

# PILOTOS Y NAVEGACION EN LA GRAN ARMADA DE 1588 (1)

Dr. M. J. RODRIGUEZ SALGADO  
The London School of Economics,  
University of London

*Mi propio aliento al enfriar la sopa  
Fiebre me produjera, comprendiendo  
Cuanto daño en el mar, si sopla fuerte  
El viento puede hacer. Reloj de arena  
Que viene provocaría en mi la imagen  
De arrecifes y bajos y pensara  
En mi buen San Andrés embarrancado  
Más bajo que su quilla su alto tope  
Besándole en su entierro. ¿Me sería  
Posible ir a la iglesia y ver el Santo  
Edificio de piedra construido  
Y no pensar en rocas peligrosas  
Que con sólo herir el casco frágil  
De mi barco en el mar esparciría  
Mis precisadas especias, adornando  
Con sedas mías las rugientes olas?  
Y en fin, ¿no pensaría: "en este instante  
Puedo tanto tener y luego nada"? (2).*

Al principio de "El mercader de Venecia", de Shakespeare, estas tristes, temerosas imágenes del armador en espera de noticias de sus barcos dan un ambiente sombrío a la obra. Se vislumbran los riesgos de las aventuras marítimas en mares lejanos, y la tragedia del rico reducido a la pobreza por la pérdida de sus naves.

---

**María José (Mía) Rodríguez Salgado**, es Profesora de Historia Internacional en el London School of Economics de la Universidad de Londres, y autora de los libros "The Changing face of Empire: Charles V, Philip II and Habsburg Authority 1551-1559" y "Armada 1588-1988, the official catalogue of the National Maritim Museum Exhibition".

(1) Una versión anterior de este artículo se leyó en la Tercera Conferencia anglo-española de Historia en Londres. Institute of Research, mayo de 1988. La autora de este trabajo se benefició de las animadas discusiones que originó. Estoy muy agradecida a Robert Baldwin por compartir sus grandes conocimientos de la navegación del siglo XVI conmigo. Este artículo le debe mucho a las frecuentes conversaciones que tuvimos sobre el tema. Me gustaría dar las gracias también a Maasten Ultee por su continuo apoyo y ánimo.

(2) William Shakespeare, *El mercader de Venecia*, acto 1, escena 1, parlamento de Salarino.

Cuando Felipe II envió su Gran Armada contra Inglaterra en 1588, tenía mucho más que perder que dinero y mercancías. Si vencía se fortalecería considerablemente la fe católica y muchos creían que la victoria sería el reflujo en la marca de las victorias protestantes y anuncio de la recuperación de la unidad cristiana bajo la Iglesia de Roma. Si perdía, los protestantes cobrarían moral y podrían formar una liga contra él. Los ingleses seguirían entremetiéndose en los asuntos de los Países Bajos, y Portugal, multiplicando sus problemas externos e internos.

Con tanto en juego, es fácil imaginárselo como el mercader:

*Constantemente hierba al aire echara  
Para apreciar la dirección del viento  
Buscando muelles, puertos y bahías,  
Mapas examinara. De seguro  
Que toda cosa que temer me hiciese  
Por mis empresas, triste me pondría (3).*

Ciertamente, Felipe II había estado taciturno la mayor parte del año; el esfuerzo de organizar la empresa le había enfermado de ansiedad y exceso de trabajo. La espera de noticias sobre la suerte de su flota tuvo que ser aún más angustiada. Examinaba el rey cada fragmento de información, pero acostumbrado a la cautela y a no hacer caso de los fantásticos rumores de su tiempo, Felipe no creía a buenos o malos informes hasta confirmarlos a través de varios informantes viables. Así sucedió con las noticias llegadas a la corte en agosto de 1588, que sugerían una gran victoria de sus fuerzas, pero a pesar de sus dudas, estas expectativas hicieron más dura la amarga contrariedad de la derrota (4).

Las razones del fracaso han sido discutidas acaloradamente por mucho tiempo y desde entonces se ha reconocido el papel importante jugado por la meteorología, a la que recientes investigaciones han prestado gran atención. No obstante, Felipe II sigue siendo considerado el más culpable de lo que sucedió. Las últimas teorías expuestas por dos expertos internacionales sobre la maquinaria militar de Felipe II, el Dr. I. A. A. Thompson y el Prof. G. Parker han acentuado la influencia del rey en la tragedia. Thompson culpa a Felipe de intentar algo que él no podía organizar adecuadamente, y critica duramente los preparativos de la campaña. Parker le acusa de estrategia y táctico de sillón que no supo apreciar las implicaciones de su ambicioso plan (5).

---

(3) *Ibid.* Salanio a Antonio.

(4) M. J. Rodríguez Salgado et al., *Armada. The official catalogue to the National Maritime Museum exhibition* (London, 1988), p. 12.

(5) I. A. A. Thompson. "The Invincible Armada", en *Royal Armada, 400 Years* (Manorial Research (Armada) Ltd., London 1988, pp. 160-179. Su libro, *War and Government in Habsburg Spain 1560-1620* (London, 1976), sigue siendo lectura esencial sobre el establecimiento militar de Felipe II. Ver también sus artículos: "The appointment of the Duke of Medina Sidonia to

La lógica conclusión de ambas líneas de crítica es que el rey envió a su gente a una misión imposible. Según Parker, “el rey había creado la Armada y el rey al final la destruyó” (6). El duque de Medina Sidonia ha sido rehabilitado y exonerado, mientras que se ha destacado la valía y capacidad de otros mandos, como Juan Martínez de Recalde. No obstante, no ha sido estudiado un aspecto crucial de la campaña que pudiera ayudarnos a valorar de nuevo la actuación del rey y de los comandantes: el nivel de conocimientos y capacidad técnicos en la flota y en la administración. Este trabajo se ocupa de este amplio tema investigando los problemas de proporcionar a la flota la experiencia técnica que se requería para llevar a cabo la misión.

## I. La estrategia

Felipe II diseñó su estrategia para la invasión de Inglaterra con un amplio fondo de información, teniendo a mano diversos informes y planes detallados, muchos de ellos enviados por exiliados ingleses a partir de 1559. También había estudiado cuidadosamente el informe detallado que hizo Alejandro Farnesio, duque de Parma, en noviembre de 1583 cuando el ataque fue discutido seriamente (7). Cuidadoso al extremo, Felipe envió también a Juan Martínez de Recalde, uno de sus mejores marinos, a tomar sondas del Canal e informar de sus puertos antes de tomar la decisión final del ataque de 1585 (8), y una vez tomada puso en marcha preparativos en gran escala para la campaña. Mientras sus funcionarios se ocupaban de levantar gente y dinero y acopiar víveres, el rey trabajaba sobre mapas y cartas náuticas, derroteros e informes sin cuento. Era un ávido coleccionista de mapas y su biblioteca contenía algunos de los mejores atlas y libros de texto sobre navegación. Dos notas cursadas entre Felipe y su secretario revelan que estaban empleando dos mapas y un derrotero para fijar la posición de los puertos del Canal de la Mancha y establecer las distancias exactas entre ellos. Su afición a la Geografía y sed de conocimientos le movieron a favorecer con encargos a Abraham Ortelius, cuyos mapas decoraban las habitaciones de Felipe. Incluso después de que Ortelius optara por permanecer en la ciudad rebelde de Amberes. Su gran obra, el *theatrum* Irbis Terrarum fue

---

the command of the Spanish Armada”, *Historical Journal*, xii (1969), pp. 197-216; y “The Armada and a administrative reform: the Spanisch council of war in the reign of Philip II”. *The English Historical Review*, vol. lxxxiii (1967). G. Parker, “Why the Armada failed”, en *History Today*, vol. 38 (1988), pp. 26-33. Estas ideas fueron ampliadas en el libro que escribió con C. Martin, *The Spanish Armada* (London, 1988).

(6) “Why the Armada failed”, p. 33.

(7) AGS E. 590, f. 125. Parma recordó a Felipe esto tres años más tarde. Yo no he visto el informe original.

(8) L. Cabrera de Córdoba. *Felipe II. Rey de España*, (2.ª Ed., 4 vols., Madrid, 1876-7), III p. 228.

una de las fuentes consultadas por Felipe para determinar la estrategia de su empresa (9).

Las dos propuestas más importantes presentadas a Felipe en 1586 para una invasión de Inglaterra fueron las del marqués de Santa Cruz y el duque de Parma, sus dos jefes militares más distinguidos. Ambos buscaban el mando supremo de la empresa y sugerían planes que aprovechaban al máximo sus capacidades y efectivos. Santa Cruz quería una gran campaña naval organizada en España; su éxito en Terceira pudo haberle servido de inspiración para esta campaña naval. Parma proponía una acción audaz a través del Canal con su ejército, el mejor de Europa, que cruzaría desde la costa flamenca en pequeñas embarcaciones para un desembarco por sorpresa, probablemente en el estuario del Támesis, de forma que pudieran marchar sobre Londres y sitiaria a los pocos días de su llegada. Ambos planes eran factibles, pero Felipe no optó por ellos, sino que desarrolló su propio plan muy influido por el de Parma, pero que hacía un mejor empleo de sus recursos: sus mejores soldados, que estaban en los Países Bajos; y sus mejores barcos, que se encontraban en España (10).

Recientemente se ha escrito que combinó los dos planes porque tenía bastante dinero para costear ambos (11), pero no es así. Felipe combinó las dos fuerzas y no los planes; la estrategia que él ideó tenía elementos de las proposiciones de Parma y Santa Cruz, pero era distinta de la correspondiente a cada uno. Además estaba escaso de dinero, como siempre, y tratando de mantener bajos costes. El único elemento de la propuesta de Santa Cruz fue el empleo de una gran flota ibérica, pero mientras que el marqués había intentado que la flota actuara independientemente contra un objetivo importante, y su estrategia dependía del empleo de naves a remo que le permitiera desembarcar a lo largo de la mayor parte de la costa inglesa o irlandesa, el rey quería que montaran una diversión en Irlanda. A pesar de los alegatos de sus mandos navales, no les permitió llevar más que una muestra de cada clase, cuatro galeras y cuatro galeazas, porque temía que las potencias musulmanas atacaran sus posesiones del Mediterráneo mientras él estaba ocupado en el Norte. Sin galeras, el plan de Santa Cruz quedaba inoperante y el radio de acción de la flota muy limitado. Sólo podía fondear en unos pocos lugares y el desembarco de sus hombres con sólo los botes de los barcos sería lento, difícil y peligroso.

La estrategia de Felipe se basaba en su creencia de que no tenía fuerzas suficientes en España o en los Países Bajos para un ataque decisivo singu-

---

(9) AGS E. 431, ff. 15 y 16. Felipe dio tres copias del *Theatrum* al Escorial; el contenido de al menos otro Atlas estaba en cuadros repartidos por sus habitaciones. P. Guillermo Antolín: "La librería de Felipe II. Datos para su reconstitución" en *Reivindicación histórica del siglo XVI*. Boletín de la Real Academia (Madrid, 1928), pp. 335-426. B. Rekers, *Benito Arias Montano, 1527-1598* (Roningén, 1961), esp. pp. 127, 147, 157.

(10) M. J. Rodríguez Salgado. *Armada*. Introducción por Rodríguez Salgado, pp. 17-20.

(11) Martin y Parker. *The Spanish Armada*, p. 119.

lar. La principal defensa de Inglaterra era su marina y por tanto hacía falta algún apoyo naval para el éxito del ataque. Por desgracia Felipe no tenía buques de guerra en los Países Bajos, en donde se encontraban sus mejores tropas, y era inconcebible que se pudiera invadir con éxito sin éstas.

También influyeron en su estrategia consideraciones políticas y dinásticas. Tenía que nombrar al duque de Parma como jefe de la empresa, tanto por ser el jefe militar más distinguido del Imperio como a causa de su aceptación por el Papa (cuya ayuda Felipe II consideraba vital), pero no confiaba en él totalmente. Parma y Felipe tenían derechos a la corona de Inglaterra y al planear una operación conjunta, el rey podía nombrar un segundo jefe que pudiera controlar a Parma si fuera necesario imponer los derechos del rey en Inglaterra.

Por último Felipe recordaría el gran éxito de las operaciones combinadas para la ocupación de Portugal (especialmente Lisboa) en 1580, como un ejemplo reciente de lo eficaz que podía ser su ejército dándole un potente apoyo naval (12).

Naturalmente, ni Parma ni Santa Cruz quedaron contentos con la propuesta del rey, ya que se veían cada uno privados del honor del mando único. No obstante, Felipe, después de otorgarles privilegios y favores, dejó claro que no admitiría quejas; podían aceptar el mando conjunto o dimitir. Santa Cruz y Parma refunfunaron, pero luego se entregaron a la tarea haciendo lo que pudieron para aumentar su parte en la empresa. En los meses siguientes experimentaron periodos de depresión y desaliento cuando criticaban la estrategia del rey, mejor dicho, las estrategias, ya que Felipe II varió en detalle el plan varias veces entre 1587 y 1588, según las agresiones inglesas y el tiempo. No obstante, Santa Cruz y también Medina Sidonia escribieron muchas cartas lisonjeras acerca del plan que fue adoptado finalmente y expresaron su firme convicción de que tendría éxito. En fechas tan avanzadas como febrero de 1588 Parma describía la estrategia real para una doble invasión como admirable y no aceptaría cambios en ella (13).

La estrategia del rey, esbozada en septiembre de 1587 y más o menos conformada en febrero del 88, era enviar una gran flota desde Lisboa a Cabo Margate, donde esperaría la llegada de Parma y sus tropas. Podía incluso entrar en el estuario del Támesis si la situación era favorable. Desde una u otra posición la flota española desorganizaría toda fuerza naval enemiga y posiblemente podría bloquear a la flota inglesa en el río Támesis; pero el rey dejaba bien claro que la principal misión de la Armada era cubrir el paso y desembarco de Parma. No debía intentarse derrotar a la flota inglesa a menos que ésta intentara impedir el desembarco (14). Se añadían limitaciones

(12) W. S. Malthy, *Alba* (Berkeley, 1983), capítulo 14.

(13) Para un estudio más extenso de esto ver la introducción por Rodríguez Salgado a *Armada*, pp. 24-7. Carta de Parma a Felipe II. AGS E. 594. f. 8.

