

LA BATALLA QUE NUNCA EXISTIO

Reconsideración sobre la Estrategia de la Campaña de la Armada

Simón ADAMS
Universidad de Strachclyde

El fracaso de la Armada española es posiblemente la *batalla naval* mejor conocida de la Historia europea. Ese conocimiento ha sido, probablemente, un gran obstáculo para comprender la estrategia sobre la que se basa y rodea el viaje de la Armada, pues normalmente nuestra atención se ha dirigido, y todavía se dirige, hacia los continuos enfrentamientos acaecidos en aguas del Canal de la Mancha desde el 21/31 de junio al 29 julio/8 de agosto (*). Un gran ingenio ha sido desplegado hasta ahora para dar una interpretación a las complejas "melées" que tuvieron lugar frente a la isla de Wight. Por otra parte las diferencias tácticas y tecnológicas entre ambas flotas, ha sido objeto de profundas investigaciones y de múltiples controversias. No obstante, el conjunto de la operación, de la que la batalla del Canal fue sólo una parte ha sido hasta épocas recientes objeto de estudios muy someros. El hecho de que la batalla no entrara en los planes previstos ni fuera esperada, y que por ambos bandos se pensara en un encuentro decisivo en otros lugares, algo que nunca llegó a producirse, exige más atención que la que hasta ahora ha recibido. Estos fueron los aspectos más cruciales de la campaña y si, se reexaminan, puede clarificarse gran parte de lo que hasta aquí ha parecido ser un misterio.

La oscuridad que rodea al enfrentamiento ha sido, en gran medida, consecuencia de la excelente y erudita bibliografía existente dedicada al tema, desde Sir Julian Corbett hasta el presente. La narración de Corbett, aunque modificada y corregida sustancialmente, sigue siendo con justicia, el punto de partida de todos los relatos posteriores. Pero Corbett fue un ferviente discípulo de Mahan, para quien la conducción de las operaciones navales tenía un verdadero objetivo; cual era la obtención y conservación del dominio de los mares por la destrucción o inutilización de la flota oponente. Desde esta perspectiva, la Armada Española estaba condenada desde el principio, pues la operación parecía totalmente mal concebida. En vez de

Simon Adams, es Profesor de Historia en la Universidad de Strachclyde y autor del libro "English foering policy from Henry VIII" y ha publicado numerosos artículos en la "The Historical Association", "History Today" y "English Historical Review" sobre temas de la Gran Armada.

(*) *Nota del Traductor:* Las dobles fechas límite son consecuencia de la aceptación y no aceptación de la Reforma Gregoriana del calendario por españoles e ingleses.



María Estuardo (Museo de Versalles), de la obra del marqués de Lozoya: *Historia de España*, Salvat Editores, Barcelona, 1987.

un enorme convoy de transportes, muy vulnerable, que requería una escolta próxima, debía haber formado una flota compuesta únicamente por buques de guerra. En vez de tratar de alcanzar un difícil contacto con un ejército de tierra estacionado en Flandes, la flota debía haber entrado en el Canal para buscar el combate decisivo con la armada inglesa pues su eliminación (con o sin los holandeses) habría transferido al duque de Medina Sidonia el dominio de los Estrechos y por consiguiente, le hubiese sido posible transportarlo sin oposición alguna al ejército de invasión del duque de Parma.

Ese enfoque sobre la acción en el mar ha hecho innecesario todo estudio serio del papel que debía desempeñar el ejército, al que Corbett solamente dedica en su obra una referencia de pasada. El que Parma estuviera dispuesto y esperando o, simplemente, continuando sus preparativos, era irrelevante, pues sin el dominio de los Estrechos su ejército era tan impotente, como lo sería el de Bonaparte en 1805. La influencia de esta escuela estratégica puede detectarse también en los relatos ingleses posteriores. Hasta muy recientemente no se ha hecho un estudio detallado del aspecto militar de la proyectada invasión, estudio realizado por León van der Essen en su biografía del duque de Parma. En este trabajo se apoyó Garret Mattingly, pero el enfoque demasiado sinóptico de su obra, le impidió examinar en detalle los problemas derivados. Únicamente Greofrey Parker ha intentado considerar la operación en su conjunto y gracias a él ha sido posible que nuestra atención se dirigiese hacia el punto clave de toda la campaña: la reunión de la Armada y el Ejército del duque de Parma.

Incluso Martín y Parker en su última obra hacen referencia a la “confusión (que) todavía rodea al verdadero destino de la Armada” y no son los únicos estudiosos que lo señalaron. Sin embargo, esta confusión en cuanto al “rendez-vous” puede ser exagerada. Lo que no ha sido aun suficiente apreciado es el hecho de que en toda la costa inglesa solamente había un número limitado de fondeadores apropiados para una flota tan grande como la Armada. Ambos bandos lo sabían y eran capaces de estudiar un mapa; por tanto, ambos estudiaron las mismas opciones a menudo con irónicas consecuencias. La especulación en cuanto a las intenciones españolas produjo un gran impacto en el despliegue inglés, lo que a su vez tuvo una importante influencia sobre los planes de la Armada; por tanto el punto de encuentro o “rendez-vous” jugó un papel decisivo en la determinación de la estrategia de ambos bandos. El proceso emerge con mayor claridad si examinamos la evolución de la estrategia española, concluyendo con los dos episodios clave en el paso del Canal: las decisiones tomadas en 20/30 de julio y la parada en Calais en 31 julio/8 agosto; con lo que puede valorarse de nuevo la estrategia inglesa en lo que se refiere a la conducción de la batalla.

