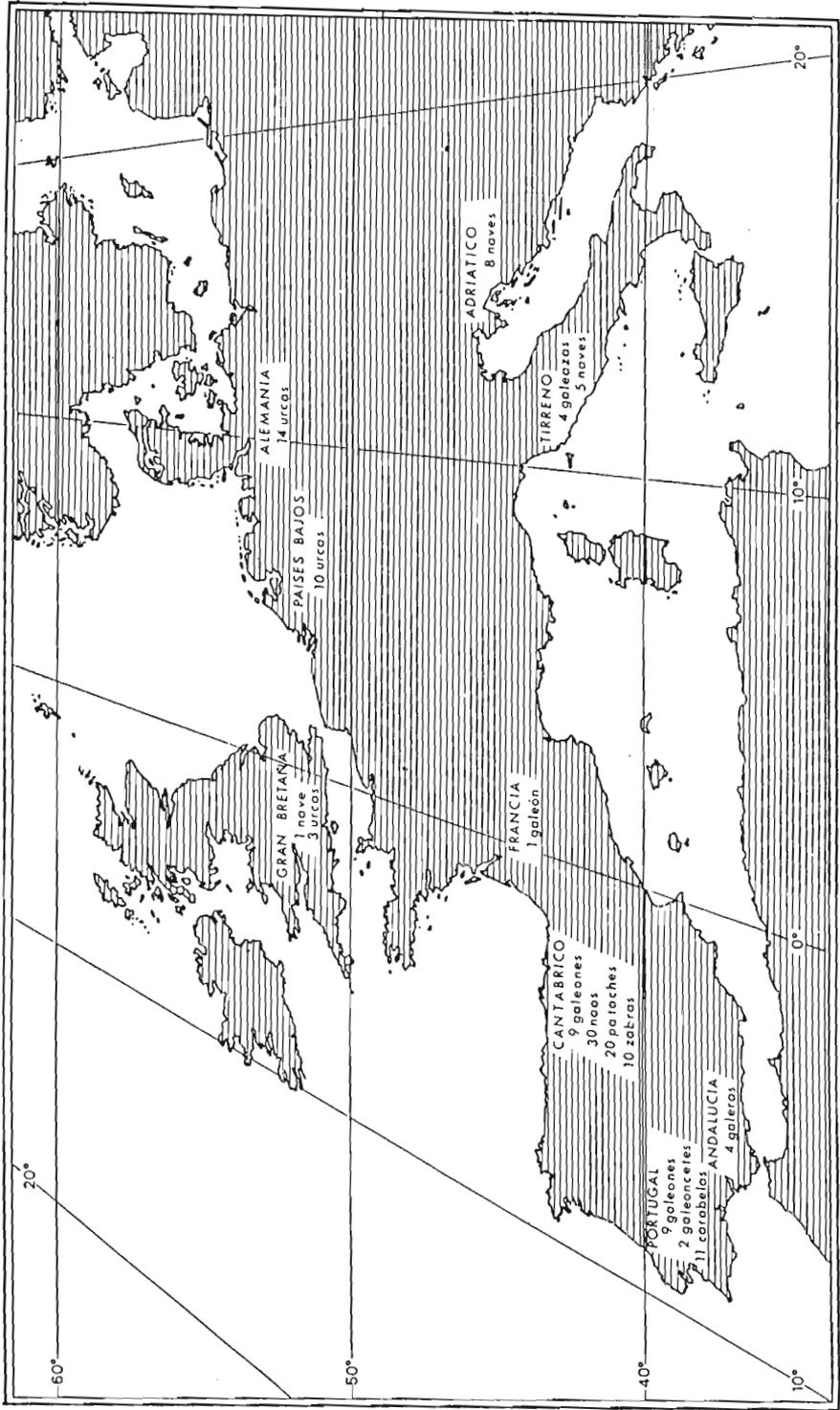
24 barcos de guerra:	20 galeones 4 galeazas
44 mercantes armados:	29 naos cantábricas 13 naves mediterráneas 2 urcas
48 embarcaciones auxiliares:	1 nao 2 urcas 4 galeras 2 galeoncetes 20 pataches 7 zabras 2 pinazas 10 carabelas
21 buques de avituallamiento:	21 urcas

Como ya se ha indicado, las 4 galeras, 1 nao, 5 pataches y las 10 carabelas portuguesas se retiraron antes de los encuentros del Canal, en los que sólo estuvieron presentes por el lado español 117 barcos (66).

187; SALISBURY, W., "Early tonnage measurement in England", *Mariner's Mirror*, 52 (1966), pp. 41-51; LANDER, R. J., "An assesment of the numbers, sizes and types of English and Spanish ships mobilized for the Armada campaign", *Mariner's Mirror*, 63 (1977), pp. 359-367.

(66) El caso de las cuatro galeras y la nao "Sta. Ana" refugiada en El Havre es bien conocido; se puede seguir la peripecia de los cinco pataches despachados con correo en las relaciones publicadas por FERNANDEZ DURO y HERRERA ORIA. Las carabelas no aparecen en ninguna fuente tras la salida de La Coruña; tampoco las contabilizó Howard en la información que envió a Walsingham el 30 de junio: RODGER, N. A. M., *The Armada in the Public Records*, Londres, 1988, pp. 52-53.

PROCEDENCIA DE LOS 141 BUQUES MOVILIZADOS PARA LA JORNADA DE INGLATERRA DE ESPAÑA
De ellos solamente participaron en las operaciones del Canal, 117



4.2. Los encuentros en el Canal

La Gran Armada era básicamente un fuerte convoy protegido, del que sólo la mitad de sus efectivos eran españoles, mientras la otra mitad estaba formada por grandes cargueros italianos, flamencos y alemanes, alquilados para el transporte de los cuantiosos bastimentos y pertrechos que exigía, por un lado, la acción tan lejos de sus bases y sin puertos de apoyo con calado suficiente en el teatro de operaciones y, por otro, el obligado abastecimiento a los tercios de Flandes encargados de llevar a cabo la invasión. Esos grandes cargueros, mucho más lentos y torpes de maniobra que los galeones y las naos cantábricas, además de condicionar radicalmente la disciplinada y eficiente formación y táctica mantenida durante el tránsito del Canal, han servido para distorsionar la verdadera imagen visual y operativa de la Gran Armada, fijada en enormes y torpes “barcos de guerra”.