(14) Simon Adams, en el artículo presentado a la conferencia anglo-española, "The Battle that never was", acentúa correctamente este aspecto, véase pp.

estrictas para asegurar que la empresa no emprendiese ninguna acción independiente hasta que Parma hubiera puesto pie en Inglaterra y en ese caso solamente si Parma no necesitara más apoyo moral.

El rey no implicó a mandos ni a expertos en el proceso final de la decisión, lo que era su método normal. Reunía información, escuchaba las distintas opiniones, y luego se retiraba con montones de papeles y notas y decidía por sí. Los informes de los expertos y la información impresa la confrontó con sus propios conocimientos de mando militar, así como los correspondientes al Canal de la Mancha, que había navegado en cinco ocasiones entre 1554 y 1559. Sus experiencias en Inglaterra le afectaban en otras formas, por ejemplo: no esperaba mucha ayuda de los católicos ingleses, a pesar de los fervientes ofrecimientos de los exiliados (15). Otra razón para limitar el proceso de consultas en el momento decisivo, fue porque el secreto era esencial, si no el plan sufriría filtraciones y sería divulgado. No obstante, una vez esbozada su estrategia, Felipe deseaba conseguir más opiniones sobre el plan y se decidió a sondear, extraoficialmente al menos, a dos experimentados marinos, Miguel de Oquendo y Juan Martínez de Recalde (16). Lo que le dijeran, sea lo que fuere, no le inclinó a cambiar su plan, pero existen indicios de que expertos navales, entre ellos Recalde y estrategas militares como Bernardino de Escalante, pensaban que la estrategia elegida era demasiado arriesgada. En el Canal de la Mancha no había un puerto donde la gran flota filipina, la mayor parte de gran calado, se pudiera refugiar y reparar. Consideraban mejor enviar la flota contra uno de los puertos occidentales ingleses, que quedaban más cerca de España y tenían defensas débiles. Falmouth, Plymouth y Dartmouth eran los tres sugeridos por Recalde; Escalante prefería Milford Haven, entre otros. El viaje desde España a las zonas occidentales de Inglaterra era relativamente fácil y la flota española podía mantener libre el paso sin mucha dificultad. Las alternativas que proponían una vez que se hubiese ganado un puerto eran dos: penetrar en dirección a Bristol o seguir la costa meridional.

Había buenas razones para seguir cualquiera de las dos líneas de acción (17). Consideraciones similares apoyaban la sugerencia de que Felipe debía concentrarse entre Irlanda en vez de intentar un ataque directo contra Inglaterra. Cualquiera de estas estrategias "occidentales" eran menos arriesgadas, pero tenían graves inconvenientes, pues significaba que el Ejército de Flandes había de actuar sólo en algún punto de la costa oriente de Inglate-

---

(15) Detalle de las experiencias de Felipe como rey en Inglaterra se pueden ver en M. J. Rodríguez Salgado, *The Changing face of empire. Charles V, Philip II and Habsburg authority, 1551-1559* (Cambridge, 1988) y D. M. Loades. *The reign of Mary Tudor* (London, 1979).

(16) AGS E. 165, f. 11. Felipe a Santa Cruz.

(17) C. Fernández Duro, *La Armada Invencible* (2 vols. Madrid, 1884-5); II, pp. 169-172. Opinión de Recalde. Evaluación negativa del plan por Escalante. AGS E. 165 f. 223, carta a Felipe de Sevilla, 3 abril 1588. Medina Sidonia informó desde La Coruña que varios pilotos le habían aconsejado tomar un puerto antes de llegar a Dover. AGS E. 165, f. 125. Felipe a Medina Sidonia. 21 junio 1588.

rra, si es que podía actuar; y que la Armada tenía que valerse de los pocos e inexpertos soldados disponibles en la península Ibérica; sobre todo, esta estrategia occidental suponía un empeño militar y naval de larga duración, lo que Felipe deseaba evitar. Todos sus partidarios admitían que la conquista sería lenta aunque aseguraban a Felipe que sus fuerzas llegarían finalmente a Londres. El plan de Parma tenía la ventaja del ataque directo a la capital, y los resultados serían inmediatos, e incluso con éxito parcial podían llevar a Isabel a la mesa de negociación; además el ejército de Flandes operaría cerca de sus bases y podría efectuar una retirada rápida en caso necesario, aparte de que el ataque al punto más fuerte del enemigo era siempre de mucho mayor prestigio.

Felipe II se daba cuenta de que había ideado una estrategia difícil que requería una perfecta coordinación en el tiempo y el concurso de factores favorables internos e internacionales; no obstante, estaba convencido de que tendría éxito si actuaba rápidamente y mantenía el muy importante factor de sorpresa. Sin embargo, cuando dio la orden de atacar en septiembre de 1587 sobrevino el primero de los muchos conflictos entre el rey y sus mandos y expertos.

Felipe quería iniciar la campaña en seguida, por varias y sólidas razones: primera, la situación internacional era favorable; segunda, Roma le había prometido un préstamo considerable si actuaba antes de diciembre; tercera, necesitaba desesperadamente rehacer su prestigio después de las últimas agresiones inglesas contra España y el Nuevo Mundo; y por último, estaba ansioso por evitar otro ataque inglés en la primavera de 1588. Aunque tanto Santa Cruz como Parma comprendían esto, se opusieron a la voluntad real porque no estaban sus fuerzas preparadas y ambos temían a los temporales del invierno. En sus instrucciones a Santa Cruz, Felipe reconocía los riesgos de la navegación a Inglaterra en pleno invierno, “y más por aq(ue)l Canal y sin tener puerto cierto, mas las otras causas q(ue) hazen tomar este resolución vien a ser aun a ser de más peso”. Aparte de poner su confianza en Dios —cuya causa trataba de defender— y su fuerza numérica, Felipe confiaba en que se dotaría a la flota de la necesaria información y pericia para realizar su tarea: “las relaciones y cartas particulares de aq(ue)llas costas que llevara el marq(ué)s daran luz, y los pilotos del armada del Oquendo serán platicos” (18).

Estas breves palabras son extremadamente importantes. Sugieren que ya habían surgido dudas acerca de los preparativos técnicos de la Gran Armada y no es probable que la seguridad que Felipe tenía en que el capitán general poseía suficientes mapas e información calmaran las ansiedades del resto de la flota. El riesgo de separarse de la capitana en los inevitables temporales del invierno era muy grande, y aún más importante, la flota evidentemente sufría gran falta de buenos pilotos: escasez que los buques guipuzcoanos de Oquendo se suponía remediarían.

(18) AGC E. 165, ff. 6-7 minuta.

Cuando se embargaron por la corona buques mercantes durante 1585-88, sus dotaciones fueron obligadas, normalmente, a permanecer a bordo y muchos de estos barcos, bien alemanes o levantinos, navegaban por el Canal para sus negocios, como Felipe se lo recordó más tarde a Medina Sidonia. Los buques de Levante navegaban regularmente a Francia e Inglaterra, mientras que las urcas alemanas traficaban entre el Báltico y el Mediterráneo (19), por lo que se puede suponer que la mayoría disponían de pilotos y maestros que podían llevar sus barcos al punto designado. No obstante, éstos no eran suficientes y las palabras de Felipe demuestran que estaba enterado del problema, pero remiso a solucionarlo, ya que ello significaba retraer la salida de la flota. A pesar de las quejas de Santa Cruz de que la flota no estaba lista, Felipe decidió en enero de 1588 que debía salir a primeros de febrero. No por primera vez las necesidades políticas pesaron más que las consideraciones prácticas; el honor y la necesidad de atacar a Isabel antes de que ésta pudiera organizar su defensa eran mucho más importantes para el rey que la escasez de hombres, artillería, municiones y víveres. Sin embargo, la falta de marineros expertos continuó preocupando a Santa Cruz: el 4 de febrero, pocos días antes de la salida ordenada, pedía más pilotos, rogando a Felipe II que permitiera transferir a Cristóbal Sánchez del frente mediterráneo (20), pero el rey no permitiría debilitar su flota mediterránea mientras permaneciera la amenaza del ataque desde el norte de Africa y el imperio otomano. Mas al fin tuvo que aceptar que la Armada tenía escasez de pilotos y marineros. Santa Cruz había hecho enérgicos esfuerzos para completar las dotaciones con flacos resultados; en diciembre de 1587 tenía 4.898 hombres de mar; en febrero de 1588, 5.124 (21). El rey se decidió por remedios desesperados y dio poderes a Santa Cruz para organizar una razia nocturna sobre barcos franceses y de otras naciones en Lisboa y Setúbal el día antes de salir y apresar a los hombres que necesitase (22). La muerte de Santa Cruz impidió la ejecución de este plan.

Secuestrar marinos extranjeros en un asalto nocturno era un acontecimiento extraordinario incluso en el siglo XVI, en que los monarcas regularmente empleaban la fuerza para obtener lo que necesitaran para la guerra. Poco se podía confiar en hombres tomados violentamente para servir a un amo extranjero; por el contrario era de temer que se esforzarían para entorpecer y aun sabotear la empresa. Por lo general, la falta de marineros rasos se solucionaba ofreciendo mayores sueldos para atraer nuevos reclutas o reduciendo los niveles de dotación; como solución extrema podía reducirse el número de barcos y los marineros distribuirse entre el resto. La decisión de Felipe de tomar gente a la fuerza de barcos no secuestrados muestra su deseo de enviar una flota lo más grande posible. Pudo también decidirse a

---

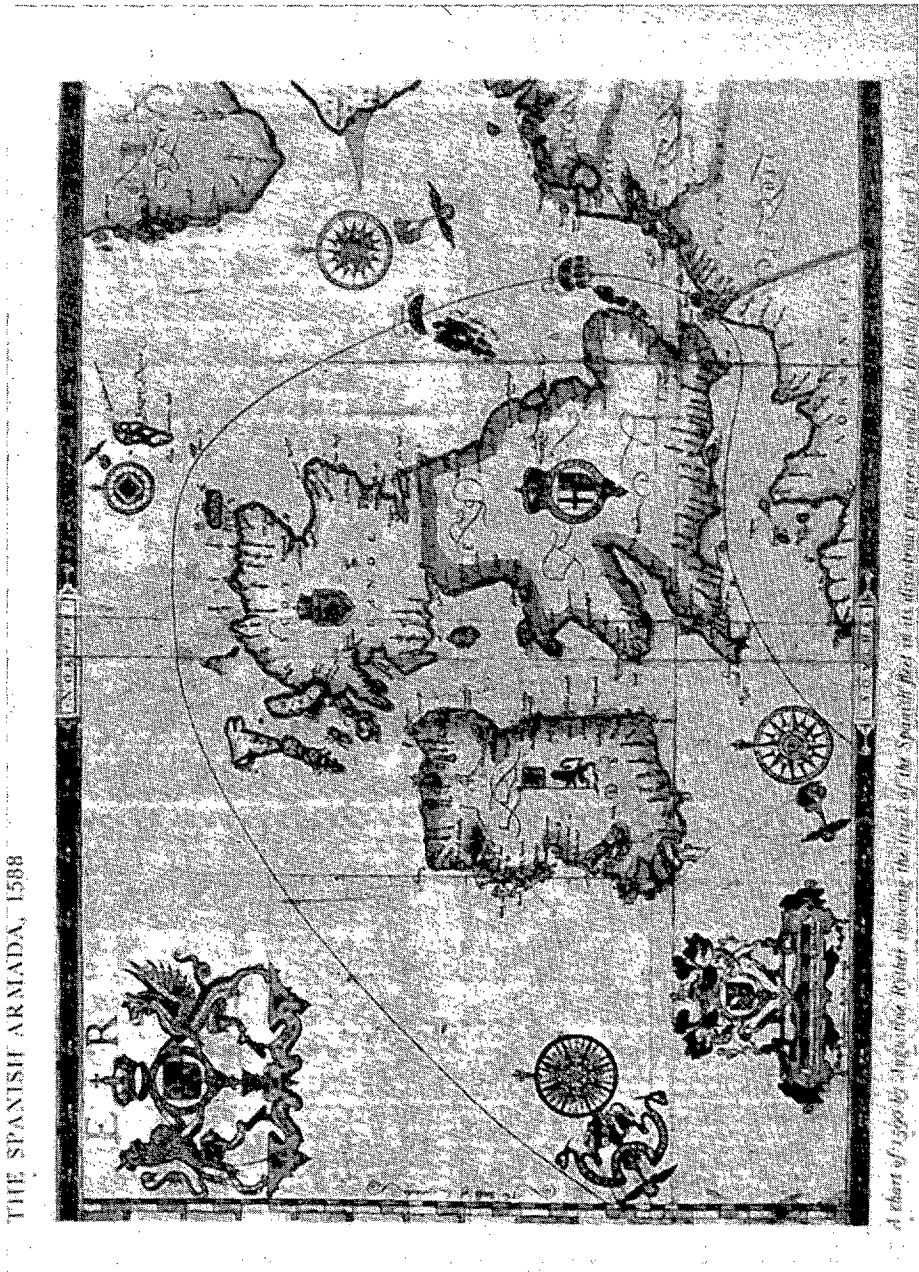
(19) AGS E. 165, ff. 133-4. Felipe a Medina Sidonia, San Lorenzo, 5 julio 1588.

(20) AGS GA. 220, f. 4. Lisboa, 4 febrero 1588.

(21) AGS GA. 221, f. 46; GA 221, f. 59.

(22) Fernández Duro, *La Armada Invencible*, I p. 451.





Carta de 1590 de Agustine Ryther, donde se muestra la derrota de la flota española.

estos extremos a causa de su desesperación por llevar pilotos y maestros con más experiencia en la flota, ya que éstos eran extremadamente difíciles de encontrar; pero ¿por qué había escasez de ellos en Iberia, que indudablemente era el Estado más avanzado entonces en tecnología de navegación?

## II. La navegación en la Iberia del siglo XVI

El siglo XVI fue testigo de un notable cambio en el "status" y adiestramiento de pilotos en Europa. Queda poca documentación acerca de los pilotos o prácticos más corrientes, aquellos que conducían a los barcos en su entrada a los puertos; igualmente los archivos contienen poca información sobre los pilotos mercantes fuera de las espectaculares derrotas a las Indias.