En esencia el plan militar para la invasión de Inglaterra fue el que propuso el duque de Parma en abril de 1586. Parma transportaría su ejército de embarcaciones obtenidas en Flandes hasta las playas entre Dover y Margate, la zona de desembarco más accesible. El lugar parece haber sido pro-

puesto por el exiliado católico galés Hugh Owen. Este tramo de la costa de Kent tenía además otra ventaja, estaba bordeado por The Downs, posiblemente el fondeadero mejor conocido de los Estrechos. Allí, como Sir William Monsón escribió “pueden fondear miles de barcos con tanta seguridad como en cualquier puerto de Europa”. La combinación de playa y fondeadero era inmejorable.

La sorpresa era esencial para este plan de invasión. En el verano de 1587, Parma se quejaba de que habiéndose perdido el secreto necesitaría protección naval; a consecuencia de esta exigencia, Felipe II trazó su versión final de la operación combinada primero a Parma y después al marqués de Santa Cruz en septiembre de 1587. La clave de este nuevo plan de invasión conjunta radicaba en la rapidez, debía llevarse a cabo inmediatamente, a pesar de los riesgos que implicaba una gran operación naval en el Canal de la Mancha en otoño, con la esperanza de coger a los ingleses desprevenidos. La flota tenía que navegar Canal arriba y “dar fondo en el cabo de Margata”. El duque “en viendo así asegurado el passo con el armada puesta sobre el dicho cabo o andando sobre las bueltas a la boca del río de Londres si el tiempo lo sufriere” cruzaría entonces.

“El cabo de Margata” era, desde luego, el North Foreland (mencionado a veces como St. Margaret’s Head) cuyos acantilados calizos lo hacían totalmente inapropiado para un desembarco. ¿Por qué había de enviarse allí la flota? Hay que buscar la respuesta en la aun esperada sorpresa. Con suerte (o la divina providencia) la llegada de la flota cogería los barcos ingleses dispersos y los buques de guerra de la reina estarían inmovilizados en sus fondeaderos del Támesis. La Armada se situaría frente al “cabo de Margata”, actuando como una cortina para impedir la salida de los ingleses del Támesis y con ello su interferencia en el desembarco. Era una posición estratégica “aquel puesto que corta el paso a que no se puedan juntar los navíos del río de Londres y de allí al levante... con los del mediodía”. Posición que sería mantenerse sólo el tiempo necesario para que el ejército cruzara; después Santa Cruz quedaba libre para atacar a los ingleses en sus puertos. Las instrucciones terminaban con una observación sobre el paso que iba a jugar un papel cada vez más importante en futuras discusiones. El tiempo invernal probablemente obligaría a la Armada a buscar un fondeadero abrigado. En primera instancia se sugirió Margate Roads, o si fuera necesario, Santa Cruz podía introducirse más adentro en el estuario del Támesis. Ambas posiciones le permitirían mantener el bloqueo de Londres.

La Armada, por supuesto, no salió en el otoño o invierno de 1587, este retraso *permitió* el despliegue inglés. El espionaje español sobre la flota inglesa iba a producir un importante impacto a partir de este momento y merece un comentario. La figura central era el embajador en París don Bernardino de Mendoza; sus fuentes comprendían no solamente al notorio “Julio” y a los exiliados católicos ingleses en Francia, sino la más importante que procedía de Antonio de Viegas, espía en la corte del pretendiente portugués don Antonio en Londres. El relativo acierto y la precisión de

informes fueron probablemente debidos a la estrecha relación de Sir Francis Drake con don Antonio. Sin embargo, como sus "avisos" tenían que comunicarse a través de Mendoza a El Escorial, cuando llegaban a los mandos de la flota, lo hacían con varias semanas de retraso. Este espacio de tiempo sería de no escasa importancia.

En noviembre de 1587 Mendoza comenzó a dar cuenta de un importante cambio en el despliegue inglés. La flota que Sir Francis Drake había traído aquel verano de regreso de Cádiz se había quedado en Plymouth e iba a ser reforzada y empleada en algún tipo de ataque o diversión contra la misma España. En enero de 1588 el "problema de Drake" inspiró una segunda serie de instrucciones para Santa Cruz. Su principal preocupación era el posible ataque de diversión. Felipe se mantenía firme en que fuera ignorado; únicamente si Drake trataba de detener a la Armada en mar abierto o si se le encontraba en la embocadura del Canal tendría que ser combatido, pues dicho encuentro proporcionaría una excelente oportunidad para batir a los ingleses en detalle. En cualquier caso Santa Cruz sólo tendría que enfrentarse al "Almirante de Inglaterra" en Margate; aun cuando encontrara allí ambas flotas inglesas, sería superior. Después del desembarco, Santa Cruz debía adentrar la flota en el Támesis para ayudar al ejército, dejando parte de ella para guarecer las comunicaciones con Flandes. En caso de que se encontraran tempestades en ruta se recomendaban dos puntos de reunión: las Sorlingas a la entrada del Canal y la isla de Wight (o sea el Solent) a mitad de aquél.

