

# THE SPANISH ARMADA

Colin MARTIN y Geoffrey PARKER  
Traducción de José Luis SOBRON GONZALEZ  
(coronel de Infantería de Marina)

## NOTA DE LA DIRECCIÓN:

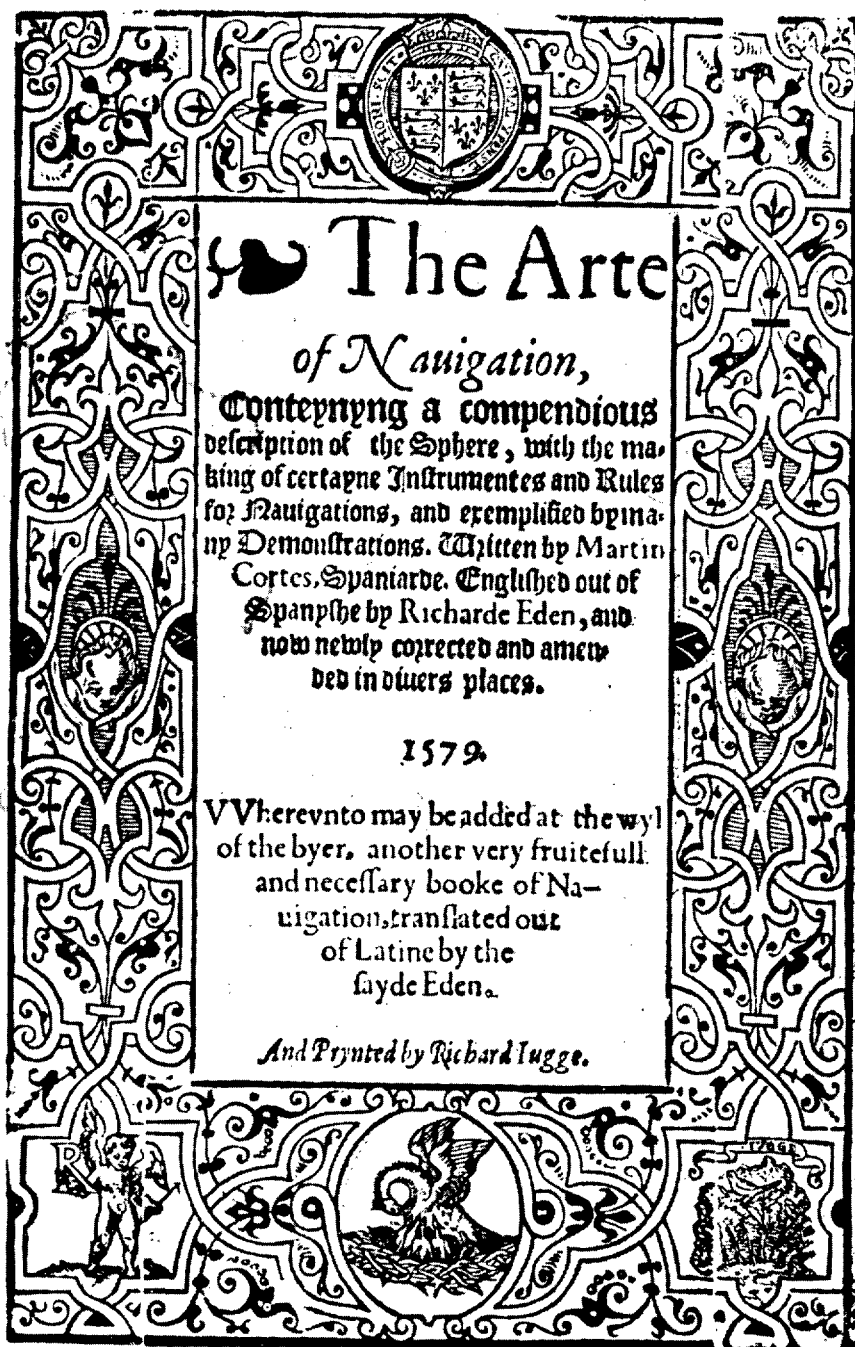
Este trabajo de los notables historiadores británicos Colin Martin y Geoffrey Parker, constituye la introducción de su libro «*The Spanish Armada*» publicado por Hamish Hamilton Ltd. en Londres en el presente año. Por la importancia e interés de su planteamiento, constante y mantenido a lo largo de toda la obra, la Revista de Historia Naval se honra con su publicación, convencida de que la claridad de los conceptos expuestos y la honestidad de sus deducciones contribuyen al enriquecimiento de sus páginas.