Esto refleja la valoración contemporánea de su importancia y funciones: la pericia náutica para la mayoría de los viajes marítimos eran limitadas y había cambiado poco durante el siglo anterior, podía ser ejercida bien por pilotos especializados, maestros o por oficiales de menor rango (23). Lo que importaba era la capacidad de memorizar marcas de tierra, calcular distancias y tener conocimiento de las mareas y aguas en que navegaban, empleándose cálculos de la velocidad del buque y una estima muy simples. Como indicaba Michael Coignet en su texto de pilotaje de 1581, la experiencia e instrucción por viejos pilotos eran los requisitos para una eficaz navegación costera y bastarían para la mayoría de los buques que navegaban por derrotas bien establecidas (24). Se conocía la aguja magnética, los portulanos y la observación celeste, y se empleaban regularmente en sus viajes más largos, pero escasamente en viajes rutinarios costeros (25).

Las exploraciones portuguesas en Africa y el posterior descubrimiento de nuevos continentes reflejaban el gradual avance en navegación y proyecto de buques, pero lo que es más importante, dieron un tremendo empuje a la invención y mejora de instrumentos y técnicas. El adiestramiento de pilotos para las nuevas navegaciones a grandes distancias se convirtió en asunto de la mayor importancia para el gobierno central. Las potencias ibéricas establecieron instituciones especiales para la instrucción y control de estos especialistas, por muy buenas razones, siendo la más obvia, que los buques con navegantes expertos solían llegar a salvo. Más importante era la necesidad de controlar información de gran valor político. Los pilotos expe-

---

(23) Para ejemplos ver F. F. Olesa Muñido. *La organización naval de los estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII* (2 vols., Madrid 1968), esp. II, pp. 701-2, 848).

(24) Michael Coignet, *Instruction nouvelle des points plus excellents et nécessaires touchant l'art de naviger*. Anversa 1581, citado por D. W. Waters, *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times* (London, 1958), p. 4.

(25) E. G. R. Taylor, *The Haver-finding art* (Londres, 1956), esp. partes III y IV.

rimentados podían llevar a otros a las nuevas tierras y junto con cartógrafos establecer la posesión de aquellos territorios después que las naciones ibéricas y el Papado dividieron el mundo con sus arbitrarias líneas.

Era esencial el control de la información y pronto se hizo corriente la falsificación deliberada y el empleo de trucos para confundir al enemigo. Las prolongadas y poco decorosas disputas sobre la posición y posesión de las Molucas y las Filipinas, ilustran el valor de los pilotos y cartógrafos, y la forma en que los gobiernos explotaban la nueva tecnología (26).

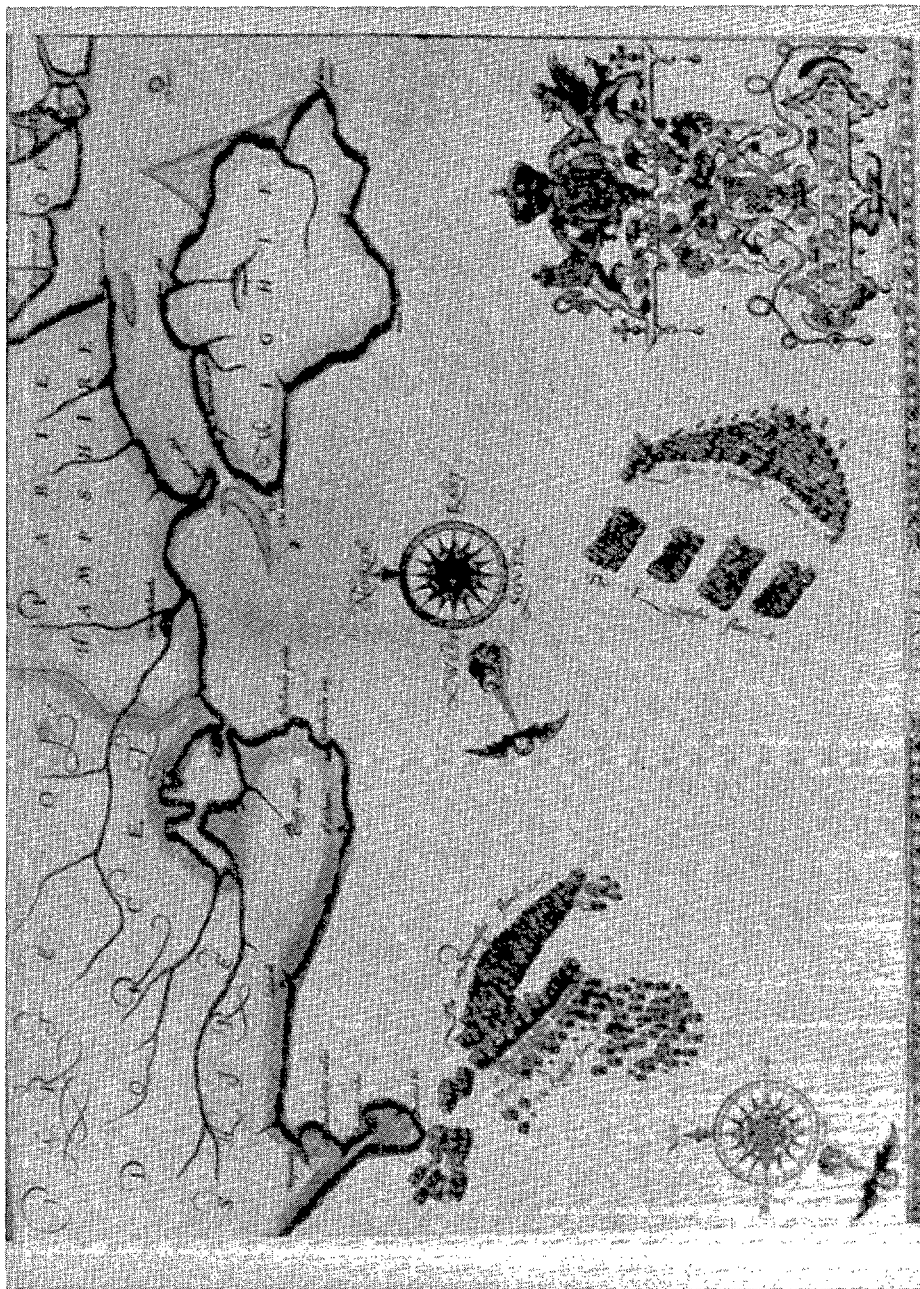
Cuando Felipe II volvió a España como regente en 1551, inmediatamente mostró su interés por la navegación y la geografía y su deseo en mejorar estas ciencias, e inició una completa reforma de la instrucción técnica que se daba a los pilotos y maestros en la Casa de la Contratación de Sevilla. Creó una cátedra de navegación y cosmografía en 1552 y reguló el contenido de los cursos. Los aspirantes a piloto recibían buena base teórica para las observaciones astronómicas, así como instrucción en el empleo de instrumentos como la aguja magnética, el astrolabio, el cuadrante, la ballestilla y los relojes. En 1582 fundó en Madrid una nueva Academia de Matemáticas, siendo la navegación una parte muy importante del curriculum; se pretendía que sirviera de modelo para otras instituciones provinciales y urbanas pero, al no poder financiarlas la Corona, no se materializaron (27). El aprecio de la pericia de los pilotos era evidente en la legislación y en los nuevos tipos de pagas, como muestran contratos del siglo XVI en que muchos pilotos eran pagados mejor que los maestros de los buques en los viajes al Norte y a las Indias. Después de 1573 se permitió a los pilotos hacerse maestros, y a partir de 1580, armadores sin conocimientos de navegación eran permitidos a ser maestros en sus propios barcos siempre que llevaran a bordo al menos dos pilotos, estando claro que los pilotos eran considerados ahora con suficiente experiencia para realizar las tareas desempeñadas anteriormente por el maestro y el piloto, es decir, fijar el rumbo, navegar y maniobrar el barco (28).

Los aspectos teóricos de la navegación aumentaron notablemente durante este siglo. Los españoles y portugueses eran los primeros en cartografía y en la construcción y empleo de instrumentos náuticos, produciendo también los mejores maestros, como pronto se dieron cuenta los demás países. El *Arte de Navegar*, de Medina, publicado en 1545, se utilizaba ya en su traducción francesa en 1554 y posteriormente se publicó en la mayoría de las lenguas europeas. El libro *Breve compendio de la sphaera y del Arte de Nave-*

(26) D. C. Goodman, *Power and Penury, Government, Technology and Science in Philip II's Spain* (Cambridge, 1988), pp. 53-65; R.C.D. Baldwin, "The development and interchange of navigational information and technology Europe and Asia, 1500-1620" (M. Litt Thesis University of Furham, 1980), pp. 120-153.

(27) Goodman, *Power and Penury*, pp. 73-4, p. 85, n. 53; Baldwin, "The development and interchange of navigational information", pp. 120-53.

(28) Olesa Muñido, *La organización naval*, II, pp. 886-9.



Detalle de la carta de Agustine Ryther.

gar, de Martín Cortés, se publicó en Sevilla en 1551, siendo adoptado como texto fijo por la Casa de la Contratación, y haciendo mucho para aumentar el interés y el conocimiento de la navegación astronómica. Fue traducido al inglés por Richard Eden y publicado en Londres en 1561: la primera de nueve ediciones antes de 1630. Del mismo modo, el mismo libro de texto adoptado por la Casa, el *Compendio del Arte de Navegar* de Rodrigo Zamorano (Sevilla, 1582), fue pronto traducido al inglés y al holandés (29). Pedro de Medina y Rodrigo Zamorano afirmaban con orgullo que ahora los pilotos podían navegar con el empleo de la aritmética, geometría y astronomía y no necesitaban marcas de tierra para guiarse. En realidad los más renombrados autores y maestros del arte de la navegación no tenían experiencia naval (30). Aunque García de Palacio en su *Institución Náutica para Navegar* (México, 1587), ponía la experiencia en la mar por delante de los conocimientos matemáticos, astronómicos y cosmográficos para el piloto ideal, se concedía mayor respeto a aquellos con capacidad teórica que a los con sólo experiencia práctica. La Corona mantuvo equilibradas las cosas al insistir en que los pilotos para las Indias no debían obtener licencia antes de haber adquirido experiencia práctica navegando por aquellas aguas. Pero quizá el obstáculo más eficaz hacia la transformación del pilotaje en una pericia ampliamente técnica fue la presión comercial, pues la expansión del comercio de Indias requería una continua provisión de pilotos, por lo que se redujo dramáticamente el tiempo empleado en la instrucción formal. Si bien se había pretendido que los pilotos debían pasar un curso de un año, en 1555 se redujo a tres meses y en 1567 a dos contando los días festivos. Los maestros se quejaban del bajo nivel entre los pilotos adiestrados, pero estas críticas se dirigían a las deficiencias en la lectura y escritura de algunos pilotos, y a la falta de interés que demostraban ciertos pilotos por aspectos más teóricos del curso (31). Aquellos pilotos empleados en la carrera de Indias eran considerados como los mejores expertos del oficio y las potencias extranjeras trataban continuamente atraer pilotos españoles y portugueses a su servicio, siendo el problema que nunca había bastantes para satisfacer a la demanda.

Es tentador generalizar la experiencia en la carrera de Indias y suponer que el pilotaje náutico en todas las áreas se desarrolló en una ciencia más académica y basada en instrumentos, pero el pilotaje en las derrotas tradicionales, en especial el Canal y el Mediterráneo, siguió más bien como antes, con observaciones primarias de tierra y mar y adiestramiento de los pilotos sobre la tarea. En la década de 1580 el autor naval Bernardino de Escalante hacía una amplia pero clara distinción entre “marineros de costa

(29) Rodríguez Salgado et al., *Armada*, p. 205-210. Detalles del impacto de técnicas ibéricas en el desarrollo europeo en Baldwin *op. cit.*

(30) Goodman, *Power and Penury*, p. 85, n. 53.

(31) Goodman, *Power and Penury*, p. 78; Baldwin, *op. cit.*, pp. 143-4.

y derrota y otros de alta mar” (32). El mecenazgo real estaba casi totalmente dedicado a la reglamentación de los últimos y específicamente de las derrotas de Indias, pero en 1575 Felipe II trató de mejorar el pilotaje norteño designando a un profesor, Andrés de Poza, para viajar y enseñar a los pilotos de las costas del Norte las nuevas técnicas de navegación (33). No podemos decir qué éxito tuvo, pero esta resolución es indicio de su conciencia de que la navegación declinaba en sus dominios septentrionales.

### III. Los pilotos en la Armada de 1588

En el detallado comentario que el duque de Parma presentó en abril de 1586 sobre la propuesta invasión de Inglaterra, avisaba a Felipe II que posiblemente los ingleses serían superiores en el mar: creía que Isabel podía conseguir ayuda de Holanda, Zelanda, Alemania y Francia, dando a Inglaterra superioridad numérica. Más adelante se mostraba preocupado por la falta de un puerto con calado para la flota española y reconocía que los ingleses tendrían la ventaja de alistar “marineros más pláticos en estos canales y mares de por aca de los q(ue) serian los de Vmd; q(ue) si se huviese de venir a las manos con ellos con el conocimiento q(ue) tienen de los bancos, crecientes y menguantes de las aguas de los puertos y surgideros de toda la costa [q(ue) en fin es suya] y con tener las espaldas aseguradas podrán pelear con mucha ventaja” (34). Estaba claro que Felipe necesitaba gente con aptitudes similares. Como Fernando Gutiérrez de Ureña señalaba, no se podía emprender una campaña contra Inglaterra o Irlanda sin un buen número de pilotos, marineros y timoneles con experiencia, porque solamente los hombres con práctica en sondajes, conocimiento de las mareas del Canal y de los puertos podían navegar allí sin peligro. Para navegar en aquellas aguas, añadía Gutiérrez en su pedante epístola, “se ha de yr a buscar por la sonda y conviene mucho a cada piloto dos otrr(o)s buenos marineros q(ue) sean muy corsarios de aq(ue)lla costa, porla aber usado y tener mucha esperienzia della” (35).

La falta de pilotos en la Iberia del siglo XVI era general, mas los pilotos de las aguas septentrionales eran extremadamente escasos. El comercio entre España, Portugal y el norte de Europa había sufrido mucho por las guerras en Francia y los Países Bajos, así como las hostilidades inglesas

---

(32) H. Lapeyre, *Une famille de marchands: Les Ruiz* (Paris, 1955), p. 194. Meditando sobre un texto del siglo XVIII (abrége de Pilotage) que recomendaba que para calcular la velocidad el piloto debía tener en cuenta la calidad del barco, el viento y la velocidad del agua y la marea, Lapeyre (p. 192) concluía que “Autrement dit, on se fiait des impressions”.