En vista del nuevo despliegue inglés, la vieja cortina de cabo Margate era ahora irrelevante. En el texto de las instrucciones solamente se hace referencia a "la traza acordada". No obstante, el rey junto a esta frase hizo algunos comentarios marginales muy importantes:

bien será bolverselo a decir lo del cabo de Margat q creo ques a lo que el buque de Parma tira aunq no lo nombra y será bien avisar desto mysmo al duque de Parma.

Luego continúa sugiriendo que si las flotas inglesas se combinan para combatir a la Armada allí, Parma ha de enviar a Santa Cruz el mayor esfuerzo de navios y gente q se pueda'. Es igualmente revelador un comentario posterior sobre la capacidad inglesa para reforzar su flota con hombres y pequeñas embarcaciones, 'estando la suya tan cerca de tierra' y la necesidad de que Parma esté listo para abastecer a la Armada de lo que se percibe claramente que el problema no era la cortina para apartar la flota inglesa de la invasión, sino la posibilidad de una batalla en aguas costeras para conseguir las playas de desembarco, en la que también iba a tomar parte Parma. El cabo de Margate era ahora un término general que cubría la costa de Kent desde Dover a Margate.

Santa Cruz pudo no haber recibido esas instrucciones pero no por ello dejan de tener importancia, ya que se convirtieron en la base de las dadas al

duque de Medina Sidonia en 22 marzo/1 abril. (A Medina Sidonia también se le envió copia de las del 14 de septiembre referidas como informe general sobre la empresa). La posición estratégica general “vis à vis” de la flota inglesa permaneció inalterada en la nueva versión, pero contiene algunas revisiones importantes. En la sección de consejos sobre tempestades en ruta, se avisa específicamente a Medina Sidonia que evite las costas de Francia y Flandes debido a bajos y bancos de arena. Su objeto es navegar ‘hasta el cabo de Margat, para daros allí la mano con el duque de Parma’. Como en la versión de enero, contenía un aviso sobre una posible batalla con los ingleses en cabo Margate, pero en ésta claramente antes de la reunión con Parma y solamente si no podía conseguir que Parma pasase el Canal sin lucha, ‘por desviarse el enemigo, o de otra manera’.

Se planteó una nueva cuestión: el facilitar a Parma los soldados transportados por la Armada en caso de que la batalla no se hubiera producido. Este asunto se trataba más ampliamente en un conjunto de instrucciones secretas adjuntas, donde se comunicaba a Medina Sidonia que “puesto en el cabo de Margat”, tenía que pedir al duque que le informara sobre el lugar de desembarco de estos refuerzos. Felipe trataba luego la cuestión del fracaso del desembarco. En tal eventualidad, Medina Sidonia tenía que intentar la ocupación de la Isla de Wight, aunque se ordenaba claramente que únicamente debía hacerse de vuelta de cabo Margate, no en el viaje de ida.

Por ahora no se han descubierto más instrucciones formales; solamente se conocen discusiones posteriores sobre la estrategia de la Armada mediante correspondencia sobre otros temas en la que se trata éste de forma a menudo periférica. Dos puntos principales están relacionados: el destino de la Armada y la posibilidad de un combate. Lo que parece claro es que Felipe intentaba que Medina Sidonia controlara el importante tramo de la costa de Kent antes de reunirse con Parma y el hacerlo así facilitaba la posibilidad de una importante batalla en aguas costeras. No está claro en sus instrucciones (a diferencia de la versión de enero) si Medina Sidonia podía esperar o no ayuda en esta batalla. ¿Cuál, por tanto, era la importancia del cabo Margate? Debe recordarse aquí que las Goodwin Sands sólo dejan dos pasos hacia el North Foreland: bien por fuera hacia el Mar del Norte o bien por Dover hacia The Downs. Hay varios indicios importantes que apuntan a que esta última ruta era la que Felipe II consideraba en sus instrucciones para dirigirse al cabo Margate. El derrotero impreso facilitado a la Armada concluye su descripción de la costa inglesa con la entrada a The Downs; no se dan instrucciones sobre la navegación hacia Margate. Igualmente revelador es el consejo de Bernardino de Escalante en 24 marzo/3 abril. Escalante entendía que la Armada entraría entre los Goodwins y la costa, se uniría a los buques de Parma y:

Se acometerá por el surgidero de las Dunas y ribera que corre desde la punta de Santa Margarita hasta Margate.

A él no le gustaba este plan y en cambio aconsejaba que se empleara la flota para una invasión independiente vía Milford Haven. Sus numerosas objeciones a The Downs eran importantes: el fondeadero no era utilizable en mal tiempo; solamente se podía llegar a él a través de un paso defendido desde el sur; no había puerto alternativo en la costa inglesa, pasada la Isla de Wight; los buques de la Armada eran demasiado grandes para ir a Flandes a recoger la caballería de Parma. Finalmente, estaba bastante claro que para los ingleses era muy fácil concretar allí sus fuerzas.

Más discutible es la cuestión de si se esperaba que Medina Sidonia tuviera que combatir. En este punto, las instrucciones de ignorar toda maniobra de diversión inglesa y no dejarse desviar han ocasionado no pequeña confusión. No obstante, el rey era igualmente claro en que si se encontraba a Drake en ruta podría entablar combate. Además, aunque el rey le hubiera gustado que Medina Sidonia pudiera ocupar The Downs sin combate, el detallado consejo de llevar a cabo tal encuentro, dado en las instrucciones de abril así como en cartas posteriores sugiere que existían grandes dudas de que aquello fuera posible.

