

LA ARMADA FELICISIMA: REFLEXIONES AL FINAL DE UN CENTENARIO

José CERVERA PERY
Director de la Revista
de Historia Naval

Situarse todavía ante la Empresa de Inglaterra, y en el cierre del año en el que se ha conmemorado su cuarto centenario, supone un serio esfuerzo de concienciación y una exigencia mantenida en sus consideraciones reflexivas. Si Lepanto significó el momento culminante del poder marítimo español en el siglo XVI, la Jornada de Inglaterra, la Gran Armada, o el desastre de la Invencible —que de todas estas formas ha sido llamada— diez años después, encaran un momento importante aunque no decisivo del repliegue naval. No caben paliativos aunque ese toque de atención que los más pesimistas han querido ver como un derrumbamiento espectacular de la Marina no implique aún la pérdida total del dominio del mar en el trance ya de crecientes dificultades de conservación. Rehacerse en los momentos más difíciles es virtud del español y aunque no se logran en el intento las cotas de años gloriosos, tampoco las consecuencias de una acción desafortunada, estratégicamente bien concebida, pero tácticamente mal ejecutada, serán determinantes insalvables de un ocaso total. El proceso es complejo y sobre él convergen y se entremezclan extraños condicionantes; y porque el suceso apasionante en sí, no ha sido clausurado en los anales de la Historia —y la riqueza argumental de los textos que se integran en las páginas de este número de la Revista da buena prueba de ello—, cabe todavía una contemplación desde distintas perspectivas.

Si quisiéramos movernos en el sugestivo pero siempre peligroso terreno de las especulaciones, es difícil prever qué hubiera sucedido en el caso de haberse celebrado tras el fallecimiento de María Tudor, un segundo matrimonio entre Felipe II y su cuñada Isabel, que a buen seguro hubiera obligado un replanteamiento estratégico del aspecto naval en todas sus consecuencias. Si como consorte de María, no tuvo intervención directa en los asuntos de Inglaterra, a buen seguro que no hubiese mejorado su posición a través de un enlace con Isabel. Cabe pensar sin embargo que la política de alianzas estratégicas hubiera sufrido una revisión a fondo, y desde luego —es pueril imaginarlo— la empresa de Inglaterra hubiese sido proyectada desde un limbo inmaterial.

José Cervera Pery, es Coronel Auditor de la Armada, Correspondiente de la Real Academia de la Historia y Director de la "Revista de Historia Naval".

Lynch ha señalado que Carlos V había sido un emperador peripatético, pero Felipe II era un rey nacional. En razón de ello no era de esperar un desplazamiento arriesgado a posturas peligrosas. Francia esencialmente había estado muy pendiente de Felipe y María durante el tiempo que duró su matrimonio, y es de suponer que la realización de lo que no dejó de ser simple proyecto, le hubiese supuesto poco menos que una catástrofe. Pero para España la seguridad de los Países Bajos se cimentaba en una alianza con Inglaterra; de aquí el interés desplegado en reenganchar un segundo matrimonio Tudor, aun a sabiendas de las tremendas incompatibilidades personales que ya existían. El caso es que Felipe II advirtió que Isabel no deseaba mantener otros lazos familiares que los de cuñada, y bien a pesar suyo, por lo que se orientó hacia Francia en su política matrimonial. A menos de un año de la muerte de su segunda esposa, se casaba con Isabel de Valois, hija menor del rey de Francia, que de ese modo se autoconcedía un respiro. Pero es evidente que con ello, el campo de batalla de España seguía siendo el Atlántico.

Hubo indudablemente un forzado equilibrio entre Isabel y Felipe con el telón de fondo de la inestabilidad de los Países Bajos. Como en cálculo medido de estimación de fuerzas ni Isabel buscó el ataque a España en dichas circunstancias ni Felipe podía permitirse el lujo de atacar a Inglaterra. La debilidad marítima de España tenía ya su reflejo en el desgaste erosionado de una atención proliferada en demasiados escenarios. España llevaba tiempo aprisionada entre dos frentes, el del Mediterráneo y el de los Países Bajos y la Armada fue masivamente utilizada en ambos flancos, con fundamental protagonismo, pues Lepanto significó el desembarazamiento de uno de sus duros compromisos. El teatro de operaciones tenía que situarse ahora y casi en exclusiva en el flanco norte y los acontecimientos no tardarían en producirse. Aunque Felipe II tenía en Flandes un colosal ejército, su cobertura naval era muy débil y los Países Bajos resultaban extraordinariamente vulnerables por el mar. La connivencia de los piratas marinos de las provincias del norte con los puntos de apoyos y facilidades otorgados por los ingleses dejaron sentir sus efectos. Los mendigos del mar eran menos mendigos a bordo, y las comunicaciones con España eran hostilizadas de continuo. Con ello se pretendía forzar a Felipe II a tomar una iniciativa que le llevase a terreno propicio, donde el poder inglés estuviese en condiciones de actuar con ventaja.