(33) Goodman, *op. cit.*, p. 73.

(34) AGS E. 590, f. 125.

(35) AGS GA. 225, f. 112, de San Vicente, 8 de julio 1588. Ureña había servido en las flotas de Felipe II desde 1558 y la carta la mandó tanto para aconsejar al rey como para pedir favores por los servicios pasados.

desde los años 1560. En 1572 los riesgos eran tan excesivos que Felipe II había prohibido los seguros de barcos de la ruta España-Países Bajos. Ese mismo año los rebeldes habían ocupado muchos de los puertos de Holanda, y en 1574 tomaron Middleburg con la última gran flota española de la lana, dejando al rey sin puertos de buen calado en los Países Bajos, y a sus súbditos privados de contactos comerciales regulares (36). Desde 1574 se encargaron del transporte comercial entre los países septentrionales y España buques nortehños, y los barcos, pilotos y marineros españoles cambiaron a otras rutas o se dedicaron a otras ocupaciones, lo que explica la abundancia en España de buques alemanes y de otras naciones del Norte en 1588, así como la escasez de marinos españoles con experiencia en regiones ibéricas que antes habían mantenido contacto regular con los puertos del Canal. Cuando Felipe II ordenó a sus funcionarios de Galicia buscar en 1588 pilotos prácticos en el Canal, solamente pudieron encontrar uno que únicamente había navegado dos veces por él; otro piloto gallego más experto en aquellas aguas, estaba fuera del país (37).

Mejor respuesta tuvo con la costa de Vizcaya. El corregidor don Ordoño de Zamudio, a quien confió esta importante misión, previno al rey que no sería fácil encontrar pilotos del Canal, pues el comercio con los Países Bajos había cesado hacia bastantes años y los pilotos y marineros con experiencia en el Canal estaban dedicados al lucrativo comercio con Francia (las derrotas de Vizcaya-Nantes-Rouen) o habían abandonado de todo la mar. No obstante, encontró relativamente pronto seis "pilotos famosos" en Laredo y Castro Urdiales junto con unos cincuenta marineros con experiencia; desgraciadamente tuvo que emplear soborno y violencia para que se alistasen en la Armada. Zamudio cuenta "Ban forçados blasfemando de mi" (38). Posteriores investigaciones elevan la cifra a nueve pilotos y un centenar de hombres (39). A los pilotos se les dio sustanciosos incentivos: 100 ducados al contado y muy buenos salarios, así con promesa de un trato honorable (40), aun así, Zamudio avisaba al rey que algunos eran extremadamente hostiles por haber sido forçados a dejar sus casas y obligados a entrar al servicio del rey. Todos ellos eran muy expertos y sólo cuatro fueron descritos como disgustados pero razonables. Otros tres (López de Ocina, Juan de Escalante y Martín Vélez de Liendo) fueron señalados como "de los más principales" tan

(36) El incidente de la flota de la lana ha sido admirablemente descrito por William D. Philips jr. y Carla Rahn Phillips, "Spanish wool and Dutch rebels: Middleburg incident of 1574". *American Historical Review*, vol. 82 (1977), pp. 312-330.

(37) AGS GA. 220, f. 91. El marqués de Cerralbo al rey. La Coruña 29 febrero 1588; GA. 222, f. 148, *Ibid.* 24 marzo.

(38) AGS GA. 220, f. 94. Laredo, 24 febrero 1588; cita de GA. 222, f. 134, 1 marzo 1588.

(39) Fernández Duro, *La Armada Invencible*, II, p. 210.

(40) AGS GA. 222, f. 126 (21 marzo 1588). Duarte de Acuña les entregó 2.000 ds. por el viaje. Felipe supo de su salida a mediados de abril e inmediatamente informó a Medina Sidonia. Fernández Duro, *La Armada Invencible*, I, pp. 520-1.

pronto como llegaron a la flota. Partieron todos a Lisboa en marzo de 1588, estando ya por entonces la empresa al mando del duque de Medina Sidonia, quien estaba tan ansioso de incorporarles a ella que sugirió se enviaran barcos para recogerles, en vez de dejar en manos de los funcionarios reales las disposiciones para el viaje (41).

Medina Sidonia tenía una gran experiencia en preparar las flotas de Indias, lo que había de resultar una gran ventaja cuando fue designado para mandar la Gran Armada en 1588. Bajo su firme dirección, la flota aumentó de tamaño y se remediaron las deficiencias más graves, creciendo el número de barcos de 114 a 151 entre febrero y marzo, y el número de hombres de mar, de 1.124 a 7.666 (42); se embarcaron más cañones, munición y vituallas y la cantidad de soldados aumentó de 12.604 a 18.539. La iniciativa para la mayor parte de estas mejoras partió del duque, pero éste se benefició de la prolongación del tiempo de preparación, como puede verse en el caso de los pilotos, y de que en los meses anteriores Santa Cruz y Felipe II habían dado órdenes de acopiar más cañones, anclas, víveres, etc., que se ejecutaron bajo el mando del duque. El inesperado retraso en la salida dio tiempo para que se reforzara la flota con miles de hombres y más buques.

Naturalmente Medina Sidonia valoraba la pericia y experiencia naval, pero inició su mando con la errónea noción de que los pilotos de la carrera de Indias eran superiores en todos los aspectos y debían ser más honrados. Cuando Felipe II le informó que estaba tratando de encontrar pilotos en el norte de España, Medina Sidonia replicó que procuraría cuantos más pilotos pudiera en Andalucía, pensando que no importaba que estos hombres estuvieran adiestrados para navegar al Nuevo Mundo y nunca lo hubieran hecho a los Países Bajos, al contrario: “aunq(ue) no ayan navegado a Flandes seran mas de servi(cio) que no otros q(ue) no tengan su experiencia” (43).

Los pilotos del Nuevo Mundo fueron por algún tiempo mucho más respetados que sus colegas de los mares del norte, pero al final Medina Sidonia llegaría a apreciar lo esencial que para navegar seguros por el Canal de la Mancha era imprescindible llevar pilotos con conocimientos muy especializados. A mediados de julio, don Pedro de Valdés se quejaba a Felipe de que los capitanes y maestros de su escuadra estaban muy disgustados porque Medina Sidonia no les consultaba en asuntos navales, y le aseguraba que todos ellos eran ricos, honestos “y de mucha platica y esperiencia en las cossas de mar, y por averse criado siempre en la carrera de Yndias” (44). Las relaciones entre Valdés y Medina Sidonia eran tirantes y el desaire hacia su escuadra pudiera haber sido en parte dirigido al mismo Valdés. No obstante, importa resaltar que la capacidad de estos hombres no parecía ser tan

---

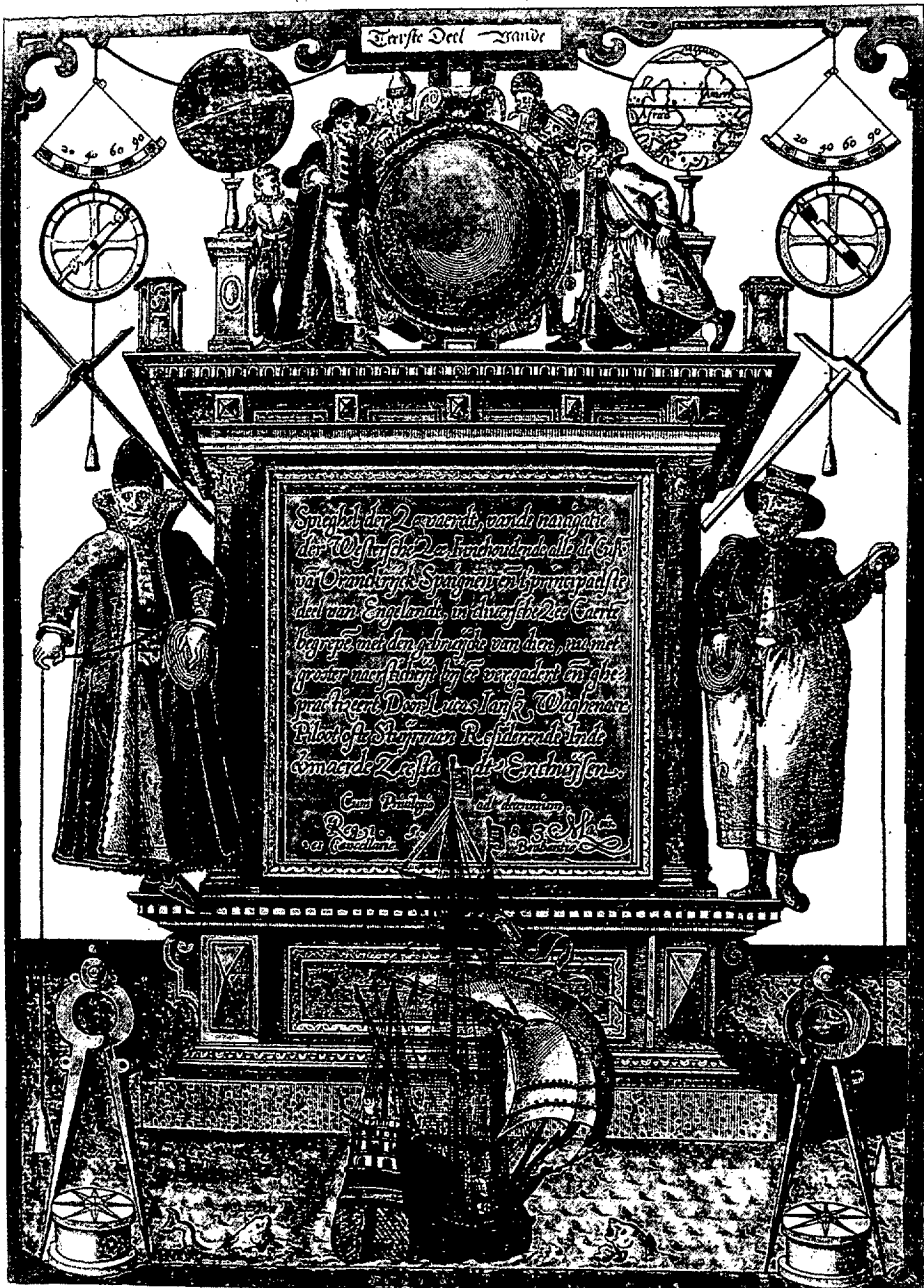
(41) AGS GA. 222, f. 6. Medina Sidonia a Felipe, 15 marzo 1588.

(42) Ver nota oo; cifras de mayo AGS GA. 221, f. 158.

(43) AGS GA. 220, f. 168, a Felipe de San Lucar, 28 febrero 1588.

(44) AGS GA. 225, f. 55, La Coruña, 15 julio 1588.





Portada del Atlas de Lucas Waghenaer.

importante para la campaña como la de aquellos pilotos del Canal de la Mancha, fueran o no gente de estudios. Los pilotos expertos de Indias recorbraron su posición superior durante el regreso de la Armada, en que su buena instrucción en navegación astronómica, experiencia en mares abiertos y capacidad en el empleo de cartas náuticas fueron decisivas para la supervivencia de muchos buques.

El sueño de Medina Sidonia era dotar a cada buque de la Gran Armada de un piloto experto, pero al crecer ésta —pues sus mandos estaban determinados a superar en número a la flota inglesa—, la escasez de pilotos siguió siendo tan aguda como siempre. Por algún tiempo Felipe esperó que Parma le enviaría pilotos del Canal de la Mancha desde los Países Bajos, pues cuando estaba planeando enviar una gran flota a las provincias rebeldes en 1574, sus funcionarios habían sugerido que se podían traer pilotos desde Zelanda, Dunquerque y del puerto francés de la Conquêt (45). Parma no se atrevía a desobedecer al rey, pero a finales de marzo de 1588, envió dos pilotos solamente, asegurando a Felipe II que eran los mejores y que no podían mandar más por estar él mismo desesperadamente escaso de pilotos y marineros, puesto que tenía que dotar a unos doscientos barcos menores para cruzar el Canal de la Mancha. El duque de Parma se había encontrado con que la mayoría de los marineros expertos se habían ido a servir a las provincias rebeldes de Holanda y Zelanda, estando allí impedidos de ir a servir a otra parte bajo la amenaza de severos castigos. “Ay aca tanta falta de pilotos buenos y aun de marineros —escribía en mayo de 1588— que si el passaje huviese de ser largo no se podría aventurar a ello” (46). También trató Parma de atraer a marineros de los estados vecinos, pero desgraciadamente su idea de conseguir buques y marineros de Escocia en 1587 había fallado, y sus intentos de alquilar buques y dotaciones en Dinamarca se frustró finalmente por presiones diplomáticas de Inglaterra en julio de 1588 (47).

En vista de la continua negativa de Parma en enviar más pilotos flamencos y la falta de tales expertos en la península, Felipe se vio forzado a considerar opciones más radicales. El modo más fácil para aumentar el contingente técnico en la flota era quedarse con más buques alemanes de los que ya había embargado. Consciente de las dificultades del rey, uno de los dueños afectados por el embargo, pensó que podía conseguir la liberación de su barco prometiendo traer de vuelta pertrechos navales esenciales y 100 marineros y artilleros con experiencia (48). Sin embargo, su buque fue

---

(45) M. Pi Corrales. *La otra Invencible* (Madrid, 1986), p. 98.

(46) AGS. E. 594, f. 26. Parma a Felipe, 20 marzo 1588; E. 594, f. 49. *Ibid.*, 13 mayo; E. 592, f. 110. *Ibid.*, 22 agosto 1587 dando detalles de sus necesidades navales; E. 592, f. 73. El plan escocés. Más detalles sobre los tipos de barcos que empleaba en F. Riaño Lozano. “Antecedentes sobre los medios navales de Farnesio”. *Revista de Historia Naval II* (1984), n.º 5, pp. 115-143.

(47) Wernham, *Calendar of State Papers For. Elz.*, vol. XXII, pp. 75-6, Daniel Rogers a Walsingham; AGS E. 594, f. 62. Parma a Felipe, 13 mayo 1588.