Por el lado inglés contaban con la doble ventaja de operar a la vista de sus bases de aprovisionamiento y, por tanto, de mayor movilidad en sus barcos, acusada por el considerablemente menor tonelaje medio de las unidades.

Va surgiendo lentamente a la palestra historiográfica la evidencia de que durante las escaramuzas a distancia que tuvieron lugar a lo largo del tránsito del Canal frente a Plymouth (31-VII), Portland Bill (2-VIII) y la isla de Wight (3 y 4-VIII), las armadas enfrentadas no se infligieron daños significativos (67), a pesar de los persistentes e interesados esfuerzos por completar, mediante el recurso a dramatizaciones más o menos literarias, lo que de ninguna manera se desprende de los documentos (68).

La batalla naval de Gravelinas tampoco permitió una victoria clara a ninguna de las fuerzas en conflicto. A Medina Sidonia no le quedó más remedio que fondear frente a Calais, a la espera de los tercios que debía embarcar Farnesio. La desventaja del sitio, desabrigado y sometido a fuertes y peligrosos vientos y corrientes, fue aprovechada por los ingleses para intentar hacer daño y desarticular la formación que les había mantenido a distancia durante la semana precedente, mediante el envío de ocho de sus barcos de armada convertidos en brulotes. Los pataches desviaron a tres de ellos, pero la Gran Armada se vio forzada a levar anclas o picar los cabos para evitar el incendio de sus unidades.

La desorganización subsiguiente y las corrientes derivaron a la mayoría de los barcos españoles hacia los cambiantes y peligrosos bancos de la costa flamenca, mientras Medina Sidonia, con menos de docena y media de buques, hacía frente a la totalidad de la armada inglesa. El resultado de

(67) THOMPSON, I. A. A., “Spanish Armada guns”, *Mariner's Mirror*, 61 (1975), pp. 355-356; RODRIGUEZ SALGADO, M. J., *Armada, 1588-1988...*, pp. 237-249. CASADO SOTO, J. L., *Los barcos...*, pp. 232-235.

(68) Es de lamentar que C. MARTIN y G. PARKER hayan incurrido en esta debilidad en su, por otras razones, estimulante libro citado en la nota 60.

varias horas de tan desigual encuentro consistió en un solo barco español hundido (la nao “María Juan”) y dos galeones portugueses dañados hasta el punto de verse forzados a darse al través sobre la costa.

Una vez recuperada la formación, los ingleses se volvieron a distanciar, mientras el fuerte viento del suroeste empujaba al que seguía siendo formidable y disciplinado conjunto español hacia el Norte. Por tres ocasiones, en otros tantos días sucesivos, un frente de alrededor de una docena de barcos hispanos retaron al combate y desafiaron a la armada inglesa, y tantas otras veces ésta rehusó el encuentro sin disparar un solo tiro, limitándose a recoger trapo precipitadamente y quedarse atrás.

4.3. El terrible retorno

A la altura de Escocia, el 11 de agosto, perdieron de vista a la armada inglesa, que desistió en la vigilancia del temido destino de la española por carecer de vituallas y tener las dotaciones muy afectadas por el tifus. Seis días después cayó sobre la Gran Armada la primera borrasca, cerrada de niebla.

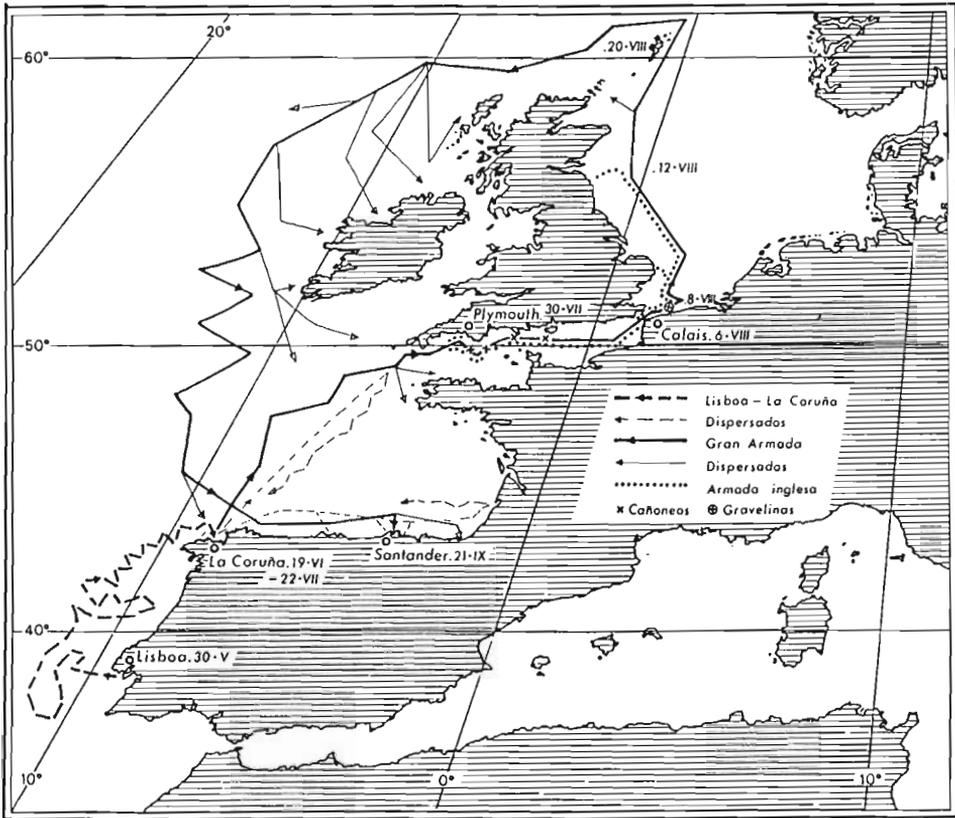
De los 117 barcos que habían operado en el Canal, tres se perdieron allí por accidentes (la nao “Nuestra Sra. del Rosario” y la “S. Salvador”, así como la galeaza “S. Lorenzo”), la nao “María Juan” fue hundida y 2 galeones portugueses se dieron al través, además un patache partió hacia España con noticias de lo hasta entonces acontecido, de modo que la fuerza naval española que el 20 de agosto dobló por encima de las islas Británicas, allá por sobre el paralelo 60, estaba formada por 110 unidades.