Pero en la casi permanente contienda que sorda o a voces, fría o caliente, enfrenta intereses españoles contra británicos, cuentan también diferentes motivaciones, de las que no serán de menos importancia las religiosas. Como campeón de la catolicidad, Felipe II no podía ver con buenos ojos el giro que los asuntos de la fe tomaban en Inglaterra, y en la suma de agravios que Felipe II va pacientemente inventariando, a su forma y estilo, se combinan ingredientes de espíritu y materia, que habrán de propiciar también la aparición del oportunismo político sobre el que ya gravita el planteamiento de una acción directa. Todos estos factores entremezclados —ataque a las

líneas de comunicaciones, expolios de los corsarios en las Indias, apresamiento y posterior ejecución de María Estuardo, ayuda a los revueltos Países Bajos—, llevará inevitablemente a la guerra que Isabel deseaba pero que temía, aunque razonamientos para una ruptura de equilibrio desde las ópticas británica o española no han de faltar.

Una guerra abierta, aunque no declarada, contra España y sus dominios de ultramar, en continuados ataques y saqueos ingleses realizados con la mayor desfachatez tenían que forzar a Felipe II a la adopción de medidas eficaces, porque las perspectivas de la creciente agresión inglesa, evidenciaban que a menos que asegurara en el Atlántico sus pretensiones imperiales, éstas podían verse seriamente amenazadas. No quedaba otro remedio que asumir o afrontar la batalla desde un enfoque esencialmente naval y a ello dedicó sus esfuerzos. Sus motivaciones también estaban claras; Isabel de Inglaterra había autorizado y hasta financiado otra segunda expedición de Drake contra las Indias españolas y portuguesas que habían ocasionado la destrucción de Santo Domingo y el terrible saqueo de Cartagena de Indias, así como el de San Agustín en la Florida. Felipe no tenía que vacilar ni esperar más; pero las noticias e instrucciones sobre la preparación de la Armada permanecían secretas y esto era un serio inconveniente. La correspondencia del rey con el duque de Parma, conde de Olivares, su embajador en Roma, y con don Bernardino de Mendoza, en Francia, aclaran pormenores. El rey de España es provocado contra su voluntad. Inglaterra es un nido de piratas a los que la reina da su beneplácito. El remedio no puede ser otro que el armamento de bajeles para la destrucción de la marina inglesa en su propio reducto enviando una seria fuerza naval a las islas, que a buen seguro habrían de rendirse atacadas también en su comercio y en su industria. No faltaban las voces “clarividentes”. El marqués de Santa Cruz se ofrecía a hacerle “señor de aquel reino”; el maestro de campo don Juan del Aguila opinaba lo mismo: “hágase señor de la mar y ponga el pie en Inglaterra”, y en idénticos términos se pronunciaban don García de Toledo, el duque de Alba, don Luis de Requesens, Juan Andrea Doria y hasta Antonio Pérez. Todos pintaban la empresa con los más risueños colores pero Felipe II procedía con su consabida cautela. Hasta 1586 no se le ocurrió consultar con sus más directos colaboradores las propuestas de sus otros consejeros. Al marqués de Santa Cruz le pidió que redactase un plan de operaciones navales y a Farnesio que expresara su opinión desde los aspectos políticos y militares. Santa Cruz y Farnesio coincidían en que era conveniente hacer la jornada de Inglaterra guardando las mayores reservas sobre su planificación y evitando alianzas que luego fueran fuentes de indiscreciones. En la empresa podría estribar también el único remedio para Flandes, por lo que pretextando intenciones de ganar las islas de Holanda se debía enviar tropas a los Países Bajos, pasar el canal en diez horas con naves apropiadas que pusieran en tierra treinta mil infantes y quinientos jinetes sin caballos cerca de Londres. Sería necesario también tener preparada una buena armada en España que en caso necesario acudiría a guardar el paso de la

escuadrilla. Si el rey se inclinaba por las alianzas no queriendo acometer sólo la empresa había de ser de tal pujanza que no encontrara quien la resistiera, pero se estimaba que una diversión en Holanda serviría más para dificultar que para favorecer el objetivo principal.