(48) Necesitaba nueve meses para hacerlo. AGS GA. 221, f. 197.

probablemente retenido, pues Felipe no dejaría marchar a las excelentes urcas que había tomado a los mercaderes hanseáticos que comerciaban con España. Pero le resultaría muy difícil embargar más. Aunque se arriesgó a coger algunos barcos alemanes, el embargo a gran escala provocaría una crisis comercial y diplomática. Felipe había jurado no embargar buques de la Hansa como parte de un acuerdo concluido recientemente con la Liga Hanseática. El rey no se podía permitir romper por completo con estos comerciantes alemanes, pues solamente ellos le podían proporcionar pertrechos y materiales del Norte que se necesitaban en la península y que en la década de 1570 habían sido facilitados casi por completo por los buques enemigos de las provincias rebeldes y de Inglaterra.

Cuando Medina Sidonia revisó la situación a fines de febrero o primeros de marzo, la encontró alarmante, pues únicamente la escuadra portuguesa tenía pilotos expertos en todos sus buques; la mitad de los de Oquendo estaban bien equipados, mientras que los buques vizcaínos de Recalde sólo tenían pilotos expertos en la navegación a Terranova, y de la escuadra de Levante solamente tres barcos tenían "un buen piloto", los demás tenían marineros que habían estado en el Canal, pero no podían pilotar el barco. La mayoría de las pinazas y zabras tenían pilotos experimentados, pero sólo dos habían navegado por el Canal en un buque grande, de forma que no podían ser transferidos a los galeones o buques mayores, pues navegar en un navío de gran calado por aguas peligrosas era muy distinto que llevar una pinaza o zabra a lo largo de la misma ruta.

Las escuadras de Castilla, Andalucía y las urcas no estaban incluidas en la lista, por lo que no podemos decir si estaban bien equipadas, aunque parece claro que las urcas tendrían uno o más expertos en el Canal, así como algunos de los buques de Levante (50). En general, el duque tenía razón para estar preocupado. Un maestre de Emden, cuyo barco había sido embargado, atestigua la aguda escasez de pilotos, al escribir a su esposa que a su buque le habían cargado con 800 hombres, pero "ni uno de ellos era capaz de gobernar a un rumbo en la mar, salvo él mismo, que hacía de piloto y maestre como muchos otros son (51)". Pero la flota necesitaba también marineros ordinarios, por lo que Medina Sidonia llegó a la conclusión que tenía que dejar algún buque para que los demás pudieran completar los niveles de dotación adecuados. En vista de la situación, el rey repitió sus anteriores instrucciones autorizando a Medina Sidonia a secuestrar marinos extranjeros el día anterior a la salida de la Armada. Medina Sidonia agradeció la opción, pero este desesperado recurso no se tuvo que emplear,

(49) C. Gómez Centurión Jiménez, "Las relaciones Hispano-Hanseáticas durante el reinado de Felipe II", *Revista de Historia Naval* 15 (1986), pp. 65-83, y *Felipe II, La empresa de Inglaterra y el comercio septentrional* (Madrid, 1988) esp. pp. 221. ff.

(50) Fernández Duro, *La Armada Invencible*, I, pp. 201-3.

(51) R. B. Wernham (ed.), *Calendar of State Papers, Foreign. Elizabeth*, vol. xxii, julio-diciembre, 1588 (London, 1936), p. 156.

pues la oportuna llegada de buques de Andalucía con provisiones y hombres salvó a los marineros foráneos (52).

Incapaz de conseguir más pilotos norteños, Media Sidonia decidió proveer información que los pilotos prácticos en otras rutas pudieran estudiar y aplicar. Mandó que de los seis pilotos con más experiencia en la flota —dos vascos, dos portugueses y dos de la carrera de Indias— se reuniesen en casa de Martínez de Recalde todas las mañanas y tardes hasta que compilasen un derrotero claro de instrucciones de navegación por el Canal de la Mancha que circulaban ya en la Gran Armada, teniendo que añadir al ejemplar del derrotero principal toda información que pudiera ayudar a la flota, y también trazar cartas náuticas (53).

El duque estaba preocupado porque los derroteros e información disponibles en Lisboa contenían puntos en conflicto. En esta época los derroteros eran generalmente redactados por particulares después de sus viajes, y para su propio uso. Solamente las instrucciones náuticas para la carrera de Indias se cotejaban y conciliaban en las Casas de Sevilla y Lisboa. Los pilotos estaban obligados a facilitar sus derroteros a los funcionarios de la Casa al término de cada viaje para permitir al gobierno guardar cuidadosos registros de las nuevas tierras, y mejorar la seguridad de estas peligrosas rutas, dándose acceso a esta información a pilotos y marineros aprobados y con licencia, quedando vedada a extranjeros y otros. Los mapas y derroteros de las rutas de Indias se prestaban a los armadores licenciados. Los portugueses eran extremadamente enemigos de imprimir esta valiosa información, pero en Castilla, especialmente bajo Felipe II, se permitía imprimir los derroteros e informaciones náuticas. Los demás derroteros estaban libres de controles e instituciones coordinadoras y por tanto se disponía de una mayor variedad de información. Había un derrotero impreso que cubría gran parte de la zona a cruzar por la Gran Armada, el de Pierre Garcie, titulado: *La Grand Routier, pilotaje et encrage de mer, tant des parties de France, Bretagne, Angleterre, Espagne, Flandre que des hautes Alemaignes, avec les dangers des ports, havres, rivières et chanz et régions dessus dictes*. Escrito en 1483 y publicado más de veinte años después, fue traducido al inglés e impreso en 1528, con varias ediciones posteriores (54). No existía versión impresa en español o portugués, pero es probable que fuese empleado por los pilotos y Martínez de Recalde en sus reuniones. Consciente de que los portugueses se resistirían a publicar información náutica, Medina Sidonia llevó a Lisboa al impresor Alvarez, que tenía años de experiencia produciendo textos náuticos en Sevilla. Fue Alvarez quien imprimió el derrotero que los expertos

---

(52) Fernández Duro, *La Armada Invencible*, I, p. 451, Felipe a Medina Sidonia. Madrid, 20 marzo 1588. *Ibid.*, pp. 475-80, respuesta desde Lisboa, 26 marzo 88; p. 486. Medina Sidonia a Felipe, 27 marzo 1588.

(53) AGS GA. 222, f. 9; a Felipe, 23 marzo 1588.

(54) Lapeyre, *Les Ruiz*, pp. 194-5; Baldwin, "The development and interchange of navigational information", p. 210.

habían redactado en 30 de marzo de 1588: *Derrotero de las costas de Bretaña, Normandía, Picardía, hasta Flandes y la de Inglaterra, Manga de Bristol y Sant Jorge y parte de la Costa de Irlanda*. El duque quería proporcionar a cada barco un derrotero e instrucciones de navegación. Ordenó que los mejores derroteros se dieran a los barcos sin pilotos o cartas, lo cual prueba que la distribución de esta información se hizo para compensar la falta de expertos y mapas (55).

A Felipe II le gustó sobremanera esta disposición y pidió copias de todo el material publicado (56). Sus expertos náuticos habían producido un derrotero admirable con información detallada de sondas y medidas de profundidad, necesarias para navegar a salvo por el Canal: "Haste de gobernar por la sonda", es un constante estribillo. Se dedicaban varias páginas a la descripción de la embocadura del Canal, entre el Lizard y Ushant, pues era imprescindible que los barcos fueran capaces de identificar su posición antes de establecer su rumbo. La claridad del derrotero se mezcla con un tono tranquilizador. Por ejemplo: si un buque había navegado desde Finisterre a rumbo N 20-25 leguas y al NE por otras 100-110 leguas, dice, la sonda debe dar un fondo de 90-95 brazas y la naturaleza del fondo debe ser como "Concha de Santiago embuelta con arenna gruessa blanca". Si de aquí en adelante, "no multipliques la sonda", advierte el instructor invisible, "No tengas miedo alguno" porque insiste que tomando frecuentes sondas e identificando el sedimento, era siempre posible situarse en el Canal de la Mancha. Por eso, la naturaleza del fondo se describe a todo lo largo del derrotero en términos simples, por ejemplo: alrededor de Portland a 35 brazas se encontrará "piedrecillas como callaos tan grandes como havas negras"; a 35-37 brazas, "guijarros o chinas blancas casi hechura de garbanzos", con lo que el piloto sabrá que ha pasado de Portland y se encuentra cerca de la isla de Wight. Las marcas de tierra estaban bien identificadas y se daban instrucciones de cómo entrar en muchos puertos ingleses. Habiendo navegado por las sondas, distancias y fondos dados el piloto o maestre podía confirmar su posición. Por estas marcas, por ejemplo, se podía cercionar el haber llegado a Fowey si se viese la torre de la iglesia rota, y una isla hacia el Este con otra iglesia sobre un promontorio y una playa arenosa al SE. El derrotero se cierra con detalle sobre las mareas y corrientes a lo largo de la costa (57).

Sin embargo, había algunos rasgos curiosos en el derrotero. Muchos de los puertos que describe eran demasiado pequeños para albergar una flota de tan gran calado. La zona cubierta es también extraña, como se puede ver por el mapa. En marzo de 1558, cuando fue impreso el derrotero, la estrategia de la Armada estaba fijada firmemente. Tenía que ir directamente al

(55) AGS GA. 222, f. 9; derrotero AGS E. 431, f. 17.

(56) Fernández Duro. *La Armada Invencible*, p. 494. Debió haberlos recibido hacia mediados de abril.

(57) AGS E. 431, f. 17. Una copia fue publicada por E. Herrera Oria. *La Armada Invencible* (Valladolid, 1929), pp. 156-180.

cabo de Margate y con toda probabilidad unirse con Parma en el amplio fondeadero de "The Downs o en el Támesis. Por tanto, era de esperar una información detallada de cómo entrar en los Downs y Margate, así como la desembocadura del Támesis; sin embargo, el derrotero termina antes de Dover donde "allí esperarás piloto para ir a Londres o a Dobra". Del mismo modo, para encontrar el camino de Bristol, o desde cabo Gris-Nez a Dunquerque, donde se estaban reuniendo las tropas de Parma, el derrotero simplemente aconseja tomar práctico en Caldy para el primer caso, y en Calais para el segundo. Para llegar a los puertos más allá de Blackenberg, advierte que hagan un disparo fuera del puerto y automáticamente les saldrá un piloto para llevarles a Flushing (que estaba por 1588 en manos de los rebeldes) o Sluys (que había sido recuperado recientemente por Parma). Tal cooperación por parte de los rebeldes es inconcebible. Desde luego navegar a Margate, Londres o Flushing era difícil, y los pilotos locales serían muy útiles, quizá indispensables, pero el objeto del derrotero era precisamente para suplir la información necesaria que permitiese a una flota de guerra actuar sin ellos. El derrotero carece de información precisamente en las zonas que más importaban a los pilotos de la Armada.

Es comprensible la inclusión de parte de la costa de Irlanda y de Bristol, ya que aún no estaba claro a dónde tenía que ir la Armada después de que Parma hubiera desembarcado, y se había estudiado un ataque contra el sur de Irlanda o un puerto occidental de Inglaterra, pero ¿por qué incluir instrucciones detalladas sobre la navegación a Belle Isle, Morbihan, y otras partes de Francia? Felipe II prohibió que se desembarcase aquí a no ser que fuese una emergencia. Puede argüirse que tanto las omisiones como la inclusión de estos lugares eran debidas a la necesidad de mantener secreto el verdadero destino de la flota, pero no es totalmente convincente. La evidencia interna sugiere que es un derrotero comercial de primera clase, pero apresuradamente convertido a las necesidades de la Armada. Las zonas de Francia e Inglaterra descritas eran las más frecuentadas por los buques que comerciaban entre estos estados y la península. Era del todo natural para un buque mercante disparar una pieza para pedir piloto e incluso, como el derrotero sugiere en dos ocasiones, que buscarse refugio en bahías bajo los cañones de los fuertes ingleses, pero esto no servía para una flota de guerra. Teniendo en cuenta que algunos barcos de la Armada no tenían más que este derrotero, se comprende el porqué la disciplina fue tan rígida en la flota durante la campaña para obligar a mantener la formación. Si se separaban, no sólo serían presa fácil para el enemigo, sino que se arriesgaban a perderse en alta mar o en el Canal. Cuando la pinaza de Diego de Salinas se separó de la flota, no fue capaz de reintegrarse porque no tenía piloto. El pilotaje inadecuado parece haber sido la causa de que la galera "Santa Ana" se perdiera de la flota, y la culpa de su fracaso para reunirse con el resto de los buques (58). O sea, el derrotero era muy útil una vez que los barcos llega-

---

(58) AGS GA. 226, f. 104 (Salinas), E. 594, f. 131 galera.

ran al Canal de la Mancha y hasta pasada la isla de Wight, pero no eliminaba la necesidad de un piloto.

Tenemos pocos indicios de los mapas y cartas que llevaba la Armada, por lo que es imposible decir si rellenaban los claros dejados en el derrotero. La recuperación de compases, agujas magnéticas, astrolabios, escandallos y otros instrumentos de navegación de pecios en Irlanda y Escocia testifican la avanzada técnica de los pilotos a bordo de los buques de la Armada y su habilidad para el empleo de cartas náuticas (59). Por lo menos a sesenta y quizá hasta ochenta y cinco de los buques grandes se les proveyó de la carta que los cartógrafos en Lisboa produjeron para Medina Sidonia, lo que es una notable demostración de su autoridad, ya que los portugueses tenían una larga tradición de secreto respecto a la no producción de cartas (60). Pudo ser una carta general de las Islas Británicas o tal vez un mapa detallado de las zonas críticas alrededor del Canal de la Mancha. Además de esa provisión los mandos navales y los pilotos tenían sus propios mapas también: el Museo Marítimo Nacional de Greenwich posee una carta que muestra los Estrechos de Dover, que se cree fue tomada por Drake en el buque de don Pedro de Valdés, el "Nuestra Señora del Rosario", y que parece ser copia del grabado de Lucas Waghenaer procedente del *Spiegel der Zeevaerdt* (1584). Tiene trazas de ser obra del famoso cartógrafo portugués Luis Teixeira, o sus asociados. El fondeadero de los Downs y las Goodwin, peligroso banco de arena, así como los bajos de Flandes, aparecen claramente dibujados (61). Pero esto era un artículo de lujo, lo mismo que los atlas marinos, como el *Spiegel der Zeevaerdt*, el *Isola del Mar*, de Lafreri, y el *Theatrum*, de Ortelius. Los barcos que surcaban la ruta del Canal tenían normalmente cartas de la zona, pero Medina Sidonia estaba aún convencido de que a menos que la Armada se mantuviera reunida, se perderían muchos barcos por falta de información y conocimientos técnicos adecuados, y tenía razón.