El período de tiempo comprendido entre el envío de las instrucciones a Medina Sidonia y la salida final hacia el Canal en 12/22 de julio se dividió en dos fases distintas por el viaje de Lisboa a La Coruña (20/30 mayo a 9/19 junio).

Durante este lapso el panorama de la situación según los servicios de inteligencia sufrió varios cambios dramáticos: la escuadra de Drake había permanecido desde enero en Plymouth sin salir a la mar, pero la mayoría de los buques ingleses se encontraban ya en el Támesis o bien en los estrechos de Dover. En 16/26 de abril la fuente de Mendoza en Londres había informado de un nuevo e importante despliegue: el Lord Almirante Howard of Effingham se uniría a Drake en Plymouth con la flota principal dejando solamente cuarenta y tantos barcos en los estrechos. En 20 abril/8 mayo el mismo Mendoza escribía que la flota combinada (80 buques) iba a intentar el ataque a la Armada en la costa ibérica. Informes posteriores incluían una invasión de Portugal por don Antonio. Este programa podía cambiar todo el cuadro. Si la flota combinada salía hacia España en una operación de diversión, la Armada tenía la oportunidad de alcanzar la zona de Downs-cabo Margate, con sólo la pequeña escuadra de los Estrechos en su camino. Por otra parte, si Medina Sidonia encontraba a Howard y Drake a la entrada del Canal tendría que hacer frente allí a un combate mucho más duro que el planeado.

Pero hubo una nueva complicación. En 23 de mayo/2 de junio el contacto de Londres informaba que Howard no iba a Plymouth, sino que se quedaba en los estrechos. La noticia pasó mediante Mendoza a Felipe en 4/14 de junio. Poco después la información era revisada de nuevo y a partir del 16/26 de junio los informes de Mendoza contenían la noticia (correcta) de que la flota combinada operaba desde Plymouth. Por tanto, es una cuestión importante saber qué cantidad de esta información llegó a Medina Sidonia.

La cuestión no es académica. Entre las preguntas hechas a don Pedro de Valdés por el consejo inglés después de su captura estaba la de si los españoles sabían antes de su salida de La Coruña que Howard estaba en Plymouth. Aquí se plantea una dificultad determinante. En 8/18 de julio Felipe informó a Mendoza que no había recibido ninguno de sus despachos desde el 4/14 de junio. Por tanto, cuando Medina Sidonia salió finalmente de La Coruña el 12/22 podía conocer ya el informe inicial de la reunión de las escuadras inglesas y después la revisión de ese plan, pero no la confirmación definitiva del primer informe.

Poco antes de que la flota saliera de Lisboa tuvo lugar un importante intercambio de cartas entre Medina Sidonia y el Rey. El 11/21 de mayo Felipe llamaba la atención del duque sobre el hecho de que Drake no había salido de Plymouth. También pensaba que la Armada sería tan superior en fuerza, que los ingleses probablemente no combatirían; especulaba sobre si Drake podría estar planeando fortificarse en Plymouth, dejar pasar a Medina Sidonia para después atacar su retaguardia, mientras Howard atacaría la vanguardia española. Por el contrario, se preguntaba si los ingleses podrían intentar un ataque en masa a la Armada en la zona de invasión después que hubiera tenido lugar el desembarco y los tercios hubieran sido entregados a Parma. En el primer caso aconsejaba a Medina Sidonia desplegar la flota en forma adecuada para hacer frente a un ataque simultáneo. En el segundo le sugería retener a bordo suficientes tropas, así como le avisaba que “estando arrimado a sus costas” Medina Sidonia debía precaverse de los ataques de brulotes y máquinas infernales. En conclusión se recordaba de nuevo al duque sus instrucciones de no responder a ninguna diversión frente a las costas españolas.

Medina Sidonia contestó el 18/28. Le hubiera gustado ser capaz de derrotar al enemigo en ruta, se daba cuenta de la necesidad de unirse a Parma lo más pronto posible más que buscar a las fuerzas inglesas. Esbozó entonces su idea del despliegue de la Armada para hacer frente a un posible ataque tanto por vanguardia como retaguardia. En el segundo caso esperaba que una vez que él y Parma hubieran combinado sus fuerzas, serían capaces de derrotar a los ingleses antes de entregarle las tropas embarcadas, lo que deseaba llevar a cabo pronto debido a la limitación de suministros y viveres en la flota. Está claro que en esta fase (es decir, antes de la salida de Lisboa) tanto Felipe como el duque aun creían que la flota inglesa estaba dividida. En una carta que Medina Sidonia en ruta hacia La Coruña dirigió a Parma, reiteraba su intención de dirigirse directamente a las zonas de desembarco en Inglaterra. Sin embargo, deseaba información de Parma acerca de “dónde nos podremos juntar”. Por el contexto se deduce que éste solamente podría ocurrir en un lugar de la costa inglesa, ya que se esperaba de Parma “salir con su armada”. Es posible que los comentarios de Escalante (u otros similares) sobre el mal tiempo en The Downs hubieran producido su efecto, pues la mayor parte de la carta trata de la preocupación de

Medina Sidonia por no existir en la costa al oeste de The Downs “algún puerto seguro a sus espaldas”.