Como diez años atrás, también un papa, Sixto V, se hacía presente en una empresa tendente a reafirmar las raíces de la catolicidad. Cualquier remedio para destronar a la “mujer hereje” resultaba bueno y el conde de Olivares se preocupó desde Roma que el pontífice participara con algo más que bendiciones e indulgencias. La subvención papal se estipuló en un millón de ducados, pero el papa era un impulsivo que apremiaba la salida y esto encajaba mal con el carácter reposado de Felipe II, que también había madurado su propio plan como complemento de los trazados por Santa Cruz y Parma. El rey había planeado la concentración en las costas flamencas de las tropas de choque al frente de las cuales iría Farnesio. El marqués de Santa Cruz saldría de Lisboa con otra gran flota en la que iría el ejército destinado a luchar en segunda línea tras la vanguardia integrada por los “anfíbios” que tan buen papel habían hecho en las operaciones nórdicas, y por los famosos tercios de Flandes. La misión de esta escuadra sería de escolta de las lanchas de desembarco y de apoyo a la operación encargándose en el caso necesario de ahuyentar a la flota enemiga, asegurando las comunicaciones del ejército expedicionario con sus bases de aprovisionamiento y cubriendo la retirada en caso necesario. Como planteamiento estratégico el plan era irreprochable, pero un análisis más riguroso hubiese ofrecido puntos vulnerables, siendo el de mayor envergadura el de la dualidad de mandos (naval y militar) que exigía una perfecta sincronización, lo que no era fácil dados los celos y suspicacias de la época en cuanto a subordinación y dependencias. La logística también parecía débil al no contarse en los Países Bajos con ningún puerto idóneo para ser utilizado por los galeones españoles, y en cuanto a la aportación de naves, no parecían las más adecuadas las que a toda prisa se estaban aprestando en los distintos astilleros nacionales. Es importante advertir todo esto que ha de tenerse necesariamente en cuenta a la hora de emitir el juicio crítico sobre la batalla y sus consecuencias.

No entraremos en detalles sobre la crónica de unos hechos que han sido relatados y desmenuzados por propios y extraños y cuyos resultados arrojan un escalofriante balance de pérdidas materiales y de vidas humanas. En realidad la batalla la ganaron los barcos más ligeros y los cañones de más largo alcance —y en ello se advirtió la supremacía inglesa sobre la española— ya que las tormentas vinieron después de adentrarse la flota española por el mar del Norte. No caben ni son precisas otras disculpas. Por un momento el “shock” fue demasiado violento para ser inmediatamente acusado y el país necesitó algún tiempo para comprender todas sus implicaciones (Elliot). Pero los efectos materiales de la derrota fueron sin embargo menos terribles que sus previsiones, ya que la flota española no sólo repuso sus bajas con notable rapidez sino que incluso se convirtió en una fuerza

más poderosa aún de los que había sido. Felipe II había asimilado las enseñanzas de la acción y comenzó la preparación de una nueva flota con barcos mejores y más modernos eligiéndose diseños y modelos más uniformes y fabricando cañones de más largo alcance (culebrinas y semiculebrinas). Los astilleros españoles trabajaron intensamente y poco después el tonelaje de la flota española había superado con mucho el que tenía antes de producirse el gran desastre.

Como ha señalado Domínguez Ortiz, la óptica de este encuentro ha sido deformada por prejuicios nacionalistas; para los ingleses fue una gran victoria naval; para los españoles, no el enemigo, sino las tempestades fueron la causa de los fracasos. Evidentemente hoy los hechos son mejor conocidos... y razonados; y los notables trabajos que ilustran las páginas de esta revista así lo abonan. Criterios de objetividad y supuestos racionales, fruto de serias y modernas investigaciones han contribuido a un mejor conocimiento de las distintas versiones, y una amplia y reciente aportación bibliográfica, británica, española o de otros países, completan y perfeccionan la imagen.