Al ser una flota de guerra no se permitía a los pilotos y maestros que escogieran su propio rumbo, sino que tenían que navegar como los capitanes ordenaran. Por consiguiente no es extraño que no fueran automáticamente incluidos en las convocatorias de Consejos de Guerra. Medina Sidonia eligió a tres hombres para que le asesorasen continuamente en asuntos náuti-

(59) Ver por ejemplo, Rodríguez Salgado, *Armada*, sección 12, p. 213 ff., esp. n. 12, 13, 16, 19 y 21.

(60) AGS GA. 22, f. 9; Fernández Duro, *La Armada Invencible*, I; p. 493, 499. La cifra más alta ha sido sugerida por Martin y Parker, *The Spanish Armada*, p. 285, n. 30.

(61) Rodríguez Salgado et al., *Armada*, p. 217. Una edición facsímil titulada "Porloan Chart of the Dover Straits" ha sido publicada por Editions Aleco en conjunción con el National Maritime Museum (Londres, 1988). Se espera una segunda edición con introducción de R. Baldwin, quien está convencido que una carta de la colección del Dr. Englebrecht, Prinz Hendrik Museum, pudo haber sido tomada por los holandeses de uno de los buques de la Armada. Cubre, aunque en mucho menor detalle, la costa entre Poole y Dover, dando detalles de fondos, bajos y fondeaderos.

cos: Diego Flores de Valdés y los capitanes Marolín de Juan y Agustín de Ojeda. Entre los pilotos parece haber confiado sobre todo en Domingo Ochoa, a quien más tarde envió en cometido especial cerca del duque de Parma al aproximarse la Armada a la costa flamenca. La presencia de tantos pilotos y marineros extranjeros preocupaba a los mandos, lo que junto con la falta de pilotos propios fue la causa de que Medina Sidonia impusiera muy severos castigos a quien se desviara lo más mínimo del rumbo que él había ordenado. Cuando la flota se dispersó por el temporal frente a La Coruña en 19-20 de junio de 1588, el duque y Pedro Valdés sospecharon inmediatamente que los marinos extranjeros habían premeditado su separación de la Armada. Tanto Medina Sidonia como Valdés, estaban ansiosos de absolverse de toda inculpación por el desorden de la entrada en La Coruña y esto explica su reacción en parte. El duque había intentado esperar en mar abierto a unas siete leguas de tierra y recoger allí el agua y los víveres. Los pilotos habían aconsejado lo contrario, urgiendo a Medina Sidonia que refugiase a la flota en La Coruña o Ferrol, pero él rehusó temiendo gran número de desercciones. Algunos mandos ("los generales") estaban de acuerdo con los pilotos y al final después que la mar se encrespara convencieron a Medina Sidonia a entrar en puerto. Dio la orden de ir a La Coruña, pero no pudo hacerla llegar a toda la flota y cuando los rezagados fueron cogidos por el violento temporal, siguieron hacia el Canal según las órdenes anteriores (62).

Felipe II no estaba del todo convencido de las disculpas de sus comandantes, aunque como de costumbre pidió una investigación. Confiaba el rey en que había suficientes controles sobre los extranjeros como para impedir el sabotaje y escribió: "La sospecha que podría tenerse de que en las urcas nos huviessen hecho tiro los marineros estrangeros no ha lugar si como siempre se advirtió os aseguraste dellos, pues era fácil llevando tanta gente de guerra en ellas si como confio de Vra atención y cuydando les metistes en cada una siquiera un par de marineros naturales platicos y confidentes para que si se viessen llevar de los estrangeros a una derrota por otra los avisassen a los soldados para que los contriñessen" (63). Pronto se hizo evidente que ninguno de los barcos había desobedecido órdenes excepto para salvar sus vidas; todos hicieron valientes refuerzos para reunirse con la flota que se reagrupó en La Coruña por el mes de julio.

No obstante, los generales tomaron más precauciones y dieron más rienda a los militares a bordo, que fue motivo de disgusto para los pilotos. En el tenso y desesperado periodo en que la Armada navegó alrededor de las Islas Británicas, los soldados emplearon la fuerza contra los marineros, especialmente los extranjeros, aunque no debe sobrestimarse o dramatizarse la tensión entre las diferentes nacionalidades, pues el imperio de

---

(62) Fernández Duro, *La Armada Invencible*, II, p. 108, p. 119.

(63) AGS E. 165, ff. 133 y 134. Felipe a Medina Sidonia, min., 5 julio 1588; Fernández Duro, *La Armada Invencible* II, p. 145.



Felipe II era multinacional y sus súbditos estaban bien acostumbrados a trabajar junto con gente de muy distintos países. El único comentario sobre una confrontación fatal entre un piloto extranjero y la gente de su barco (el asesinato de un piloto genovés frente a la costa de Irlanda), viene de una fuente poco fiable (64). Es poco verosímil que los soldados mataran al único hombre a bordo que podía llevarles a salvo a la patria o a un país amigo. El choque entre soldados portugueses y marineros flamencos a bordo de una urca pudo muy bien haber ocurrido en otras, ya que los soldados habían maltratado a los flamencos y éstos trataron de escapar a la costa de Irlanda; los portugueses fueron lo bastante sensatos como para correr detrás de ellos y recogerse otra vez a bordo (65). De todos modos, la intervención de los militares pudo en ocasiones haber causado daños serios. La provincia de Guipúzcoa se quejó a Felipe II, después de regresar la Armada, de que algunos buques se habían perdido “por no tener los pilotos y gente de mar libertad de hacer su navegación como convenía” (66).

La pericia de los pilotos extranjeros fue valorada mucho más cuando la Armada siguió una derrota en aguas desconocidas alrededor de las Islas Británicas. A bordo del “San Martín” tenía Medina Sidonia pilotos franceses y flamencos que le aconsejaban, y apresó también a pilotos escoceses. Al acercarse la flota a la costa flamenca, Medina Sidonia había perdido a dos de sus más próximos consejeros: Ochoa, que fue enviado a hablar con Parma, y el capitán Marolín de Juan, al que el viento le alejó del grueso de la flota cuando trataba de transmitir órdenes para eludir a los brulotes y reagrupar los buques; aunque no había un piloto a bordo, Marolín consiguió llegar con la pinaza hasta costas flamencas amigas (67). Por tanto, en la peor etapa del viaje, el duque tuvo que poner su confianza en otros, y en su desesperación, en agosto de 1588, ofreció al piloto francés una recompensa de 2.000 ducados si llevaba en salvo a la flota hasta España (68).

En general, cuando la empresa se puso en marcha, los pilotos adquirieron mayor importancia. Al principio, la mayoría de ellos fueron consultados extraoficialmente por los mandos, que informaban de sus opiniones al Consejo de Guerra; sin embargo, cuando había que tomar decisiones difíciles, Medina Sidonia creyó útil consultar algunos pilotos directamente. Por ejemplo, el 20 de julio reunió a sus jefes militares y navales para decidir si debían salir de La Coruña y cuándo. Hubo opiniones encontradas: unos aconsejaban precaución y demora; otros, con más mentalidad militar,

(64) El relato del joven está plagado de mentiras e inconsistencias y Fernández Duro lo rechaza como pura invención en su introducción a *La Armada Invencible*, I, pp. 195-7. Colin Martin, *Full Fathom Five* (Londres, 1975), pp. 45-53, no la rechaza totalmente: dice que el joven al principio fue mal entendido, después fabricó parte de la historia.

(65) AGS E. 165, f. 251. Relación del sargento Alonso de Torres, 4 octubre 1588.

(66) Fernández Duro, *La Armada Invencible*, II, p. 476.

(67) El príncipe de Ascoli estaba a bordo del buque. AGS E. 165, ff. 296-7, E. 594, f. 182.

(68) Informe de Coco Calderón, AGS GA. 221. f. 190; AGS E. 431 f. 37.

deseaban la salida inmediata. El principal oficial militar, don Francisco de Bobadilla, estaba desconcertado por el desacuerdo entre “los generales de la mar y los pilotos”, y Medina Sidonia debió compartir su confusión porque al término de la reunión de alto nivel insistía en que “los pilotos más principales de toda la Armada” debían dar su opinión en otra consulta ante los comandantes navales y militares. En el relato de la reunión se nombra a doce pilotos cuyos nombres son peninsulares aunque estaban presentes más y con el lugar de honor para Fernán Gabriel, piloto mayor de la escuadra portuguesa (69). La mayoría de estos pilotos estaban a favor de la salida inmediata si las condiciones de los días anteriores se repetían y el duque aceptó sus consejos.

Debido a los retrasos ocasionados por el mal tiempo y los problemas de suministro, todos los elementos de sorpresa se habían perdido al tiempo en que la Armada llegó al Canal, no pudiendo seguir la estrategia original porque los ingleses eran conscientes del ataque en ciernes y prepararon su defensa, habiendo organizado la reina una gran flota y decidió emplearla ofensivamente en vez de esperar a la invasión. En consecuencia, cuando la Armada llegó al Canal de la Mancha el 29 de julio de 1588, el grueso de la flota inglesa estaba en Plymouth, no en el estuario del Támesis, como los españoles habían esperado, lo que destruía los planes de Medina Sidonia de buscar abrigo en un puerto al oeste de Dover si el tiempo empeoraba, materia que se había discutido en una reunión especial de los marinos y pilotos más expertos, probablemente a principios de junio de 1588 (70). Ahora la Armada no podía arriesgarse a entrar en un puerto inglés, ya que sería bloqueada por la marina inglesa. A pesar del cambio de circunstancias no se modificaron las órdenes de Medina Sidonia: tenía que reunirse con Parma y evitar en lo posible el combate, aunque ahora la posibilidad de un encuentro naval importante era clara. Confiando en sus fuerzas, el duque permitió a sus buques enfrentarse al enemigo, pero los ingleses consiguieron el barlovento y rehusaron pelear de cerca y a menos que Medina Sidonia pudiera ingeniar un modo de abordaje, tendría escasas posibilidades de victoria, pues los soldados de Felipe II eran su arma principal. Aunque al principio la Armada de Felipe tenía superioridad numérica, los barcos ingleses eran más ligeros y maniobrables, disparaban más bajo y con más rapidez, y no

---

(69) Fernández Duro, *La Armada Invencible*, II, p. 205-11, pilotos 210: Fernán Gabriel, Juan Ramos, Andrés de Urquiza, Domingo Ochoa, López de Ozina, Juan de Llatado, Antonio Francisco, Juan Alvarez de Proa, Jerónimo Pérez, Sebastián Muñoz, Martín Vélez, Juan de Escalante. De éstos sólo Ochoa había sido citado en la lista de mayo de pilotos experimentados. La mayoría de los expertos fiables nombrados aquí pertenecían probablemente a las escuadras de Castilla y Portugal cuyos nombres no habían sido incluidos en la lista. Otros tres eran de la costa guipuzcoana. Ver pp. 000.

(70) “Goucheq, Herlaga y Romanlos hasta Dobra” eran algunas de las opciones, aunque si el viento era SSW o SW no intentaba rodear Beachy Head. Fernández Duro, *La Armada Invencible*, II, p. 114. La opinión del duque sobre la estrategia en mayo ha sido publicada también en *ibid.* pp. 101-5.

estaban embarcados con pesadas cargas, como sus adversarios. Además no tenían que proteger a la totalidad de su flota, como los mandos españoles tenían que hacer. Era un encuentro entre dos fuerzas muy desiguales; muy diferentes. Ayudada por viento favorable la Armada siguió implacablemente Canal adelante y aunque los ingleses intentaron utilizar trampas sirviéndose de las rápidas corrientes de marea y las rocas ocultas, atrayendo a los españoles hacia ellas, no consiguieron hundir ni un solo barco, ni destruir la formación de la Armada filipina. Creció poco a poco la flota inglesa, hasta sobrepasar a la enemiga, acabando con más de doscientos barcos. Los pilotos, el derrotero y las cartas las avisaban a tiempo de los peligros del mar y la disciplina mantenía la formación defensiva. El viaje a pesar de todo no tuvo grandes incidentes hasta Calais: alguna escaramuza, algunas heridas, pero ningún combate serio y sin grandes pérdidas. Medina Sidonia rogó a Parma que le enviara unas cincuenta embarcaciones menores rápidas desde Flandes, para emplearlas en sujetar a la parte de la flota inglesa y poder utilizar el abordaje, pero no hubo respuesta (71).

Cuanto más se acercaban a Flandes sin confirmación de que Parma estuviera preparado para actuar, más crecía la preocupación de Medina Sidonia por la falta de un abrigo o fondeadero donde pudiera esperar a unirse con la flotilla de Parma. Con creciente temor le informaba a Parma de la posición de la Armada y le pedía prácticos de la costa de Flandes, ya que no podía desembarcar en Inglaterra o Francia. Medina Sidonia quería que Parma le buscara prácticos para llevar a la flota a un fondeadero seguro en los Países Bajos, donde pudiera esperarle y reunirse con él. Por supuesto esto suponía que las tropas de Parma lo conquistarán, ya que los puertos con buen calado que pudieran albergar a una gran flota estaban en manos de los rebeldes; mas con la flota inglesa intacta en el Canal de la Mancha, el único camino que quedaba para asegurar el paso de Parma era escoltando su flotilla hasta el lugar de desembarco, lo que significaba la reunión de ambas fuerzas (72). En esta fase fue decisiva la falta de pilotos flamencos para guiar a la flota, pues la Gran Armada sólo pudo aproximarse a la costa flamenca y esperar en el fondeadero de Calais.

La flota llegó a Calais el 6 de agosto sin tener noticias de Parma, y al día siguiente Medina Sidonia fue informado que las fuerzas de los Países Bajos no estaban preparadas. Aún más, un informe sugería que Parma necesitaría otros quince días. El Consejo de Guerra de la Gran Armada debatió acaloradamente lo que se debía hacer. Los pilotos opinaban unánimes que la flota no podía permanecer en Calais por ser un fondeadero muy expuesto, pues un cambio de viento, combinado con fuertes corrientes, podía dispersarla y derivarla hacia los peligrosos bancos flamencos. Medina Sidonia,

(71) AGS E. 594, f. 117. Medina Sidonia a Parma, 5 agosto 1588, ver también Rodríguez Salgado et al. *Armada*, pp. 239-40.