A partir de aquel momento tuvieron que sufrir más de un mes de sucesivos y tremendos temporales y galernas. Los desafortunados vientos desgarraron velas, destrozaron jarcias e, incluso, se llevaron vergas y arrancaron mástiles. Las altas olas abrieron los cascos menos fuertes, provocando vías de agua que las bombas no daban a basto para desalojar. El continuado esfuerzo y las bajas temperaturas que hubieron de soportar los desabrigados marineros y soldados en latitudes tan septentrionales, con el agravante de tener la ración sucesivamente disminuida desde el 11 de agosto, minaron la salud de mucha gente, que enfermó de tifus y escorbuto, diezmando los brazos útiles.

Tal cúmulo de circunstancias obligó a los mandos de los buques en peores condiciones a buscar refugio e intentar reponer provisiones y agua en la accidentada, peligrosa y mal conocida costa oeste de Irlanda. Aquel litoral quebrado y erizado de rocas y acantilados fue la trampa donde se perdió la mayor parte de los 28 barcos consumidos por los temporales. La mayoría de los que allí sucumbieron no fueron buques españoles, sino naves italianas y urcas flamencas y alemanas, de cascos más endebles.

El 21 de septiembre, tras cinco semanas siendo juguete de las olas y los vientos desatados, comenzaron a llegar a los puertos del Cantábrico los bar-

cos de la Gran Armada. El núcleo mayor, más de 50, surgió ante los puertos cántabros de Santander y Laredo; eran aquellos que mantuvieron el rumbo junto a la capitana de Medina Sidonia. En Pasajes aportaron 8 naves y un patache; otras 9 naves y 6 pataches arribaron a diferentes puertos gallegos; en Gijón lo hizo una urca y otra nao guipuzcoana en Lisboa. Hasta finales de noviembre siguieron llegando barcos menores, y alguno no regresó hasta el año siguiente (69).



Ruta de la armada española de 1588.

Tanto los investigadores como los publicistas que hasta ahora han escrito sobre esta materia, cuantifican las pérdidas de la Gran Armada entre los 60 y 70 barcos, considerando bajas a todos aquellos sobre los que no tenían noticias publicadas. Sin embargo, la voluminosa contabilidad de

(69) CASADO SOTO, J. L., *Los barcos...*, pp. 232-247.

aquella empresa y los papeles de la administración de las armadas posteriores nos ha permitido comprobar que las pérdidas efectivas por todos los conceptos no superaron los 34 o 35 buques. Como ya hemos apuntado más arriba, es de destacar que la mayor parte de las bajas entre los barcos que enfilaron la vuelta a España por el Atlántico Norte afectaron a las naves mediterráneas (71% de su tonelaje total), a las urcas flamencas (62%) y alemanas (51%), en contraste con el escaso número de naufragios habidos entre las naos españolas (20%), los pataches y zabras (10%) y los galeones (6%), entre los cuales no se halló ninguno español (70).

No parece que sea muy aventurado el sacar la conclusión de que los barcos hispanos demostraron mayor fortaleza y capacidad marinera frente a los elementos desencadenados que los de los mares interiores, ya fueran del Mediterráneo, del Mar del Norte o del Báltico.

4.4. Algunas precisiones sobre la cuestión de la artillería

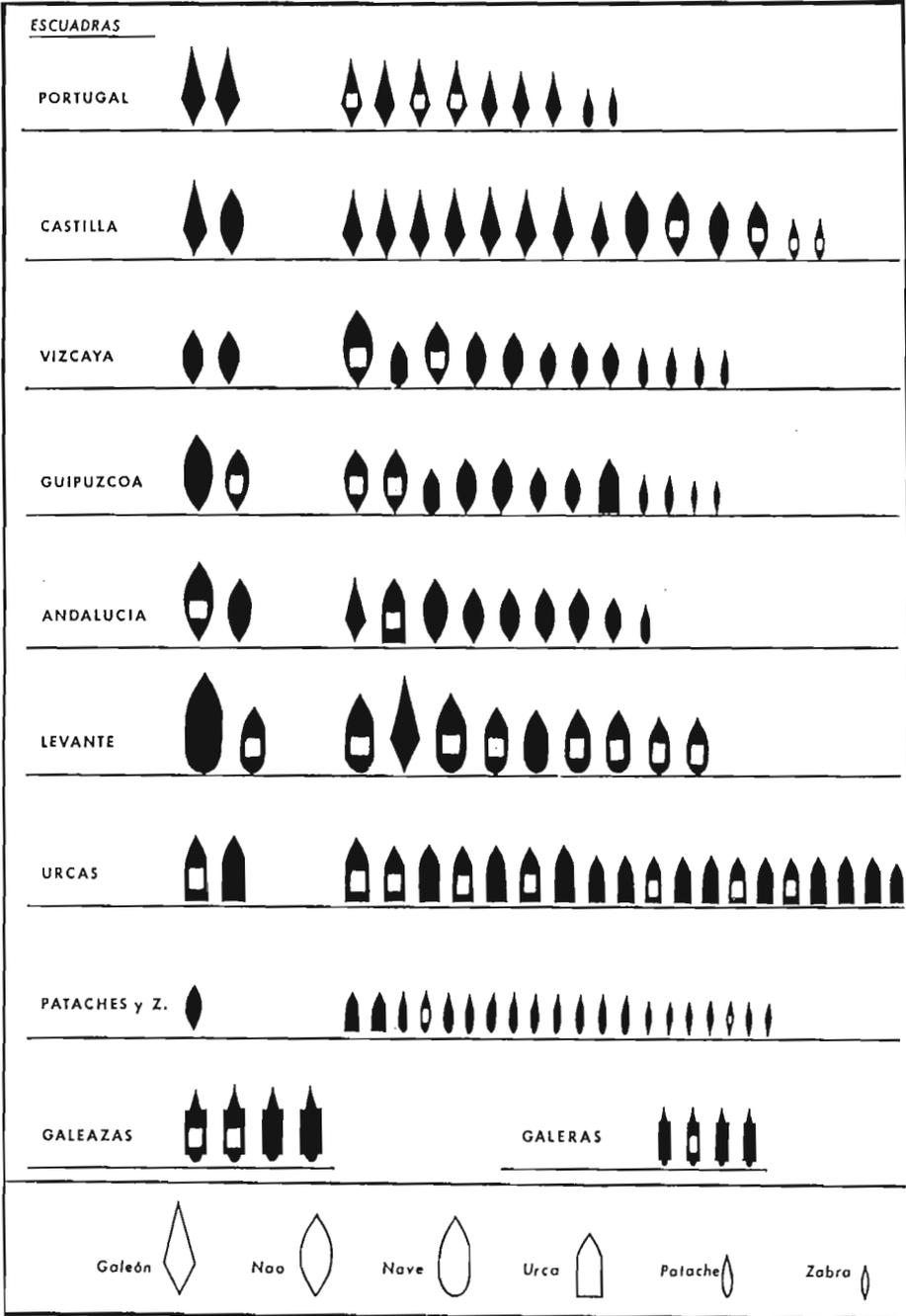
Los tópicos poco fundados también han proliferado respecto a la valoración de la artillería naval empleada por ambos contendientes, con la consecuencia de una magnificación de las excelencias y cualidades de las piezas de hierro colado inglesas por parte de la historiografía de ese país, única que se ha ocupado del asunto.