Sin tratar de agotar el tema —que hoy discurre bien canalizado en las distintas investigaciones y pesquisas de los estudiosos— quisiéramos llamar la atención en las coincidencias y afinidades de dos autores, el inglés Froude y el español Fernández Duro, a la hora de la reflexión, completadas por el norteamericano Mattingly y un buen plantel de seguidores, que pueden motivar la interrogante de cómo han visto, compulsado o analizado las vicisitudes y consecuencias de la Empresa de Inglaterra desde opuestos protagonismos. La primera respuesta la encontramos en James Anthony Froude, que en un ya raro y valioso libro "The Spanish Story of The Armada" editado en Leipzig en 1892, se propone ofrecer al lector inglés una visión de los acontecimientos basada en fuentes españolas, mejor dicho una fuente española, y comienza diciendo: "La suerte de la gran expedición enviada por Felipe II a restaurar la autoridad del papa en Inglaterra, ha sido frecuentemente contada en prosa y verso. Es el más dramático suceso de nuestra historia nacional y el material que se encuentra en las narraciones de la época es de inusitada excelencia para extraer de él una relación fidedigna... Aquella época no había descubierto aún la moda del triunfalismo exagerado y bien sabemos que cuando el valor anima a las acciones meritorias, gusta de llaneza y sencillez a la hora de contarlas; y como no había nacido todavía el corresponsal de guerra, fueron los que estuvieron en el fragor de la lucha los que escribieron los comunicados, animados, de un bando y otro, por la bondad y la modestia. Con todo y por necesidad, a los ingleses sólo les fue posible contar lo que ellos habían presenciado directamente. La historia vista por el otro lado quedó prácticamente sin relatar. Los historiadores españoles nunca intentaron minimizar la magnitud del desastre sufrido por los suyos; dejaron sin embargo que las memorias oficiales quedasen olvidadas en la oscuridad de los archivos; casi no llegó a imprimirse nada de lo que los comandantes españoles hubieran relatado ellos mismos



Don Alvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz (Museo Naval, Madrid).

acerca de su derrota. Yo mismo —continúa el autor— descubrí el relato redactado por el contador general de la Flota don Pedro Cocco Calderón y lo he utilizado, pero el mismo texto de don Pedro, me hizo ver cuanto eran los datos aún inéditos, acerca de los cuales no me ha sido posible hallar rastro alguno ni en forma impresa ni en manuscritos.”

Froude señala también que la deficiencia apuntada en cuanto a fuentes escritas españolas ha sido gracias al esfuerzo y patriotismo de un oficial de la Armada recopilador y editor de una colección de cartas y documentos de la época “singularmente curiosos e interesantes”. Se está refiriendo a Fernández Duro y su obra “La Armada Invencible” (publicada en Madrid en 1885) y le expresa su gratitud, no sólo porque le permite por vez primera comprender lo que pasó, sino porque pone a su alcance el espíritu y genio de aquel siglo. “Nos deja ver cara a cara —continúa Froude— a los Valdés, los Recalde, los Oquendo, los Leyva; personajes que hasta la fecha no habían sido más que unos nombres para nosotros.”

Al margen del interés intrínseco de toda aportación individual a la interpretación de la historia, el valor de este relato inglés, aunque concebido para ofrecer al lector británico la versión “española” de los hechos, queda mediatizado por el mérito que queramos dar a la obra en que se basa, es decir a la de Fernández Duro, de la que en cierto modo hemos venido “siguiendo aguas”. Pero también Froude como don Cesareo y otros muchos historiadores románticos de hace un siglo, se deja llevar excesivamente por la anécdota. Tiende a idealizar la acción e intenciones de los comandantes españoles que sin duda alguna se distinguieron en los combates y en el curso de la expedición por su coraje, abnegación, sentido del deber y patriotismo, pero carga la mano a la hora de valorar y juzgar el papel desempeñado por el duque de Medina Sidonia, dejándole aparecer como el personaje inepto y pusilánime, con una sola virtud, la de saber admitir sus propias deficiencias.

Esta propensión del autor inglés a aceptar críticamente el relato un tanto negativo, que acaso involuntariamente nos dejó Fernández Duro, le induce directamente a poner en tela de juicio la prudencia de Felipe II. Así señala la aparente insensatez del rey, atribuyéndole cuando insiste en el nombramiento de don Alonso de Guzmán, pese a sus protestas de incompetencia, el propósito de mantenerse así, en condiciones de “supervisar personalmente el experimento desde sus habitaciones de El Escorial”, cosa que no hubiera sido tan fácil con un almirante más arrojado. Se maravilla también que el rey mantuviera en el cargo al almirante derrotado, que volviera a designarle gobernador de Cádiz y llegara a encumbrarlo nombrándolo alto consejero de Estado y Guerra; y naturalmente le sorprende también que el propio duque, después de haber escrito al secretario Idiáquez, que “en las cosas del mar por ningún caso ni por ninguna vía trataré de ellas, aunque me costase la cabeza”, cambiase de parecer y aceptara los mencionados cargos.