## Introducción.

Transcurría el 10 de agosto de 1588 en el mar del Norte y el tiempo era impropriadamente malo para tal estación del año. El *Victory*, galéon real inglés, corría, con el mínimo velamen, ante un fuerte temporal del sudoeste, cubierto de cicatrices a causa de los recientes combates. Las llamativas pinturas de sus superestructuras estaban ennegrecidas por el humo de los cañones; el estandarte real izado en el tope del palo mayor y las banderas de San Jorge en los trinquetes y mesana flameaban hechos jirones. Parte del aparejo mostraba señales de reparaciones improvisadas; el bauprés y la mesana estaban astillados a cañonazos y la lancha destrozada. Aunque todavía podía navegar, no estaba en condiciones de enfrentarse a un enemigo. Sus pañoles de munición, de los que dependía toda su capacidad de combate, estaban completamente vacíos.

Menos de una semana antes este buque se había encontrado en el centro de la más fiera lucha artillera que jamás se había dado en la mar. Un poco a sotavento, la enorme Armada española, fuertemente combatida, pero en formidable orden y disciplina, se hallaba casi intacta y suelta en aguas del mar del Norte. Sus existencias de munición, aunque mermadas, no estaban exhaustas, mientras que sus compactas compañías de infantería embarcada podían resultar irresistibles en cualquier acción de abordaje. Peor que todo



Portada de una de las ediciones inglesas de *El Arte de Navegar*, de Martín Cortés, edición de 1579.

era que los ingleses no sabían dónde se encontraba en aquel momento esta flota ni lo que aún podía hacer.

En la gran cámara del *Victory*, su capitán, sir John Hawkins, garrapateaba una posdata al mensaje urgente que acababa de redactar, disculpándose de su mala letra: estaba escribiendo *de prisa y con mal tiempo*. Su mensaje se dirigía a sir Francis Walsingham, secretario de Estado de la reina Elizabeth, y muestra a un Hawkins extremadamente preocupado. Advertía que la flota española estaba todavía... *aquí y con gran potencia, y tenemos que esperarla con todas nuestras fuerzas, que son bastante pequeñas. Hay que suministrar una cantidad infinita de pólvora y balas y enviarlas continuamente, sin lo cual puede crecer un gran peligro contra nuestro país: porque ésta (la Armada) es la mayor y más fuerte combinación, a mi entender, que se ha reunido jamás en la Cristiandad; por tanto, deseo ser cuidado y atendido por todos diligente y poderosamente.*

Una semana más tarde el Lord almirante inglés Charles Lord Howard of Effingham, *de prisa y muy ocupado* a bordo de su buque insignia, el *Ark Royal*, se encontraba aún ansioso e incierto acerca de los movimientos e intenciones de la Armada y sin dudas sobre su formidable potencia. *Algunos no aprecian la fuerza española en la mar*, decía en confidencia a Walsingham



Galeón del siglo xvi. Grabado de Pieter Breughel (*El viejo*).