Los libros de finales del siglo pasado de Loughton y Corbett fijaron la primera ortodoxia, no discutida durante media centuria, consistente en el contraste entre la mejor dotación artillera de largo alcance inglesa frente a las ligeras e inadecuadas piezas que debería portar a bordo la Gran Armada.

A comienzo de los años cuarenta Lewis dio la vuelta al argumento y concluyó que mientras la fuerza inglesa contaba con tres veces más piezas de largo alcance y calibre medio, tipo culebrina, los españoles disponían de tres veces más cañones de grueso calibre y alcance medio, con el resultado de una potencia de fuego un tercio superior. Para ello se basó en un más que precario fundamento documental, eso sí, haciendo gala de gran ingenio para la reconstrucción de la batería de todos los buques de ambas armadas, mediante sofisticadas proyecciones estadísticas. Para el lado español sólo contó con los inventarios artilleros de ocho buques (la mayoría de ellos mediterráneos y realizados varios meses antes de zarpar), por el lado inglés, al no disponer ni de un solo inventario artillero de barco alguno, tuvo que recurrir únicamente a la normativa emitida al respecto unos años antes y después del episodio.

A pesar de la autoridad, notoriedad y difusión alcanzadas por los trabajos de Lewis, no le fue difícil a Thompson derrumbar como un castillo de

(70) *Idem, ibidem*, pp. 248-249 y 379-384.



Estructura funcional en escuadras de la Armada española que zarpó de La Coruña el 22 de julio de 1588. Los señalados con un recuadro se perdieron antes de tocar puerto español al regreso de la expedición. El tamaño de los barcos está representado en tramos de doscientos cxxen doscientos toneles.

naipes el admirable edificio tan trabajosamente construido, gracias al sencillo expediente de enfrentarlo con la evidencia documental de los inventarios artilleros de aproximadamente el 40% de los barcos de la Gran Armada. La reconstrucción de las baterías navales españolas realizada por este último autor tiene más fundamento que cualquiera de las aproximaciones anteriores, pero aún puede ajustarse considerablemente más merced a los pormenorizados y minuciosos inventarios de la práctica totalidad de los buques, actualmente localizados y disponibles (71).

El problema vuelve a consistir en que no se puede hacer ninguna comparación ecuánime, coherente, equilibrada ni, por tanto, metodológicamente aceptable con las baterías del lado inglés; cuestión que se acusa como más evidente cuanto mayor es la desproporción entre el volumen y la calidad de la información disponible para cada parte.

La problemática de la artillería empleada durante la campaña de la Gran Armada debería afrontarse desde toda la complejidad que el asunto tenía en un período histórico en que no sólo aún no estaba normalizada la producción de las piezas artilleras, sino en que coexistían procedimientos y sistemas muy diferentes y de difícil evaluación desde nuestros días. Repárese, por ejemplo, en el aspecto, no tenido en cuenta a la hora de calificar la eficiencia de los cañones, del material del que estaban fabricados, ya fuera bronce o hierro colado; los cañones de hierro ingleses parece que eran más estimados que los alemanes, pero ninguno de ellos podía compararse a los de bronce, que, si bien eran mucho más caros, también resultaban mucho más seguros y aceptaban mayor cantidad de pólvora para un mismo calibre, con el resultado de un mayor alcance y capacidad de penetración; y no se olvide que dos terceras partes de los cañones españoles utilizados en aquella ocasión eran de bronce. Otro aspecto puesto recientemente de actualidad es el de las cureñas (72). Descalificada ya la pretensión de que las cuatro ruedas inglesas permitían una mayor rapidez de maniobra absolutamente desproporcionada respecto a las hispanas, está por estudiar ecuánimemente la eficiencia de unas y otras, aceptando de entrada la necesidad de definir previamente sus elementos constructivos, maniobrabilidad y capacidad de absorción del retroceso. Más aspectos a perfilar serían el de los diferentes sistemas de retenidas, pólvoras utilizadas, la munición, etc.

(71) THOMPSON, I. A. A., "Spanish Armada guns", *Mariner's Mirror*, 61 (1975), pp. 355-371. Las referencias de los libros de LAUGHTON, CORBETT y LEWIS se encuentran en las notas 5 y 7.

(72) MARTIN, C., "A 16th century siege train: the battery ordnance of the 1588 Spanish Armada", *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 17.1 (1988), pp. 57-73. Es muy discutible la interpretación de la artillería enfrentada y, desde luego, no puede aceptarse la anacrónica y desproporcionada ilustración de la página 210 del libro de MARTIN, C., y G. PARKER, *The Spanish Armada*, en que, para descalificar a las cureñas españolas, compara la de dos ruedas de un gran cañón veneciano de la Gran Armada con otra de cuatro de una pieza mucho menor del buque sueco "Wasa", cuarenta años posterior (!).

5. REFLEXION FINAL

El episodio de la Gran Armada, lejos de haber tenido la trascendencia capital que se le ha querido dar, en realidad no cambió el equilibrio de fuerzas previamente existente. Es cierto que los españoles no lograron el control seguro de la ruta del Canal, el cese de la intervención británica en Flandes ni la erradicación de las intentonas de los más o menos "privados" ingleses contra los tráficos transatlánticos; pero no es menos cierto que los británicos fracasaron en sus sistemáticas pretensiones de hacerse con alguna de las flotas de Indias, a pesar de los abundantes efectivos movilizados cada año para ese fin, de los dieciséis que aún duró la guerra. Tampoco tuvieron éxito ni en los ataques directos ni en las conspiraciones encaminadas a lograr el levantamiento del reino de Portugal y su desmembración de la corona de España.