(72) AGS E. 594, ff. 114, 117, 122. Cartas de Medina Sidonia a Parma, 1, 5 y 7 de agosto.

aunque apreciaba estos riesgos, mantenía que dejar el fondeadero sería aun peor, ya que los pilotos afirmaban que una vez fuera de Calais los vientos dominantes y las corrientes obligarían a la Armada a navegar hacia el norte a lo largo de la costa oriental de Inglaterra, y sería muy difícil y probablemente imposible volver al Canal para unirse a Parma. En otras palabras, para Medina Sidonia esto “hera abenturar la Jornada por la dificultad que ay después el volver” (73). Hasta entonces la flota había conseguido mantenerse unida y evitar daños; habían llegado con éxito tan cerca de Parma, que Medina Sidonia confiaba que se podrían juntar con la flota en poco tiempo.

La invasión abortó porque Parma no estaba preparado para salir cuando Medina Sidonia llegó a Calais, y no porque la estrategia original fuese imposible. Parma no estaba listo por dos razones principales: lo primero y más importante, porque no recibió los mensajes de Medina Sidonia hasta el 6 de agosto de 1588, pues una serie de accidentes y el mal tiempo habían impedido a los mensajeros llegar a los Países Bajos; segundo, porque Parma no había preparado el embarque como debía haber hecho. Su papel en el desastre sigue siendo objeto de controversia. Martín y Parker creen que su aparente falta de preparativos era debido a un inteligente subterfugio que había montado para confundir al enemigo. No explican por qué los mismos confidentes de Medina Sidonia también dijeron lo mismo. Parma, al principio, niega todas las acusaciones de mala dirección y retraso, más tarde acepta algunas cuando el rey le presentó evidencias incontrovertibles. Reconoció que debía haber estado en la costa y no en el interior; que no tenía suficientes barcos, y que algunos de los que tenía no eran apropiados para navegar. Estaba escaso de suministros para el viaje, especialmente de agua (74).

Pudo ser que después de tantas noticias falsas sobre la llegada de la Armada durante el año anterior, Parma ya no tenía fe en que ésta llegara a su destino. Sospecho que también estaba confuso y preocupado por la aparición de una potente fuerza naval holandesa a lo largo de la costa flamenca. Parma había tomado pocas medidas para contrarrestar este peligro; su principal preocupación fue por las fuerzas de tierra y no había sabido mucho de la marina rebelde hasta enero de 1588. A partir de entonces se dio cuenta que sus buques, desarmados, no serían capaces de resistir un encuentro con los barcos rebeldes, fuertemente armados, y que sus bajas serían grandes. Por esto insistió Parma tan ahincadamente en 1588 que la Gran Armada debía acercarse a los Países Bajos, pero nunca admitió que no podría cumplir con su parte de la invasión.

Cualesquiera que fueran sus razones, él tenía que haber estado preparado para salir, y si lo hubiera hecho, se habría logrado la unión de las dos

---

(73) AGS E. 594, f. 177; relato de Jorge Manrique.

(74) Martín y Parker, *The Spanish Armada*, p. 185; Rodríguez Salgado et al., *Armada*, p. 37.

fuerzas e intentado la invasión, aunque supongo que ya con graves pérdidas.

Recientemente, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada ha sostenido que si la flota hubiera sido capaz de permanecer en Calais unas pocas horas más, las dos fuerzas se habrían unido. Otros historiadores optan por un tiempo más largo, pero ninguno niega que la fusión era posible. Lógicamente nosotros podemos concluir que el tener un buen puerto en el Canal de la Mancha donde resguardarse era ideal, pero la estrategia de Felipe II pudo haber funcionado sin él (75).

Es natural que los ingleses se dieran perfecta cuenta del dilema al que se encaraba la Armada en Calais e intentaron aprovecharlo decidiendo desalojar a la Armada de su fondeadero dispersándola con brulotes. La estrategia era tan obvia que los pilotos y generales avisaron a Medina Sidonia para esperar el ataque que se produjo en la noche del 7 de agosto. Aunque no hubo pánico en la Armada, como se pensó anteriormente, los brulotes consiguieron dispersarla y acercar más a los buques a los bajos de Flandes. Como declaraba gráficamente uno de los maestros a su vuelta: "amanecimos entre los bancos, desordenados; como nosotros éramos poco prácticos de aquellos bajos y ellos muy diestros, como de su tierra supieron aprovecharse tan bien de nuestro desorden que aunque nunca quisieron llegar a las manos y siempre que les acometíamos huían, nos desbarataron (76)". Sin embargo, contra lo que este maestro de Sevilla sugiere, la flota rehizo la formación el 8 de agosto en medio de la batalla —una hazaña de disciplina y navegación digna de nota—. El combate de las dos flotas aquel día frente a Gravelinas fue la única batalla verdadera de toda la campaña. Los ingleses, como antes, aislaron a algunos buques y los cañonearon, pero esta vez se acercaron mucho más e infringieron graves daños.

Martin y Parker sugieren que eligieron hacerlo así después que su investigación en los buques de la Armada averiados y abandonados en el Canal, les revelara las limitaciones de la artillería española (77). Mantienen que las cureñas mediterráneas eran demasiado largas para permitir recargar los

(75) O'Donnell y Duque de Estrada, artículo leído en la Tercera Conferencia anglo-española en Londres. Para detalles sobre las fuerzas de Parma y sus planes, ver también sus dos artículos, "El contingente de Infantería Española para la Empresa de Inglaterra de 1588". *Revista de Historia Naval*, IV, n.º 13 (1986), pp. 37-50; "La Infantería Italiana para la Empresa de Inglaterra". *Ibid.*, n.º 15 (1986), pp. 5-18.

(76) Fernández Duro, *La Armada Invencible*, II, pp. 273-8. Relación del maestro de una de las naos de Sevilla; p. 276-7. Un relato de las últimas fases de la batalla, Rodríguez Salgado y al. *Armada*, pp. 240-2; Martin y Parker *The Spanish Armada*, pp. 188-193. El relato más vivido sigue siendo el de Garret Mattingly, *The defeat of the Spanish Armada* (1959, segunda ed. 1983), capítulos 21-8.

(77) *The Spanish Armada*, pp. 195 ff. Sin embargo, en un reciente documental de la televisión británica BBC 2, una prueba realizada con cureñas de estilo inglés y español sugiere que no había mucha diferencia. Si bien las inglesas eran más fáciles de mover, los soldados de Infantería de Marina de la Royal Navy Inglesa, cargaron y recargaron ambos cañones en cuestión de minutos. Véase también la correspondencia en *History Today*, agosto 1988.

cañones con rapidez. Pero se ha probado la teoría aún, y hay que decir que los ingleses seguían teniendo mucho miedo de los soldados españoles y no se atrevieron a abordar al final de la batalla a un buque que estaba casi hundándose y con poca gente. Las bajas españolas fueron fuertes, pero los ingleses no apresaron un solo buque. Tres barcos muy averiados fueron a la deriva después de la batalla de Gravelinas hasta aguas flamencas, donde los asaltaron los rebeldes.

La violencia del ataque inglés se debe a su determinación en desalojar a los españoles del fondeadero de Calais y empujarles hacia los bancos de Zelanda, para que allí el mal tiempo, las corrientes y la mar destruyeran toda la flota.

Los ingleses fueron ayudados por los rebeldes holandeses, que quitaron todos los barriles y marcas que balizaban los bajos y otros peligros para los barcos en las traicioneras aguas flamencas. Aunque la Armada hubiera tenido suficientes pilotos y un puerto en los Países Bajos, pocos buques de gran calado hubieran podido navegar a salvo sin las balizas (78). Medina Sidonia estuvo obsesionado con los bajos durante toda la batalla de Gravelinas. Los pocos pilotos flamencos de la flota demostraron entonces su valía al navegar continuamente en botes manteniendo vigilancia y avisando a los buques que se acercaban demasiado a las aguas someras. Ellos urgieron al duque a retirarse del combate y hacer rumbo por el Mar del Norte, pero de nuevo Medina Sidonia rehusó el consejo de los expertos, porque ello significaba abandonar la costa de Flandes y así perder la oportunidad de escoltar a Parma hacia Inglaterra. El 9 de agosto, el día después de la batalla, el viento cambió y tal como los pilotos habían predicho toda la flota iba a la deriva hacia las arenas. Los pilotos advirtieron al duque "que no era posible salvarse baxel ninguno delarm(a)da porque yva toda sin remedio a dar en los bajos de la costa de Gelanda... solo Dios lo podía remediar" (79). Llegaron a sondar seis brazas y media; unos rezaban, otros lloraban, algunos se preparaban para morir peleando. En pocos minutos el primer barco estaría varado. Los ingleses se quedaron mar afuera por temor a correr el mismo peligro. Entonces se produjo el milagro que deseaba la Gran Armada: el viento roló al WSW y su soplo sacó a los barcos filipinos de los bancos hacia el Mar del Norte. No estaban aún fuera de peligro: se dijo a todos los barcos que siguieran de cerca a la capitana, ya que pocos de los pilotos sabían hacia dónde poner el rumbo en aquellas aguas y a fuerza de estricta disciplina e incansable actividad de los pilotos expertos, Medina Sidonia mantuvo

---

(78) AGS E. 693, f. 30. Guillén San Clemente, embajador de Felipe II ante el Emperador, Praga 13 septiembre 1588, dando cuenta de una queja de la ciudad de Embden cuyos ciudadanos fueron gravemente afectados por eso. Los holandeses tuvieron que ofrecerles compensaciones por la pérdida del comercio, etc. Es irónico que unas semanas antes la misma ciudad de Embden había pensado en quitar estas balizas por temor a que la Armada pudiera intentar fondear en el puerto *Calendar of States Papers, Foreign. Elizabeth*, vol. xxii, p. 157, agosto 12/22.

(79) AGS E. 431, f. 47.

unida a la flota y navegó hacia el Norte. Ni un solo buque se perdió en los bajos aquel día.

El problema era qué hacer a continuación. El ambiente era extremadamente tenso cuando se reunió el Consejo de Guerra con el duque aquella noche para considerar si debían regresar a España rodeando las Islas Británicas o intentar la vuelta al Canal. A pesar del peligro, el informe de graves escaseces de munición en los buques principales y el conocimiento de que Parma no estaba listo para salir, se decidió unánimemente volver al Canal e intentar de nuevo la reunión de las fuerzas del rey. Si el viento continuaba empujando a la flota hacia el Norte, estaban de acuerdo que debían regresar a España rodeando por el norte de las Islas Británicas (80).

El intento frustrado de reunir las fuerzas de la Armada con Parma es tenido generalmente como el fin de la campaña o al menos el punto en que la campaña fracasó, impresión confirmada por la correspondencia de Medina Sidonia, pero es falsa. Felipe II y sus funcionarios habían pensado en estrategias alternativas para el caso de que no llevara a cabo la reunión. Después de que la flota hubiera hecho todos los esfuerzos posibles para escoltar a Parma y fallara, tenía su comandante general autorización para actuar independientemente. ¿Qué opciones tenía Medina Sidonia? Es curioso que parece no haberse producido grandes discusiones sobre las alternativas, lo que podría atribuirse al carácter de Medina Sidonia, quien una vez alcanzada Escocia, perdió su voluntad de lucha y fue incapaz de mantener la moral. Medina Sidonia pudo haberse refugiado en un puerto escocés hasta que cambiara el tiempo y permitiera a la flota volver hacia el Sur, pero esto hubiera sido un error político y militar. Escocia se mantenía neutral y no quería Felipe II enemistarse con el rey Jacobo I. Además la heterogénea fuerza se habría desintegrado, pues Medina Sidonia no hubiera podido mantener junta la flota —los buques embargados se escaparían y la gente desertaría—. El temor a perder el control sobre la desmoralizada flota pudo también disuadir al duque de intentar lo que habría sido la alternativa más popular a la invasión de Inglaterra: el ataque a Irlanda. Cabe considerar un factor que Thompson ha recalcado: la escasez de víveres y municiones. Aunque Felipe II había dejado España sin cereales, vino y otras provisiones para la flota, los largos retrasos, el calor y el almacenamiento inadecuado, habían ocasionado deterioros en las vituallas que ya en agosto eran graves, y los buques principales estaban muy escasos de munición (81). Tiene luego razón en decir que estos problemas fueron decisivos

(80) AGS E. 431, f. 47, y GA 221, f. 190.

(81) Thompson ha mantenido que las deficiencias fueron debidas principalmente a la mala organización y la corrupción. También ha sugerido que tales deficiencias tuvieron la culpa de su derrota ya que las provisiones eran insuficientes para permitir a la Armada cumplir su misión, ver "The Invincible Armada", *Royal Armada, 400 years*, pp. 160-79. Ciertamente la corrupción y la burocracia inadecuada influyeron en el resultado. Thompson ha mostrado claramente las inadecuadas provisiones financieras a la industria de municiones. En cuanto a

ya que influyeron en la decisión de no hacer nada más y volver a España por las rutas más seguras.

Durante el viaje de regreso y su breve estancia en Santander, se hicieron evidentes los defectos del duque: su depresión y falta de visión estratégica. Tenía, según su propia admisión, una poderosa flota casi intacta, ciento diez barcos: mientras hubo una posibilidad de unirse a Parma estaba dispuesto a sacrificarla en el intento; una vez que la opción se descartó, ya no pensaba más que en llevar la flota a casa antes de que fuera destruida.

¿Pero cómo podían regresar? Ni el rey ni sus comandantes habían previsto el caso. La flota no estaba prevenida para enfrentarse a aquellos mares septentrionales y en el Consejo de Guerra a bordo del "San Martín" se dijo que el viaje suponía navegar más de 750 leguas "por mares bravas y de nosotros poco conocidas" (82). Había pocos pilotos que hubieran navegado por ellas y la flota parece haber estado desprovista de derroteros y mapas detallados de la zona. Tenía que haber en la flota algunos marinos alemanes que conocieran las derrotas más seguras, pero no hay evidencia de que fueran consultados y es posible que no fueran de fiar. Ya el 24 de agosto, doce días después de haber perdido de vista la flota inglesa, los buques españoles no estaban seguros de su situación y hubo una fuerte disputa a bordo del "San Martín" en que Diego Flores de Valdés, Coco Calderón y el piloto francés, "con la carta en la mano" discutían para establecer la posición de la flota y cuál sería la mejor derrota para volver dando la vuelta por Irlanda. Al final Calderón y el piloto francés persuadieron a Medina Sidonia acerca de su posición y la importancia de navegar lo más al oeste posible de Irlanda.