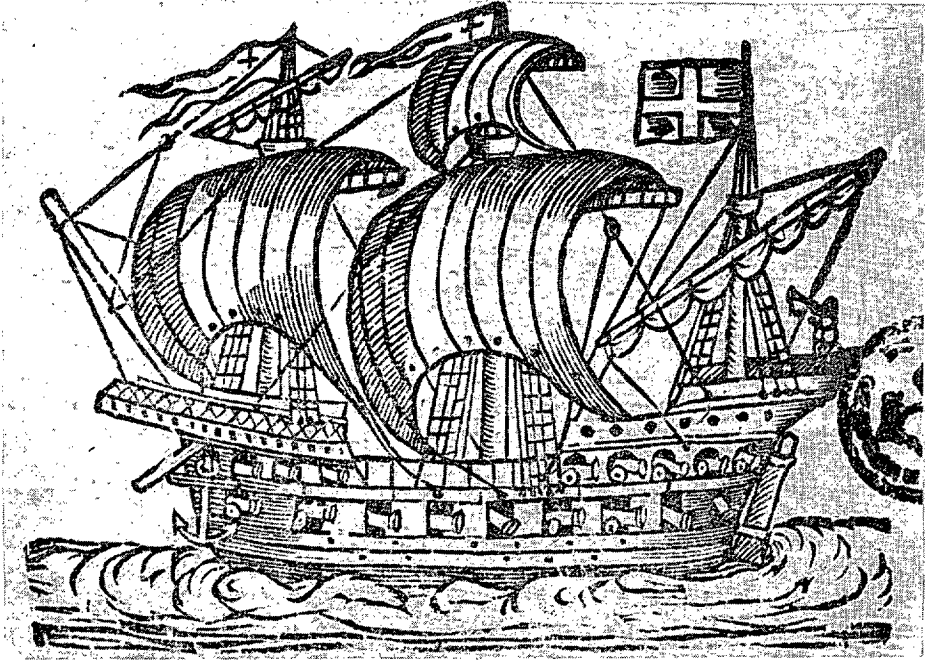
el 18 de agosto, *pero os aseguro que en todo el mundo se vio nunca tal fuerza como la suya*. Incluso a fines del mes, el terrible Drake no estaba seguro de que el peligro hubiera pasado. Aunque la Armada hubiera sido rechazada hacia España, un poderoso ejército de tropas de invasión, mandado por el más intrépido y capaz de los jefes militares de la época, se encontraba en las costas de Flandes dispuesto para embarcar hacia Inglaterra. Desde su buque insignia, el *Revenge*, Drake advertía a los ministros de la reina que no debían dudar que el general del Ejército de Flandes, Alejandro Farnesio, Duque de Parma, *siendo tan gran soldado como es..., si puede emprenderá alguna gran acción..., mi pobre opinión es que debemos poner mucha atención sobre él*.

La opinión mejor informada de Inglaterra en 1588 no estaba pues dispuesta a subestimar la enormidad de la amenaza que la Gran Armada de Felipe II suponía. Pero tan rápidamente como sobrevino, la amenaza se evaporó. Ya no tenía más cartas en la manga: estaba luchando para pasar por las islas del Norte hacia el Atlántico en un esfuerzo para ganar espacio, océano adentro, para tener una ruta segura hacia el sur, hasta los puertos de Galicia y Vizcaya. Pero la fortuna no favoreció a los españoles. Las borrascas de otoño de aquel meteorológicamente desastroso año —los vientos de Dios, como calificaron sus enemigos protestantes— soplaron pronto y con extraordinaria violencia, empujando a los barcos en su regreso sobre las costas de Escocia e Irlanda, donde muchos naufragaron. Para los españoles fue un gran desastre, producido más por las fuerzas de la naturaleza que por la mano del hombre. A los ojos de ingleses y holandeses, sin embargo, terminó por ser una victoria aplastante y una clara demostración de hacia dónde se inclinaban las simpatías divinas.

Las ansiosas realidades expresadas por los mandos ingleses sobre los efectos inmediatos de la campaña fueron así anegadas, en la euforia de la liberación, por una marea de fervor patriótico, que vio los acontecimientos como una afirmación de la inevitable superioridad de Inglaterra sobre sus enemigos católicos. Tal fervor y los errores históricos que generó, han tendido desde entonces a dominar las percepciones de la campaña.

Durante los cuatro siglos que han pasado desde el acontecimiento han proliferado los relatos sobre la Armada. La historia tiene un perenne atractivo como heroico clímax de un largo enfrentamiento marítimo, militar, económico e ideológico entre Inglaterra y España y en muchos aspectos está excepcionalmente bien documentada. Es una buena historia, que ha proporcionado a generaciones de historiadores abundancia de material para contarla.

Por el lado español, los tres años de planeamiento y preparación que culminaron con la salida de la Armada generaron literalmente varias toneladas de meticulosa documentación. Los registros ingleses y holandeses son menos extensos, ya que el esfuerzo defensivo de 1588 fue una respuesta a una crisis repentina. Aún así las fuentes disponibles todavía son considerables.