El poder naval español no sólo siguió siendo hegemónico en las rutas fundamentales, sino que creció considerablemente, gracias a las cuantiosas nuevas fábricas de buques de guerra y privados y a la consolidación de las estructuras de las armadas permanentes preexistentes, como las del Océano de la Guarda de la Carrera de Indias, de Barlovento o del Mar del Sur. Paralelamente se llevó a cabo un importante esfuerzo de fortificación de los puertos a ambos lados del Atlántico, lo que impidió o dificultó en gran medida la repetición de los magnificados golpes de mano a poblaciones desprotegidas e indefensas, como los efectuados en los años precedentes por Drake y compañía.

A pesar de todas las dificultades, errores y problemas, la hegemonía española se mantendría aún durante muchas décadas, lo cual, en rigor y buena lógica, sólo fue posible, en aquel contexto generalizadamente hostil, por un lado, mediante una gran capacidad de organización y financiación, y por otro, gracias a la posesión de una tecnología naval y poder bélico más eficientes que los del enemigo, empeñado en quebrarlos.

La nueva lectura de los sucesos de la campaña de la Armada de 1588, así como las recientes investigaciones sobre la construcción naval española durante el reinado de Felipe II, es evidente que dejan bastante desairada a la tan endeblemente fundamentada mala opinión sobre los barcos españoles de aquel período. Probablemente la arquitectura naval constituía la más sofisticada vanguardia tecnológica de aquel período histórico, razón por la cual su estudio no puede afrontarse desde simplificaciones empobrecedoras y distorsionantes de una realidad ciertamente compleja, máxime cuando la abundancia de información disponible en los archivos permite analizar y reconstruir con gran detalle la mayor parte de los aspectos y perfiles de tal problemática.

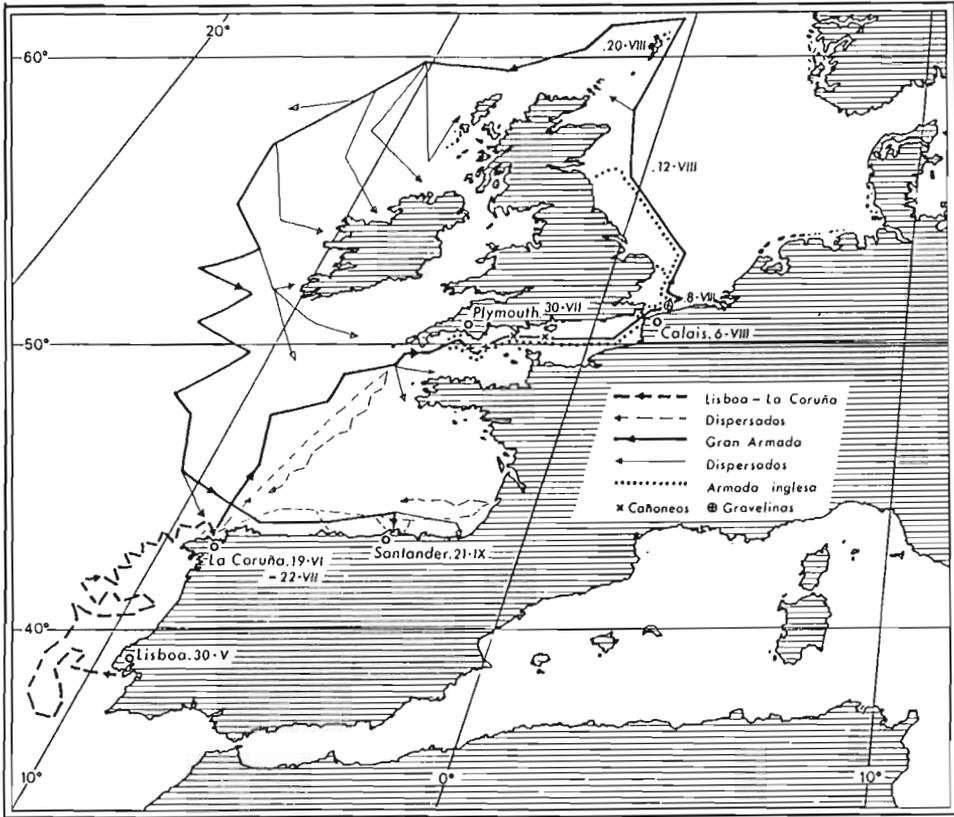
En fin, los estudios comparados dejarán de ser sospechosos de falta de rigor, o intencionalidad nacionalista, cuando partan de conocimientos equivalentes para todos los implicados, tanto desde el punto de vista cuantitativo como cualitativo, y se traten con criterios metodológicos homogéneos.

En este sentido, es de desear que se avance en la investigación de los archivos locales ingleses, a fin de enriquecer el no muy abundante corpus documental disponible sobre sus barcos, y que se estudien y realicen ediciones críticas de los tratados de construcción naval existentes en ambas partes, generalmente sólo conocidos por sus ilustraciones.



Busto de Felipe II.

cos de la Gran Armada. El núcleo mayor, más de 50, surgió ante los puertos cántabros de Santander y Laredo; eran aquellos que mantuvieron el rumbo junto a la capitana de Medina Sidonia. En Pasajes aportaron 8 naves y un patache; otras 9 naves y 6 pataches arribaron a diferentes puertos gallegos; en Gijón lo hizo una urca y otra nao guipuzcoana en Lisboa. Hasta finales de noviembre siguieron llegando barcos menores, y alguno no regresó hasta el año siguiente (69).



Ruta de la armada española de 1588.