El tema predominante de la correspondencia desde La Coruña es el estado de la flota y el abastecimiento de víveres. Aunque no contiene comentarios directos sobre información de Inglaterra, sí encontramos una importante referencia de pasada. En 17/27 de junio se reunió un consejo de guerra para estudiar la decisión de si la Armada debía continuar viaje, antes de que se hubieran reunido todos los buques dispersos y en reparación. Las minutas muestran dos opiniones, la de don Jorge Manrique, opuesta a una partida inmediata y la de don Pedro de Valdés que la recomienda. Ambas se refieren a los datos proporcionados por la inteligencia sobre la flota inglesa: Manrique a “las fuerzas del enemigo por los avisos últimos de 26 de abril que Su Majestad mandó enviar al duque”; Valdés a que “la fuerza del enemigo ha de estar dividida en dos o tres partes para impedir el paso del duque de Parma y la entrada del Canal a esta Armada”. Como el informe de Londres de 26 de abril, era el primero en anunciar la próxima unión de las dos flotas inglesas, es difícil evitar la conclusión de que pudo haber existido un gran desacuerdo sobre el posible despliegue inglés. La posterior respuesta de Valdés a su interrogador de que los españoles “habían recibido anuncios en España de que la flota inglesa” estaba en Plymouth y pensaba dejarles pasar, sugiere que el aviso de Felipe sobre un ataque de Drake a la retaguardia ya había circulado. También parece que Valdés le contó a Petruccio Ubaldi ni que pensaba habría sido fácil tomar Plymouth ya que no esperaba encontrar allí ninguna fuerza que la Armada no pudiera vencer.

Parecería, por tanto, que la información recibida por la Armada en La Coruña pudo concluir noticias de que Howard se iba a unir a Drake pero no en forma tan clara como para producir convicción. De haber llegado a tiempo un informe posterior, hubiera inclinado la balanza de la duda. Un pescador de La Coruña llamado Domingo de Lago, capturado por los ingleses en mayo, había presenciado la llegada de Howard a Plymouth el mes siguiente con 40 barcos. Lago regresó a España en julio, pero no fue interrogado hasta después de la salida de la Armada. La carta de Juan Martínez de Recalde al Rey en 1/11 de julio revela que no hubo ninguna revisión de la estrategia de la Armada. La principal preocupación de Recalde era el estado de las provisiones, especialmente en vista de que al parecer él creía en una larga campaña militar en Inglaterra. Aunque la Armada pudiera establecer su base en el Támesis después del desembarco del ejército, la escasez en Flandes habría dificultado el reabastecimiento. Este sólo podía venir de España y al no haber ningún puerto grande entre Southampton y el Támesis; recomendaba la ocupación de uno de los principales puertos del West Country (Falmouth, Plymouth o Dartmouth) para disponer de un lugar de etapa, incluso teniendo en cuenta el riesgo al separar la flota del ejército. Lo que sin embargo es especialmente revelador es su referencia de improvisado al objetivo de la Armada —más allá de The Downs—. Si los ingleses no pre-

sentaban batalla, la flota iba a “pasar a las Dunas y de allí asistir y dar la mano a lo que está en Dunquerque”, proporcionando así seguridad al transporte del ejército “a la parte que tuviere designada por más conveniente que debe ser el más corto camino de leguas, más o menos a un lado u otro del río de Londres.

Poco después de salir de La Coruña en el viaje final (el 15/25), Medina Sidonia envió al capitán Rodrigo de Tello a Parma con un mensaje similar al enviado en junio. Incluía también una pregunta sobre el “parage que le parecía mejor para juntarse con esta Armada”. Al igual que en la carta anterior esto implica también una reunión sobre la costa de Kent. Por tanto, la Armada llegó a la entrada del Canal sin conocer la disposición de la flota inglesa, aunque con la intención de dirigirse a The Downs, pero nunca llegó a su meta; lo que exige un examen de las principales decisiones estratégicas tomadas por Medina Sidonia durante el curso de la batalla del Canal: el acercamiento a Plymouth el 20/30 de julio y la detención en Calais el 27 de julio/6 de agosto.

Entre los 19/29 y 20/30 de julio a bordo del buque insignia “San Martín” tuvieron lugar acontecimientos importantes. La costa inglesa cerca del cabo Lizard fue avistada, acto que se celebró con el izado del estandarte real y el recitado de oraciones; se reunieron casi todos los buques dispersos; Medina Sidonia escribió dos cartas al Rey (las últimas antes de la batalla); se celebró un consejo de guerra; se descubrieron velas inglesas hacia sotavento; el Alférez Juan Gil fue despachado para conseguir algún prisionero. Cuando Gil volvió con varios pescadores ingleses, se obtuvo la confirmación definitiva de que Drake y Howard habían reunido sus fuerzas y estaban preparando su salida de Plymouth. Estos hechos son bastante conocidos, la dificultad yace en la cronología y la relación entre ambos. Incluso el capitán Alonso Vanegas del “San Martín”, cuyo diario se considera uno de los más completos y fiables del viaje, confunde las cosas al incluirlas en su relato del día 30.