Galeón del siglo XVI, tomado de *El Arte de Navegar*, de Martín Cortés, de la edición de 1596.

El estudio serio de este material comenzó a finales del siglo XIX con la relación y publicación de una selección de documentos existentes en archivos españoles e ingleses. Estos grandes trabajos de transcripción y condensación, junto con excelentes comentarios, han formado la base de los relatos posteriores a la campaña de la Armada. Pero si bien su valor no ha disminuido, no son más que —como sus editores se esforzaron en señalar— personales selecciones de aquellos documentos considerados más relevantes a la luz de las ideas históricas del siglo pasado.

En consecuencia, y durante casi un siglo, los estudios sobre la Armada han tendido a estancarse en el rico pero incompleto depósito acumulado por sus anteriores progenitores victorianos. La lista cronológica de documentos vino a ser vista por la mayoría de los historiadores como la fuente principal, mientras que los archivos de donde salió han sido completamente olvidados. En el caso de las fuentes menos amplias, inglesas y holandesas, esta confianza estaba (aunque no del todo) justificada. Decididamente no es así con las españolas.

Se han conservado cuatro clases distintas de evidencias de primera mano. En primer lugar, la masa de informes, memorias y cartas relativas a la formación de la política exterior española, y las minutas y detalles de la puesta en práctica de dicha política. La mayoría de esta documentación se guarda entre los papeles de Estado conservados en el imponente castillo de

Simancas, cercano a Valladolid, en donde Felipe II creó el primer archivo de asuntos públicos de Europa, relativamente bien conocido, aunque bastante poco explotado. Sin embargo, algunos de los documentos más íntimos e importantes en esta categoría se encuentran en los conocidos como *papeles de Altamira* —el archivo privado de Felipe II— dispersos ahora entre media docena de colecciones europeas. Revelan sus preocupaciones directas por cada detalle de la *Empresa de Inglaterra*, el deterioro de su salud mientras trabajaba sobre sus papeles y su profunda crisis espiritual cuando descubrió la magnitud del fracaso. Pocos de esos documentos han sido consultados previamente para la crucial información que contienen sobre la historia de la Armada.

Una segunda categoría de documentación española se relaciona con la formación y ejecución de la política desde el punto de vista de los oficiales más directamente implicados. Se encuentran en los archivos de los dos jefes designados para dirigir el ataque anfibio a Inglaterra en 1588. Desgraciadamente los papeles del Duque de Parma, el comandante del Ejército, han sido gravemente dañados —los existentes en Nápoles, por los *partisanos* italianos en 1943, los de Parma por termitas y roedores, los de Bruselas por robo— pero quedan todavía bastantes para recomponer, por vez primera, la importancia crucial del Ejército de Flandes en los planes de la campaña.

El archivo de la casa ducal de Medina-Sidonia, por contraste, se conserva aún en excelente estado en Sanlúcar de Barrameda, aunque durante muchos años han faltado los documentos clave relativos al papel desempeñado por su séptimo duque en la dirección de la flota de Felipe II contra Inglaterra. Unos pocos fueron adquiridos por el National Maritime Museum de Inglaterra, y en 1986 algunos más reaparecieron en una biblioteca privada de Madrid. Todos ellos vierten nueva luz sobre aspectos importantes de la conducción de la campaña.

A estas *memorias no intencionales* de los principales mandos se pueden añadir los relatos personales de gente de menor rango: comentarios y narraciones contenidos en diarios, informaciones e interrogatorios. Combinando sus distintas impresiones sobre los acontecimientos es a menudo posible percibir el conjunto con mayor claridad, especialmente en la confusión de la batalla, en que los puntos de vista y experiencias de cada hombre están nublados por el ruido, la actividad, emoción y la apremiante urgencia del momento.

Después, y en tercer lugar, está la montaña de documentos administrativos que se conservan con relación a los buques, personal y municiones a bordo; las extensas relaciones concienzudamente detalladas, producción diaria de los numerosos comisarios, contadores, pagadores y escribientes, han dormido acumulando polvo en Simancas y Sevilla por casi cuatro siglos. Al parecer nunca fueron consultados antes por los historiadores de la Armada. A través de ellos podemos a menudo reconstruir, con extraordinario detalle, cómo exactamente estaban armados, equipados y dotados de personal los buques individuales; cómo actuaron en combate y qué sucedió final-



Galeón del siglo xvi. Grabado de Pieter Breughel (*El viejo*).

mente con ellos. Cada vez que se cargaba y disparaba un cañón el hecho era anotado, y si un barco naufragaba, los informantes tenían que determinar todas las circunstancias de su pérdida, no para la posteridad, sino simplemente para justificar el final del relato o informe.