Tanto los investigadores como los publicistas que hasta ahora han escrito sobre esta materia, cuantifican las pérdidas de la Gran Armada entre los 60 y 70 barcos, considerando bajas a todos aquellos sobre los que no tenían noticias publicadas. Sin embargo, la voluminosa contabilidad de

(69) CASADO SOTO, J. L., *Los barcos...*, pp. 232-247.

aquella empresa y los papeles de la administración de las armadas posteriores nos ha permitido comprobar que las pérdidas efectivas por todos los conceptos no superaron los 34 o 35 buques. Como ya hemos apuntado más arriba, es de destacar que la mayor parte de las bajas entre los barcos que enfilaron la vuelta a España por el Atlántico Norte afectaron a las naves mediterráneas (71% de su tonelaje total), a las urcas flamencas (62%) y alemanas (51%), en contraste con el escaso número de naufragios habidos entre las naos españolas (20%), los pataches y zabras (10%) y los galeones (6%), entre los cuales no se halló ninguno español (70).

No parece que sea muy aventurado el sacar la conclusión de que los barcos hispanos demostraron mayor fortaleza y capacidad marinera frente a los elementos desencadenados que los de los mares interiores, ya fueran del Mediterráneo, del Mar del Norte o del Báltico.

4.4. Algunas precisiones sobre la cuestión de la artillería

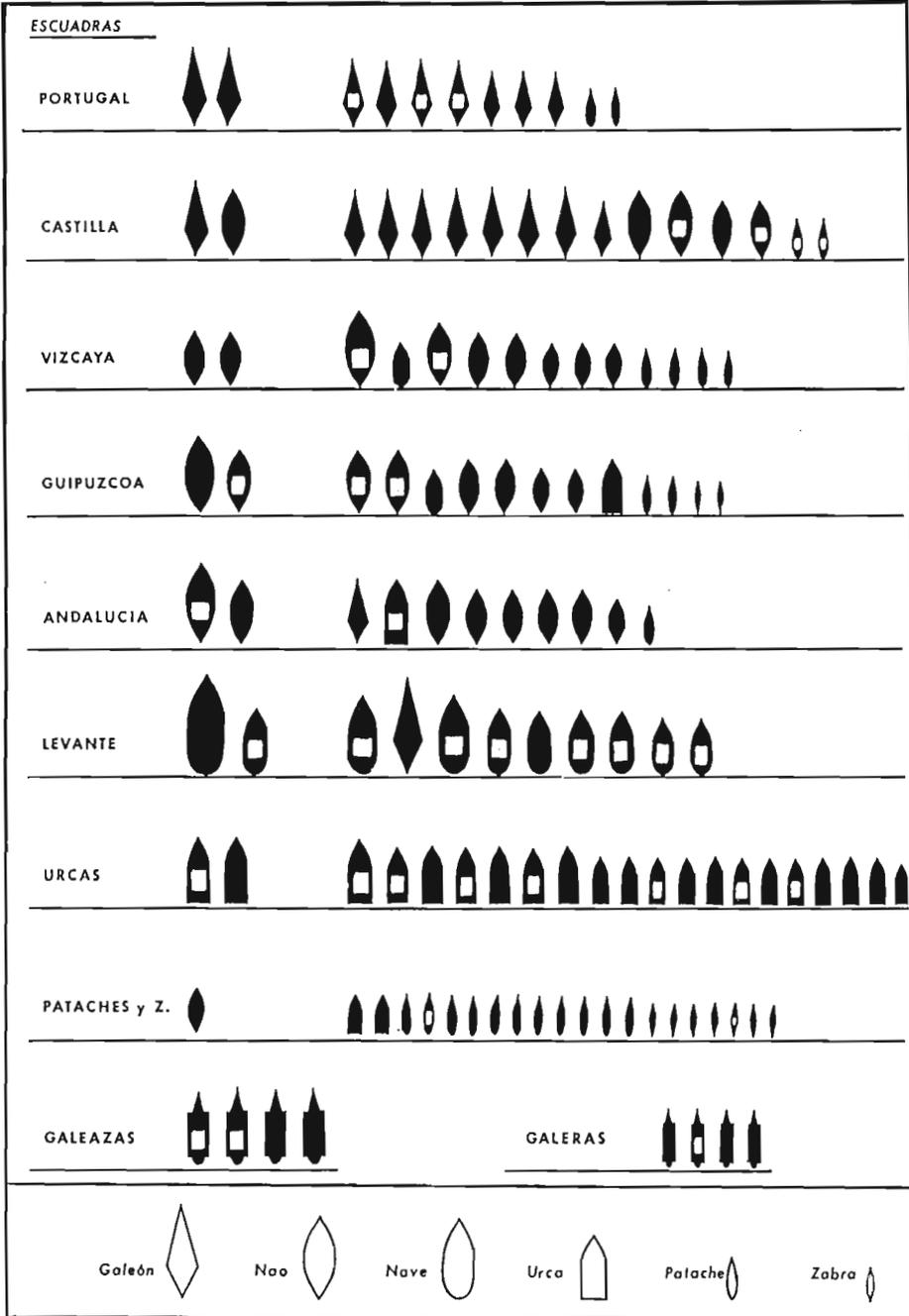
Los tópicos poco fundados también han proliferado respecto a la valoración de la artillería naval empleada por ambos contendientes, con la consecuencia de una magnificación de las excelencias y cualidades de las piezas de hierro colado inglesas por parte de la historiografía de ese país, única que se ha ocupado del asunto.

Los libros de finales del siglo pasado de Loughgton y Corbett fijaron la primera ortodoxia, no discutida durante media centuria, consistente en el contraste entre la mejor dotación artillera de largo alcance inglesa frente a las ligeras e inadecuadas piezas que debería portar a bordo la Gran Armada.

A comienzo de los años cuarenta Lewis dio la vuelta al argumento y concluyó que mientras la fuerza inglesa contaba con tres veces más piezas de largo alcance y calibre medio, tipo culebrina, los españoles disponían de tres veces más cañones de grueso calibre y alcance medio, con el resultado de una potencia de fuego un tercio superior. Para ello se basó en un más que precario fundamento documental, eso sí, haciendo gala de gran ingenio para la reconstrucción de la batería de todos los buques de ambas armadas, mediante sofisticadas proyecciones estadísticas. Para el lado español sólo contó con los inventarios artilleros de ocho buques (la mayoría de ellos mediterráneos y realizados varios meses antes de zarpar), por el lado inglés, al no disponer ni de un solo inventario artillero de barco alguno, tuvo que recurrir únicamente a la normativa emitida al respecto unos años antes y después del episodio.