Lo menos controvertido es la hora del regreso del Alférez Gil con los pescadores, establecida hacia la una de la mañana del 21/31. Había sido enviado la tarde anterior, posiblemente cuando fueron avistadas velas inglesas, lo que Vanegas sitúa al amanecer. Por tanto un punto importante es cierto no se tuvo pleno conocimiento del despliegue inglés hasta después de tomarse cualquier decisión previa. Igualmente claro es el punto inicial: el Lizard fue avistado después del mediodía del 19/29. La cuestión central es lo que sucedió en el tiempo intermedio, especialmente en conexión con las cartas enviadas al Rey y el consejo de guerra.

Conviene citar estas cartas, para distinguirlas, como la larga y la corta; de la primera existen dos versiones, una fechada el día 29, la otra el 30 y datadas “a vista del cabo de Lisarte”. Ambas relatan los acontecimientos del 29; al avistamiento de tierra, la celebración, y el estado de la flota. La del 29 declara que está siendo escrita a las seis de la tarde; la del 30 incluye un párrafo que comienza “y hasta ahora, que es sábado 30 de julio” y comenta



Destruction de l'Invincible Armado. (Atlas van Stolk - Rotterdam)

Destrucción de la Armada Invencible, tomado del Atlas Van Stolk, tomado de la obra de Jean Savant: *Histoire de la Marine*, Hachette, Paris, 1961.

los daños en la capitana de las galeazas. Esta es, claramente, una segunda versión de la anterior, terminada en la mañana del día siguiente. La carta corta declara específicamente que está escrita después de la primera. Es la más importante, porque esboza las intenciones inmediatas del duque de Medina Sidonia, especialmente su decisión de no sobrepasar la Isla de Wight antes de establecer comunicación plena con el duque de Parma y su preocupación por no haber podido acercarse a la costa de Flandes debido a los bancos. También se queja de no haber visto ningún barco o persona desde que salió de La Coruña, "así se va muy a ciegas"; pero que cuando la Armada se acerque a Plymouth espera enviar una pinaza para capturar prisioneros.

No hay nada que impida deducir que esta carta fue escrita inmediatamente después de la segunda versión de la carta larga, es decir, en la mañana del 30 casi 24 horas antes de que el Alférez Gil informara de la presencia de la flota inglesa combinada. Mayor dificultad ofrece el fechar el consejo de guerra; ya que solamente se conocen tres fuentes que lo mencionen, el relato de Vanegas y las dos declaraciones hechas por don Pedro de Valdés después de su captura. Vanegas lo sitúa el día 30, inmediatamente después del avistamiento de tierra; y Valdés después del interrogatorio al pescador. Por otra parte Valdés declara también que el avistamiento de las velas inglesas ocurrió dos horas después de la reunión del consejo, situándolo así claramente en la tarde del 30. De acuerdo con Vanegas el objetivo del consejo era bien sencillo; "para tomar resolución en la orden que se había de tener en el pelear". Sin embargo, durante su transcurso don Antonio de Leiva y otros propusieron un ataque por sorpresa a Plymouth como medio de eliminar todo buque inglés que pudiera encontrarse allí. La propuesta fue rechazada por Medina Sidonia basándose en que era contraria a las órdenes del rey, demasiado arriesgada e implicaba pérdida de tiempo.

¿Qué sucedió primero, la escritura de las cartas, o la celebración del consejo? Si fue esto último, entonces la decisión de no seguir más allá de Wight, habría sido una consecuencia del consejo; esta es la conclusión a que se ha llegado en algunos de los estudios más eruditos sobre la Armada. Sin embargo, la ausencia de cualquier referencia al consejo en las cartas y en toda la cadena de acaecimientos de los relatos de Vanegas y Valdés sugiere que se celebró en la tarde del 30, después de haber sido escritas las cartas. En la mañana del 30, parece que Medina Sidonia estaba profundamente preocupado por la ausencia tanto de inteligencia general como de noticias de Parma y por ello propuso ganar tiempo. Igualmente interesante resulta un cierto cambio respecto al "rendez-vous". Al no haber recibido información de Parma sobre el lugar, estaba inquieto ante el hecho de que la Armada tuviera que ir a Flandes a encontrarle, lo que era imposible dada la naturaleza de la costa. La flota tampoco podía esperar en el Mar del Norte pues una sola tempestad la dispersaría. Estas consideraciones explican también el rechazo por parte de Medina Sidonia del ataque a Plymouth. En caso de que las esperadas noticias de Parma llegasen, no podía permitir que le

cogieran durante un complicado asalto. Sin embargo, los pescadores del Alférez Gil transformaron toda la situación. Ahora estaba claro que se iba a enfrentar a la mayor parte de la flota inglesa. Cualquier intento de permanecer al oeste de la Isla de Wight era, por tanto, arriesgarse al desastre, así la Armada volvió al plan primitivo y los comentarios que quedan de Medina Sidonia de los pocos días siguientes se refieren solamente a su temor de que los ingleses trataran de retrasar el viaje. Probablemente no hubo intento alguno por parte de los españoles de entrar en el Solent.

La Armada consiguió un notable éxito al realizar su camino Canal adelante, aunque en gran parte, fue debido al tiempo favorable. El 27 de julio/6 de agosto alcanzó la rada de Calais donde Medina Sidonia tomó su famosa decisión de detenerse. Calais no era un lugar apropiado, ya en 1520 el puerto estaba lo bastante obstruido por los sedimentos como para no poder ser empleado por los grandes buques, lo que había impedido a Enrique VIII viajar al campo del "Cloth of Gold", en su gran buque insignia, el "Henri Grace a Dieu". Además Felipe había dado instrucciones a Medina Sidonia de evitar la costa francesa e informado a Enrique III que los buques españoles solamente entrarían en puertos franceses en caso de emergencia. La Armada tuvo que fondear en una rada abierta, y esto, como le avisó a Parma sólo podía hacerse durante pocos días.