Todas estas fuentes documentales junto con otras muchas, por toda Europa, han sido examinadas y analizadas para proporcionar un armazón narrativo a nuestro relato. Pero esta masa de evidencias documentales, nuevas y antiguas, está complementada con una nueva fuente no considerada en absoluto con anterioridad y que nos ha permitido en efecto ir realmente a bordo de los buques mismos y examinar su contenido tal como se encontraba en 1588.

En el terrible desenlace de la Armada, más de 30 barcos naufragaron ante las costas occidentales de Escocia e Irlanda. Los testimonios de la arqueología submarina sobre los restos de los buques naufragados han revolucionado en muchos aspectos importantes nuestra comprensión de los acontecimientos de 1588, especialmente cuando se miran en concierto con todo el material documental. Ahora se conocen con precisión los lugares donde reposan los pecios de ocho buques, proporcionando entre todos los ejemplares de gran parte de los tipos y variedades de los buques que se hicieron a la vela con la Armada. Entre 1968 y 1969 se encontraron los restos de la *Santa María de la Rosa*, la almiranta de la escuadra guipuzcoana de Miguel de Oquendo, y fueron excavados en el centro de la corriente de marea en Blasket Sound, condado de Kerry. Entre 1970 y 1983 se investigaron en una larga serie de campañas de excavación submarina los pecios de la urca de Rostock *El Gran Grifón*, perdido en la isla Fair, y el transporte de tropas veneciano *La Trinidad Valencera*, en Kinegoe Bay, condado de Donegal. Frente a las costas del condado de Antrim fueron excavados cuidadosamente los restos de la galeaza napolitana *Girona* durante los años 1967-68 por el Dr. Robert Stenuit, y es de esperar que el mismo criterio se adopte acerca de tres naufragios más localizados en 1985 ante la costa de Sligo —*Santa María de Visón*, *Juliana* y *Lavia*— todos pertenecientes a la escuadra levantina. Otro miembro de aquella desgraciada escuadra, el *San Juan de Sicilia*, de la República de Ragusa, naufragó en la bahía de Tobermory, en la isla Mull, aunque sus restos, junto con la mayor parte de información que contenían, han sido desafortunadamente destrozados durante más de tres siglos de empeñada (aunque ilusoria) búsqueda de tesoros.

Todo este nuevo material no altera, desde luego, el esquema general de la historia de la Armada. Felipe II intentó invadir Inglaterra y fracasó porque prevaleció el esfuerzo defensivo de Inglaterra y sus aliados holandeses. Pero la historia tiene mucho más contenido que los esquemas generales. Con las nuevas evidencias a nuestra disposición podemos ahora relatar cada fase del proceso con mayor precisión que antes y, lo que quizá sea más importante, explicar *por qué* los acontecimientos sucedieron así. En vez del *jingoísmo* falsamente patriótico y las especulaciones teóricas que han dominado tantos estudios hasta ahora, nuestro relato descansa firmemente sobre



una amplia base de información objetiva extraída de los documentos y restos físicos de los buques. Toda esta evidencia tiende a confirmar las opiniones de Hawkins, Howard y Drake citadas al principio: Que el *Gran Proyecto* de Felipe II contra Inglaterra en 1588 estuvo *a dos dedos* del éxito.

En aquel tiempo nadie podía predecir el resultado, y por tanto España no debe ser más denigrada por perder, que considerar la salvación de Inglaterra como una manifestación de su inevitable superioridad. Cada una de las naciones poseía formidables posibilidades y debilidades fatales, y nosotros no sentimos, cuatrocientos años más tarde, ninguna predilección por uno u otro bando. La historia se mantiene sobre sus propias bases y los únicos pasados a olvidar son los mitos.

Este año de 1988 es, con seguridad, un buen año para dejarles descansar en paz.