A pesar de la autoridad, notoriedad y difusión alcanzadas por los trabajos de Lewis, no le fue difícil a Thompson derrumbar como un castillo de

(70) *Idem, ibidem*, pp. 248-249 y 379-384.



Estructura funcional en escuadras de la Armada española que zarpó de La Coruña el 22 de julio de 1588. Los señalados con un recuadro se perdieron antes de tocar puerto español al regreso de la expedición. El tamaño de los barcos está representado en tramos de doscientos cxen doscientos toneles.

naipes el admirable edificio tan trabajosamente construido, gracias al sencillo expediente de enfrentarlo con la evidencia documental de los inventarios artilleros de aproximadamente el 40% de los barcos de la Gran Armada. La reconstrucción de las baterías navales españolas realizada por este último autor tiene más fundamento que cualquiera de las aproximaciones anteriores, pero aún puede ajustarse considerablemente más merced a los pormenorizados y minuciosos inventarios de la práctica totalidad de los buques, actualmente localizados y disponibles (71).

El problema vuelve a consistir en que no se puede hacer ninguna comparación ecuánime, coherente, equilibrada ni, por tanto, metodológicamente aceptable con las baterías del lado inglés; cuestión que se acusa como más evidente cuanto mayor es la desproporción entre el volumen y la calidad de la información disponible para cada parte.

La problemática de la artillería empleada durante la campaña de la Gran Armada debería afrontarse desde toda la complejidad que el asunto tenía en un período histórico en que no sólo aún no estaba normalizada la producción de las piezas artilleras, sino en que coexistían procedimientos y sistemas muy diferentes y de difícil evaluación desde nuestros días. Repárese, por ejemplo, en el aspecto, no tenido en cuenta a la hora de calificar la eficiencia de los cañones, del material del que estaban fabricados, ya fuera bronce o hierro colado; los cañones de hierro ingleses parece que eran más estimados que los alemanes, pero ninguno de ellos podía compararse a los de bronce, que, si bien eran mucho más caros, también resultaban mucho más seguros, y aceptaban mayor cantidad de pólvora para un mismo calibre, con el resultado de un mayor alcance y capacidad de penetración; y no se olvide que dos terceras partes de los cañones españoles utilizados en aquella ocasión eran de bronce. Otro aspecto puesto recientemente de actualidad es el de las cureñas (72). Descalificada ya la pretensión de que las cuatro ruedas inglesas permitían una mayor rapidez de maniobra absolutamente desproporcionada respecto a las hispanas, está por estudiar ecuánimemente la eficiencia de unas y otras, aceptando de entrada la necesidad de definir previamente sus elementos constructivos, maniobrabilidad y capacidad de absorción del retroceso. Más aspectos a perfilar serían el de los diferentes sistemas de retenidas, pólvoras utilizadas, la munición, etc.

(71) THOMPSON, I. A. A., "Spanish Armada guns", *Mariner's Mirror*, 61 (1975), pp. 355-371. Las referencias de los libros de LAUGHTON, CORBETT y LEWIS se encuentran en las notas 5 y 7.

(72) MARTIN, C., "A 16th century siege train: the battery ordnance of the 1588 Spanish Armada", *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 17.1 (1988), pp. 57-73. Es muy discutible la interpretación de la artillería enfrentada y, desde luego, no puede aceptarse la anacrónica y desproporcionada ilustración de la página 210 del libro de MARTIN, C., y G. PARKER, *The Spanish Armada*, en que, para descalificar a las cureñas españolas, compara la de dos ruedas de un gran cañón veneciano de la Gran Armada con otra de cuatro de una pieza mucho menor del buque sueco "Wasa", cuarenta años posterior (!).

5. REFLEXION FINAL

El episodio de la Gran Armada, lejos de haber tenido la trascendencia capital que se le ha querido dar, en realidad no cambió el equilibrio de fuerzas previamente existente. Es cierto que los españoles no lograron el control seguro de la ruta del Canal, el cese de la intervención británica en Flandes ni la erradicación de las intentonas de los más o menos "privados" ingleses contra los tráficos transatlánticos; pero no es menos cierto que los británicos fracasaron en sus sistemáticas pretensiones de hacerse con alguna de las flotas de Indias, a pesar de los abundantes efectivos movilizados cada año para ese fin, de los dieciséis que aún duró la guerra. Tampoco tuvieron éxito ni en los ataques directos ni en las conspiraciones encaminadas a lograr el levantamiento del reino de Portugal y su desmembración de la corona de España.

El poder naval español no sólo siguió siendo hegemónico en las rutas fundamentales, sino que creció considerablemente, gracias a las cuantiosas nuevas fábricas de buques de guerra y privados y a la consolidación de las estructuras de las armadas permanentes preexistentes, como las del Océano de la Guarda de la Carrera de Indias, de Barlovento o del Mar del Sur. Paralelamente se llevó a cabo un importante esfuerzo de fortificación de los puertos a ambos lados del Atlántico, lo que impidió o dificultó en gran medida la repetición de los magnificados golpes de mano a poblaciones desprotegidas e indefensas, como los efectuados en los años precedentes por Drake y compañía.

A pesar de todas las dificultades, errores y problemas, la hegemonía española se mantendría aún durante muchas décadas, lo cual, en rigor y buena lógica, sólo fue posible, en aquel contexto generalizadamente hostil, por un lado, mediante una gran capacidad de organización y financiación, y por otro, gracias a la posesión de una tecnología naval y poder bélico más eficientes que los del enemigo, empeñado en quebrarlos.

La nueva lectura de los sucesos de la campaña de la Armada de 1588, así como las recientes investigaciones sobre la construcción naval española durante el reinado de Felipe II, es evidente que dejan bastante desairada a la tan endeblemente fundamentada mala opinión sobre los barcos españoles de aquel período. Probablemente la arquitectura naval constituía la más sofisticada vanguardia tecnológica de aquel periodo histórico, razón por la cual su estudio no puede afrontarse desde simplificaciones empobrecedoras y distorsionantes de una realidad ciertamente compleja, máxime cuando la abundancia de información disponible en los archivos permite analizar y reconstruir con gran detalle la mayor parte de los aspectos y perfiles de tal problemática.

En fin, los estudios comparados dejarán de ser sospechosos de falta de rigor, o intencionalidad nacionalista, cuando partan de conocimientos equivalentes para todos los implicados, tanto desde el punto de vista cuantitativo como cualitativo, y se traten con criterios metodológicos homogéneos.