Los relatos sobre la decisión de detenerse el 27 de julio/6 de agosto, aparte de aquellos que lo mencionan solamente en términos factuales, son bastante claros en cuanto a lo sucedido. A bordo del "San Martín" tuvo lugar una fuerte discusión acerca de detenerse o seguir. El mismo hecho de que se discutiera es significativo por sí mismo, al sugerir que no había una decisión previa de hacer alto en Calais. De acuerdo con el diario de Medina Sidonia, muchos de los presentes deseaban seguir adelante, pero fue avisado por los pilotos que "las corrientes le forçarian a salir desde Canal... al Mar del Norte". Precisamente resulta un misterio el lugar al que intentaban ir los que deseaban seguir. Es interesante anotar que si bien algunos relatos citan el peligro de los bancos de Flandes, los que proceden del "San Martín" no lo hacen. En otras palabras, no se descubrió por sorpresa que la Armada no podía alcanzar Dunquerque. ¿Intentaban entrar en The Downs? Esta cuestión no se puede contestar, pero es posible adelantar dos razones del motivo que impulsó a Medina Sidonia a esperar en Calais, en vez de ir hacia allá. El primero es el simple hecho de que entonces la flota inglesa podía situarse frente a Dover y dejarle completamente aislado de Flandes. El otro es su petición de municiones y embarcaciones menores a Parma, que ya se habían considerado necesarias para una batalla en aguas costeras en las instrucciones de Felipe a Santa Cruz en enero. El no estaba, pues, preparado para intentar un encuentro decisivo sin ayuda desde Flandes.

El ataque inglés de los brulotes del domingo 27 julio/7 agosto hace innecesaria toda nueva discusión sobre lo que la Armada hubiera hecho. Sí se suscita por otra parte, la cuestión final del papel que una posible batalla en The Downs hubiera jugado en la estrategia inglesa. El "mahanismo" de

Corbett y su intento de reputar a Drake como el pionero de la estrategia naval moderna ha tenido un impacto no pequeño en la valoración de las intenciones inglesas. Las conclusiones de Corbett sobre los intentos de interceptar la Armada en junio y julio ilustran claramente este punto:

‘Fue gran concepción heroicamente emprendida, pero el tiempo y la precaria administración de la reina, la condenó al fracaso, no obstante debe ser recordada en honor duradero de Drake y llegar a considerarle no solamente como el padre del arte de la guerra naval a vela, sino como uno de sus grandes maestros.’

Si sustituimos la “precaria administración de la reina” por “administración naval del siglo XVI” tenemos de hecho las razones precisas del motivo por el que la pura guerra mahanista estaba más allá de la capacidad de la flota isabelina. El problema central inglés radicaba en la identificación del lugar o lugares de la invasión; su estrategia se basaba, por tanto, en el informe de la comisión de reconocimiento de la costa de 27 de noviembre/7 de diciembre de 1587, que rápidamente identificó un número limitado de fondeaderos apropiados para una flota tan grande como la Armada: Milford Haven (considerado muy remoto para ser útil a un ejército de invasión), Plymouth, Portland, el Solent y “The Downs, Margate y el Támesis... en relación con la facilidad del desembarco y la cercanía del príncipe de Parma en cuyas fuerzas el rey de España tenía especial confianza”. Dado que las principales bases inglesas estaban en el estuario del Támesis no ofrecía ninguna dificultad concentrar una gran flota en The Downs, pero era demasiado obvio. Las bien conocidas dotes de Parma para la decepción estratégica y el oportunismo, que con tanto éxito desplegó en 1587 en el cerco de Sluys, harían más probable un ataque en dos direcciones desde Flandes y España o una campaña de diversión; como lo revelan las preguntas que se hicieron a sus prisioneros, incluso después de la batalla; el consejo inglés sospechaba que se habían planeado dos desembarcos distintos. Dada su valoración, posiblemente demasiado optimista, de las limitaciones de los medios navales de Parma, pensaba que una operación sorpresa desde Flandes podía ser fácilmente detenida con una pequeña escuadra en Dover. Una cuestión más difícil era el situar la flota principal, dadas las amplias posibilidades para una invasión en dos frentes. Por ejemplo Howard of Effingham todavía en febrero de 1588 estaba persuadido de que las intenciones españolas eran la invasión de Zelanda para abrir el Escalda, como Parma siempre había preferido. Aun más inquietante era la amenaza a Irlanda o Escocia; lo que hubiera restado importancia al despliegue a lo largo de la costa meridional de Inglaterra. Como Howard escribía en mayo de 1588, “Dios sabe qué camino tomará la flota española, a Inglaterra o a Escocia o a Irlanda”.