Valdés quería navegar por cerca de la costa, y si se tienen en cuenta los naufragios que hubo en Irlanda, parece que otros pilotos opinaban lo mismo (83), pero sin mapas adecuados y prácticos que les guiasen por aquella traicionera costa, era un suicidio, y pocos barcos podían tener las cartas necesarias de Irlanda occidental, ya que aquella zona no era muy frecuentada ni estaba bien trazada. La mayoría de los mapas incluían a Irlanda en vistas generales y daban poca información segura de su costa oeste, lo que imponía que los buques se mantuvieran próximos unos a otros y siguieran a los pocos que estaban en condiciones de llevarles con seguridad a España.

---

los víveres yo estoy inclinada a creer parte de la explicación dada por los funcionarios en Lisboa que señalaron que el retraso (la gente se comió las provisiones antes de la salida) y las condiciones de almacenamiento (calientes y húmedas en buques sobrecargados y con vías de agua) importaron más. Véase por ejemplo la explicación de Bernabé Pedroso en 14 mayo 1588, GA. 223, f. 111. La flota tenía suficientes provisiones hasta su destino en Inglaterra, en donde podían haber recogido más. Martin y Parker (*The Spanish Armada*, pp. 199-200) afirman que había abundancia de munición pero que los mandos durante la última parte del conflicto del Canal de la Mancha se lamentaban por las escaseces. ¿Vamos a suponer que todos mentían o se engañaban? El capitán de navío González Aller demostró en su trabajo leído en la Tercera Conferencia Anglo-Española que mientras unos barcos volvieron con muchas balas de cañón, otros las habían empleado todas, por tanto no es posible generalizar.

(82) AGS GA. 221, f. 190. Coco Calderón.

(83) AGS GA. 221, f. 190.



Pero el mal tiempo volvió y la destrucción de la Gran Armada comenzó en serio, con violentos temporales que dispersaron la flota en todas direcciones. Algunos buques consiguieron rodear Escocia ante la peor de las borrascas y alejarse hacia el Oeste, dando con aguas profundas antes de virar hacia el Sur y volver a España, con lo que pareció ser una velocidad milagrosa. Pero el resto de la Armada, especialmente esos barcos pesados y dañados en la batalla, afrontó todo el ímpetu de los temporales.

El viaje probó al máximo la pericia náutica; se empleó la sonda, pero en aquellas aguas era de poco provecho. Los barcos que tenían cartas eran incapaces con frecuencia de emplearlas acertadamente, ya que no podían obtener la información necesaria para marcar un rumbo; la niebla y la lluvia impedían observar el sol y las estrellas, imposibilitando las observaciones astronómicas.

Siempre que encontraban a otros buques de la Armada, los comandantes buscaban informaciones y se ayudaban unos a otros, tratando desesperadamente de mantenerse agrupados, pero las violentas borrascas separaban una y otra vez a los maltrechos buques (84). La gran mortalidad, debida a la intemperie y a los víveres en mal estado, amenazaban también a la supervivencia de los barcos; murieron muchos marineros y los soldados tuvieron que aprender a manejar los aparejos o morir. En un barco vizcaíno murieron el piloto, el maestre y el capitán, dejando a la gente sin dirección ni guía y cuando se encontraron con otro barco frente a la costa de Irlanda admitieron que estaban perdidos y no sabían qué rumbo seguir (85). Cuando alcanzaron por fin la costa española, muchos barcos se encontraron con nuevas dificultades, ya que sus órdenes eran de dirigirse a La Coruña o a Lisboa. La mayoría de los barcos lucharon muchos días contra vientos contrarios para entrar en el puerto gallego y dirigirse al Sur, pero al final se vieron obligados a abandonar el intento y buscar otros puertos. Los vientos los empujaban hacia Santander y San Sebastián, pero no todos los pilotos conocían aquellas aguas, o se atrevían a arriesgar sus barcos en ellas. Cuando Coco Calderón aconsejó al "Nuestra Señora del Juncal" a seguirle a Santander, el piloto del "Juncal", recordando las fuertes corrientes a lo largo de esa costa, se negó a hacerlo (86).

#### IV. Conclusión

La campaña de 1588 fue notable en todos los sentidos. Felipe II, que no tenía flota ni puerto norteño, lanzó una gran invasión desde el mar, reu-

---

(84) AGS GA. 227, f. 157. El relato de Aramburu es un buen ejemplo de informe bien anotado y muestra lo que un experto navegante era capaz de hacer.

(85) AGS E. 165, f. 251. Relación del sargento Alonso de Porres, 4 octubre 1588: AGC GA. 227, f. 45. Medina Sidonia a Felipe II. 27 septiembre 1588, con detalles de cómo los soldados ayudaron en la maniobra de los buques.

(86) AGS GA. 221, f. 190.

niendo a fuerza de extraordinarios trabajos buques, provisiones y hombres de cada rincón del mundo; una flota heterogénea. Al leer los desesperados relatos de los funcionarios en Lisboa y La Coruña, uno se pregunta cómo pudo hacerse a la mar; pero lo hizo y superó con éxito los desafíos que se le presentaron y en el Canal y las poco conocidas aguas del Mar del Norte. A cada paso aparecen pruebas de la pericia de los pilotos ibéricos ayudados por admirados marinos extranjeros.

Se proveyó a la flota con cartas y derroteros que Medina Sidonia ordenó preparar para el Canal de la Mancha, aunque al final resultaron de provecho limitado por no cubrir más que una parte de su viaje. Por datos de la investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval se ha establecido que volvieron a salvo 86 barcos y contando las pérdidas anteriores por accidentes y acciones enemigas parece ser que unos treinta barcos se perdieron por Escocia y la costa de Irlanda. Por los relatos de los supervivientes se aclara que la mayor parte de estos naufragios se debieron a dos causas: una, por los daños recibidos en combate, y dos, por la falta de gente para la maniobra; pocos se hundieron por deficiencias de pilotaje. La Armada sufrió grandes pérdidas pero considerando las espantosas condiciones climatológicas y la información inadecuada a disposición de los navegantes, estas cifras representan un triunfo de la pericia marinera y casi, si lo ponemos en términos del siglo XVI, un milagro.

Una vez que regresaron los buques, Felipe II decidió crear una flota del norte permanente. La guerra con Inglaterra no se había terminado, estaba empezando, y con todos sus problemas, la Armada de 1588 había demostrado que Felipe II podía lanzar potentes flotas desde España y atacar a sus enemigos septentrionales sin el beneficio de un puerto en el Norte. Ordenó construir más barcos y trató de animar a los marineros del Cantábrico, pero como siempre, la escasez de pilotos, hecha más aguda por la muerte o desaparición de excelentes hombres de mar en 1588, retardó el progreso y Felipe II aceptó la necesidad de medidas más radicales. Invitó a "buenos católicos" de los estados aliados a venir a España y recibir instrucción náutica sólo disponible para los de la península. Aunque no fuera la primera vez que se había dado esa licencia a extranjeros, es significativo que en 1590 Felipe se vio obligado a confirmar la exención (87). Aunque en las posteriores Armadas enviadas contra Inglaterra y Francia durante la década de 1590 se embargaron barcos y hombres, Felipe II estableció en el Norte una fuerza permanente por medio de subsidios directos y empleo regular.

En parte no tenía otra opción, él no podía, como Isabel, dejar que el comercio y la piratería creasen una demanda de buques y hombres y las oportunidades para adiestrarlos, ya que no quedaba comercio con el norte de Europa, y Felipe no tolera los piratas. Es sorprendente la rapidez con que se perdió la experiencia técnica al caer una determinada ruta de comercio y

---

(87) Goodman, *Power and Penury*, p. 80.

cómo esto afectó gravemente a la potencia militar de un estado moderno. Los compromisos defensivos de Felipe II eran demasiado extensos para permitirle cuatro marinas especializadas: del Mediterráneo, las flotas del Atlántico y del Caribe y la del Norte, por lo tanto, al ser el Norte el frente menos acuciante, tenía que compartir sus recursos con las Indias y se adiestraron buques y hombres para atender a estos dos frentes navales.

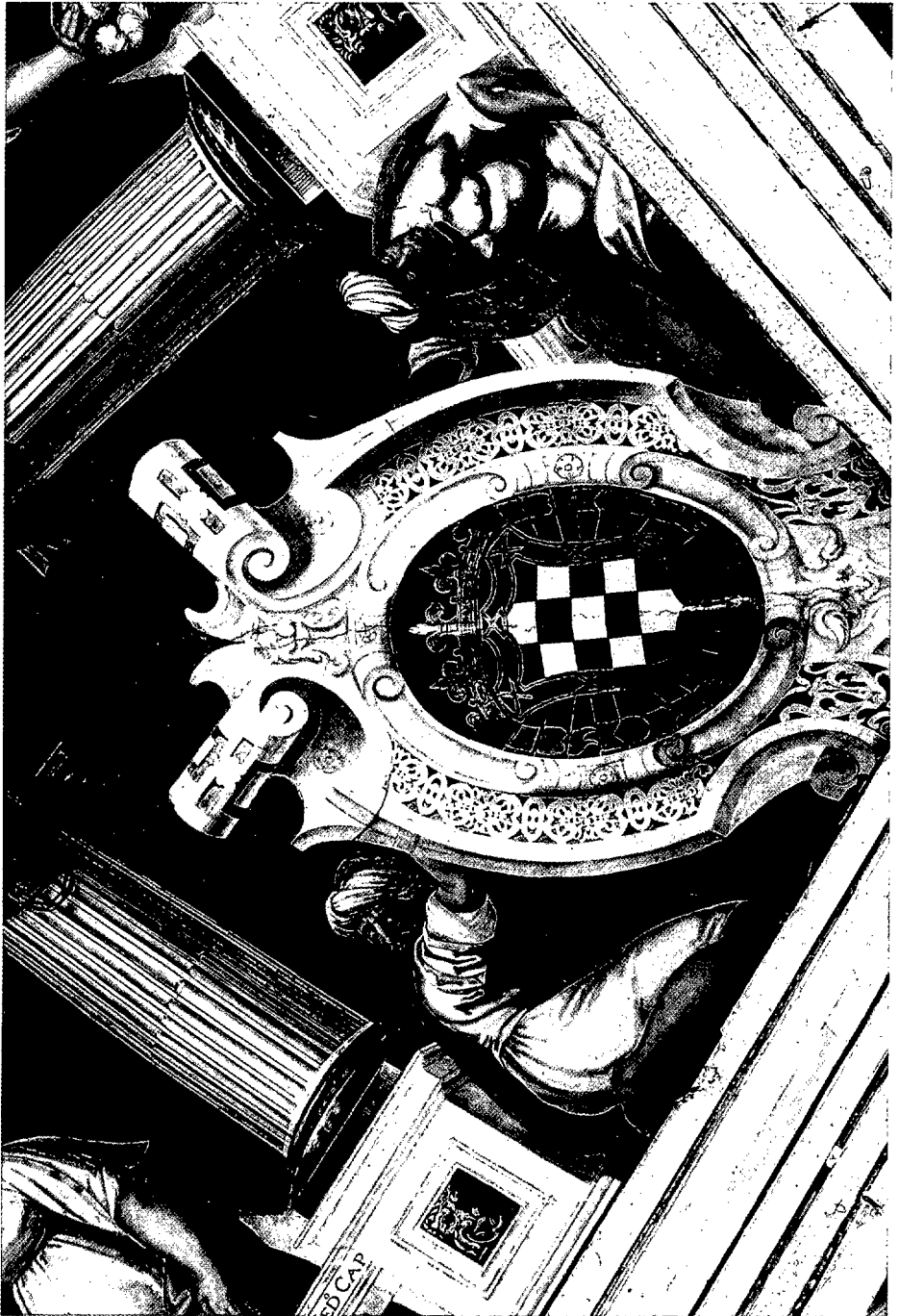
La campaña de 1588 reveló claramente, tanto las debilidades como el poder del imperio de Felipe II. Si bien hizo ver lo difícil y trabajoso de reunir los medios para una gran campaña en una nueva zona (88), también demostró su capacidad para requisar los materiales que necesitaba para la guerra. A pesar de su preocupación, el único aspecto de la campaña que no resultó por debajo de sus esperanzas fue la pericia náutica. En ningún momento del planeamiento o ejecución de la campaña les faltó a Felipe o a sus generales el asesoramiento experto o se les dio información falsa. No obstante, ni el rey ni sus principales oficiales permitieron que el consejo técnico se impusiera a los objetivos políticos y estratégicos. En las fases iniciales del planeamiento en 1587, y en La Coruña, Calais y Gravelinas, Felipe II y Medina Sidonia rechazaron las opiniones de los pilotos y actuaron sabiendo muy bien que incurrirían graves riesgos porque lo consideraron necesario para el éxito de la empresa. Siempre que la opinión experta fue ignorada después de la salida de la flota, se produjeron graves consecuencias que la buena suerte y la pericia marinera remediaron. Estos "fallos por poco" dan alguna razón al nombre de "Felicissima Armada" que sus contemporáneos dieron inicialmente a la flota y que en perspectiva parece tan desacertado como el de "Invencible" con que la flota y la campaña de 1588 es conocida aún hoy. Ahora, al menos, es evidente, que la campaña no fue "imposible"; fue una misión difícil, no una imposible misión.

No obstante, Felipe II no volvió a intentar una campaña conjunta en el Norte, aunque montó nuevas invasiones navales de Inglaterra, lo que sugiere que se había dado cuenta de los peligros y dificultades para coordinar fuerzas distantes, o puede probar que había ganado la confianza que le faltaba y comprendido su capacidad para organizar desde la península las campañas navales contra el Norte.

Esto fue lo que más impresionó a las potencias protestantes. Mientras celebraban la victoria de Isabel, que consideraban como una victoria del Protestantismo, temían también por el futuro. Felipe tenía razón al creer que incluso un fracaso naval podía traerle ciertas ganancias y devolver algo del honor y prestigio que había desacertado perdido.

---

(88) Thompson, "De Lepanto a la Invencible: aspectos logístico de la transición de la guerra Mediterránea a la guerra Atlántica". Conferencia del Seminario Hispano-Británico sobre la Gran Armada. Instituto de Historia y Cultura Naval, Ministerio de Defensa, Madrid, noviembre 1988.



Escudo de Don Alvaro de Bazán. Palacio del Viso. Planta alta. Salón de Linajes.