En este sentido, es de desear que se avance en la investigación de los archivos locales ingleses, a fin de enriquecer el no muy abundante corpus documental disponible sobre sus barcos, y que se estudien y realicen ediciones críticas de los tratados de construcción naval existentes en ambas partes, generalmente sólo conocidos por sus ilustraciones.



Busto de Felipe II.

4.2. Los encuentros en el Canal

La Gran Armada era básicamente un fuerte convoy protegido, del que sólo la mitad de sus efectivos eran españoles, mientras la otra mitad estaba formada por grandes cargueros italianos, flamencos y alemanes, alquilados para el transporte de los cuantiosos bastimentos y pertrechos que exigía, por un lado, la acción tan lejos de sus bases y sin puertos de apoyo con calado suficiente en el teatro de operaciones y, por otro, el obligado abastecimiento a los tercios de Flandes encargados de llevar a cabo la invasión. Esos grandes cargueros, mucho más lentos y torpes de maniobra que los galeones y las naos cantábricas, además de condicionar radicalmente la disciplinada y eficiente formación y táctica mantenida durante el tránsito del Canal, han servido para distorsionar la verdadera imagen visual y operativa de la Gran Armada, fijada en enormes y torpes “barcos de guerra”.

Por el lado inglés contaban con la doble ventaja de operar a la vista de sus bases de aprovisionamiento y, por tanto, de mayor movilidad en sus barcos, acusada por el considerablemente menor tonelaje medio de las unidades.

Va surgiendo lentamente a la palestra historiográfica la evidencia de que durante las escaramuzas a distancia que tuvieron lugar a lo largo del tránsito del Canal frente a Plymouth (31-VII), Portland Bill (2-VIII) y la isla de Wight (3 y 4-VIII), las armadas enfrentadas no se infligieron daños significativos (67), a pesar de los persistentes e interesados esfuerzos por completar, mediante el recurso a dramatizaciones más o menos literarias, lo que de ninguna manera se desprende de los documentos (68).

La batalla naval de Gravelinas tampoco permitió una victoria clara a ninguna de las fuerzas en conflicto. A Medina Sidonia no le quedó más remedio que fondear frente a Calais, a la espera de los tercios que debía embarcar Farnesio. La desventaja del sitio, desabrigado y sometido a fuertes y peligrosos vientos y corrientes, fue aprovechada por los ingleses para intentar hacer daño y desarticular la formación que les había mantenido a distancia durante la semana precedente, mediante el envío de ocho de sus barcos de armada convertidos en brulotes. Los pataches desviaron a tres de ellos, pero la Gran Armada se vio forzada a levar anclas o picar los cabos para evitar el incendio de sus unidades.

La desorganización subsiguiente y las corrientes derivaron a la mayoría de los barcos españoles hacia los cambiantes y peligrosos bancos de la costa flamenca, mientras Medina Sidonia, con menos de docena y media de buques, hacía frente a la totalidad de la armada inglesa. El resultado de

(67) THOMPSON, I. A. A., “Spanish Armada guns”, *Mariner's Mirror*, 61 (1975), pp. 355-356; RODRIGUEZ SALGADO, M. J., *Armada, 1588-1988...*, pp. 237-249. CASADO SOTO, J. L., *Los barcos...*, pp. 232-235.

(68) Es de lamentar que C. MARTIN y G. PARKER hayan incurrido en esta debilidad en su, por otras razones, estimulante libro citado en la nota 60.

varias horas de tan desigual encuentro consistió en un solo barco español hundido (la nao “María Juan”) y dos galeones portugueses dañados hasta el punto de verse forzados a darse al través sobre la costa.

Una vez recuperada la formación, los ingleses se volvieron a distanciar, mientras el fuerte viento del suroeste empujaba al que seguía siendo formidable y disciplinado conjunto español hacia el Norte. Por tres ocasiones, en otros tantos días sucesivos, un frente de alrededor de una docena de barcos hispanos retaron al combate y desafiaron a la armada inglesa, y tantas otras veces ésta rehusó el encuentro sin disparar un solo tiro, limitándose a recoger trapo precipitadamente y quedarse atrás.

4.3. El terrible retorno

A la altura de Escocia, el 11 de agosto, perdieron de vista a la armada inglesa, que desistió en la vigilancia del temido destino de la española por carecer de vituallas y tener las dotaciones muy afectadas por el tifus. Seis días después cayó sobre la Gran Armada la primera borrasca, cerrada de niebla.

De los 117 barcos que habían operado en el Canal, tres se perdieron allí por accidentes (la nao “Nuestra Sra. del Rosario” y la “S. Salvador”, así como la galeaza “S. Lorenzo”), la nao “María Juan” fue hundida y 2 galeones portugueses se dieron al través, además un patache partió hacia España con noticias de lo hasta entonces acontecido, de modo que la fuerza naval española que el 20 de agosto dobló por encima de las islas Británicas, allá por sobre el paralelo 60, estaba formada por 110 unidades.

A partir de aquel momento tuvieron que sufrir más de un mes de sucesivos y tremendos temporales y galernas. Los desaforados vientos desgarraron velas, destrozaron jarcias e, incluso, se llevaron vergas y arrancaron mástiles. Las altas olas abrieron los cascos menos fuertes, provocando vías de agua que las bombas no daban a basto para desalojar. El continuado esfuerzo y las bajas temperaturas que hubieron de soportar los desabrigados marineros y soldados en latitudes tan septentrionales, con el agravante de tener la ración sucesivamente disminuida desde el 11 de agosto, minaron la salud de mucha gente, que enfermó de tifus y escorbuto, diezmando los brazos útiles.

Tal cúmulo de circunstancias obligó a los mandos de los buques en peores condiciones a buscar refugio e intentar reponer provisiones y agua en la accidentada, peligrosa y mal conocida costa oeste de Irlanda. Aquel litoral quebrado y erizado de rocas y acantilados fue la trampa donde se perdió la mayor parte de los 28 barcos consumidos por los temporales. La mayoría de los que allí sucumbieron no fueron buques españoles, sino naves italianas y urcas flamencas y alemanas, de cascos más endebles.

El 21 de septiembre, tras cinco semanas siendo juguete de las olas y los vientos desatados, comenzaron a llegar a los puertos del Cantábrico los bar-