Se suscitó una nueva complicación por el entusiasmo de Drake hacia un

ataque ofensivo contra España, especialmente una invasión de Portugal por don Antonio. El éxito del viaje a Cádiz en 1587 sugería que tales ataques diversivos podían producir resultados dramáticos. Con este fin su flota, la que había atacado Cádiz, estaba retenida en Plymouth durante todo el invierno de 1587-88. El 25 de febrero/6 de marzo de 1588 una comisión de los principales miembros del consejo privado discutieron un complicado despliegue de dos flotas en los mares británicos (Dover y “al oeste hacia Irlanda o España”) un viaje a Portugal y otro a las Azores para interceptar la flota de la plata. Parece que decidieron que en vez de enviar a Drake “a la costa de España para impedir que se intentara nada contra Irlanda o Escocia”, dejando a Howard para “enfrentarse a ellos con toda su fuerza”, en caso de que tuvieran intención de entrar en Canal de la Mancha. Sin embargo, Drake en su ahora famosa carta de 30 de marzo/9 de abril argüía que este despliegue debía ser al revés y que la mayor parte de la flota inglesa debía ser empleada en un masivo ataque preventivo contra la Armada.

Un obstáculo a tal estrategia ofensiva, era el deseo de Isabel de evitar una provocación mientras se buscaba un arreglo en las negociaciones de Bourbourg. El fracaso de estas conversaciones, fue en parte responsable de la decisión de 17/27 de abril (tan acertadamente informada por el agente de Mendoza) de combinar las flotas de Howard y Drake en Plymouth. A Howard se le dio una comisión amplia para hacer lo que a su juicio fuera mejor para “hacer frente a cualquier intento sobre Escocia, Irlanda o Inglaterra”, a pesar de haber precedido un *considerable debate*. Las preferencias de Isabel eran (como en 1587 y de nuevo en 1588) atacar los barcos españoles. La ambiciosa, aunque vaga propuesta de Drake de interceptar la Armada frente a la costa portuguesa, hizo revivir, claramente las dudas residuales de la reina, pues su tendencia a actuar como le pareciese y su afición al botín eran todavía notorias. También era escéptica acerca de una maniobra de diversión en apoyo de don Antonio, y en consecuencia éste fue dejado aparte de la flota. Finalmente existía una sincera preocupación por el posible fracaso de la diversión (las instrucciones de Felipe no pasaron desapercibidas) y dejar a la Armada el camino libre. El formar una cortina a través del golfo de Vizcaya, según sus instrucciones de junio, pudiera haber resultado poco práctico, y se comprende la preocupación subyacente en ellas.

El fracaso de la ofensiva contra la Armada puede ser atribuido al mal tiempo y a las dificultades para basar tan gran flota en un pequeño y remoto puerto como Plymouth, pero es igualmente reveladora la casi absoluta imposibilidad de realizar una estrategia ofensiva eficaz con los recursos de la marina isabelina. Consecuencia de la fracasada ofensiva fue el que la flota inglesa fuera sorprendida en Plymouth en 19-20/29-30 de julio. Si la habilidad de los comandantes de los buques de Howard les permitió escapar de la trampa, en cambio se tuvieron que enfrentar a una batalla continua a lo largo del Canal, que ellos no esperaban, ya que en Plymouth dominaba la opinión de que estaba muy avanzada la estación para que la Armada actuara en aquellos mares. El inmediato objetivo de Howard

parece haber sido evitar una desembarco en los otros fondeaderos indicados por la comisión de reconocimiento. Gran parte de la confusión que rodea a los combates frente a la Isla de Wight puede haber sido causada por el hecho de que los ingleses intentaban impedir una entrada en el Solent, cosa que los españoles no tenían intención de hacer. Sin embargo, una vez pasado el Solent quedaban solamente The Downs. Para Howard esto tuvo muchas ventajas; estaría más cerca de sus bases; podía unirse a la escuadra de los estrechos, y podía reabastecerse. Desde Londres se envió más munición a Dover el 26 de julio/5 de agosto, parte de la cual fue recibida por la flota inglesa el domingo 28 de julio/7 de agosto.

De este modo, también Howard estaba esperando un encuentro decisivo en The Downs. De acuerdo con el agente portugués de Mendoza, Howard había advertido a la reina que esperaba esta batalla: “siendo la intención que a la llegada de nuestra Armada a The Downs, debía ser atacada por todos los lados”. Tan seguro está Viegas de que la batalla se había de dar allí, que incluso informó sobre el combate de Gravelinas como si se hubiera dado en The Downs. La decisión de Medina Sidonia de detenerse en Calais fue una sorpresa para los ingleses, que lo vieron como una buena oportunidad para aprovechar las mareas de los Estrechos de Dover como inteligente medio de empujarse hacia el Mar del Norte y así ahorrarse su persecución.

El alto en Calais fue por tanto más decisivo para la campaña, que la batalla frente a Gravelinas, porque permitió, al fin, a los ingleses desordenar la formación de la Armada. También convirtió la potencial batalla de The Downs en la batalla que no existió. Si se hubiera dado, habría sido la primera de la gran serie de combates navales allí empeñados durante el siglo XVII. Para cualquier flota que operara en los Estrechos, The Downs constituían el punto decisivo. Este argumento no pone en duda la conclusión general de que la estrategia de la Armada era demasiado ambiciosa para una flota que sufría de ciertas debilidades, ni altera la mayoría de las interpretaciones aceptadas sobre las tácticas de los combates en el Canal, pero sugiere que la focalidad de The Downs para la estrategia de ambos bandos, confiere al planteamiento y operaciones de ambas partes una mayor coherencia que la hasta ahora reconocida.