Autores más modernos han analizado con más detenimiento y minuciosidad los supuestos lógicos de la actuación de los dos personajes claves de

este episodio nacional y del análisis objetivo que han hecho salen mejor parados tanto el sentido común de Felipe II como el sentido de responsabilidad ante el deber y la entereza en su cumplimiento que caracterizaron a Medina Sidonia. Quizá el más interesante de estos modernos historiadores —por no ser ni español ni inglés— sea el norteamericano Garret Mattingly, autor del libro “The Spanish Armada” editado por primera vez en Nueva York en 1959, aunque hay posteriores ediciones españolas. Con su libro este autor ha dado un justo tono a mucho de cuanto se ha escrito en los últimos veinticinco años acerca del tema, pese a que el escritor dice en su prefacio que no se dirige a los especialistas, sino a la generalidad de los lectores interesados en materias históricas.

A Mattingly debemos un minucioso estudio de la actuación de Felipe II desde España y del comportamiento de Medina Sidonia durante los preparativos en alta mar, en los combates, en los consejos de guerra durante la triste travesía de vuelta, y más tarde en España, una vez terminado este episodio. Desecha la noción de un rey obcecado por el empeño de controlar hasta los soldados y de la gente de mar o la noción todavía más peregrina de que, en aras de ese empeño, el rey eligiera para el mando supremo de tan ambiciosa empresa a un monigote que por añadidura le resultara cobarde. El historiador norteamericano atribuye parte de la dureza con que se ha juzgado a Medina Sidonia a la circunstancia de que, en un momento en que el país quiso o necesitaba encontrar una víctima propiciatoria hubo un monje dominicano, Fray Juan de Victoria, dispuesto a dar a luz una historia manuscrita de la campaña, “notable ante todo por su calenturienta falta de exactitud en el relato de los hechos y por su insidiosa calumnia del duque a cuya altanería, estupidez y cobardía atribuye todos los desastres que sufrirían los españoles”. Nadie, añade Mattingly ha ido tan lejos como Victoria, pero aparecen ecos de sus difamaciones en algunos de los cronistas españoles mejor conocidos. Estos relatos tendenciosos y el hecho de que Fernández Duro decidiera incluir en su colección de documentos de la Armada, por lo demás perfectamente auténticos, un considerable extracto del relato de Victoria “han dado a su versión del consejo de guerra más crédito del que merecía”. El consejo de guerra en cuestión fue el que Medina Sidonia convocó a bordo de la capitana el “San Martín” en la mañana del sábado 30 de julio de 1588 a la altura de Lizard, a la vista de la costa de Inglaterra. Aquel mismo día el duque enviaba noticia al rey de que el consejo había decidido no pasar más allá de la isla de Wight sin tener perfectamente concertada la reunión con Parma (objetivo principal señalado en las instrucciones del rey) puesto que la Armada no encontraría ya ningún puerto de gran calado una vez rebasado el estrecho y quedaría expuesta a que cualquier temporal la arrastrara hasta dar en los bajos y placeres que caracterizan a ese litoral. Un testigo presencial, el capitán Alonso Venegas que iba en el “San Martín” contó más tarde que cuando los jefes de las escuadras se juntaron para deliberar acerca de las disposiciones tácticas que procedía tomar, don Alonso de Leyva insistió en que convenía atacar a Plymouth, pues allí, según infor-

mes recibidos estaba Drake con el ala occidental de la flota inglesa. Varios oficiales apoyaban la idea, pero según Venegas, el duque se opuso aduciendo dos buenas razones para no entrar en Plymouth. Primero que tal entrada iría contra las instrucciones recibidas del rey; segundo, que aquella era boca angosta y barrida por fuertes baterías costeras. Discutido el asunto se llegó a la decisión unánime de no atacar el puerto inglés, pero cuando ya fracasada la empresa empezaron a llegar a Santander y a otros puertos de la costa norte española, las naves castigadas por la metralla y maltrecha por los temporales, corrió la especie de que *todos* los comandantes habían instado a Media Sidonia que se atacara Plymouth y que éste alegando falsamente que las órdenes del rey no se lo permitían impuso su voluntad. Según aquellas voces que pronto iban a correr por la Península “la falsedad, arrogancia y cobardía del duque privaron a la Armada de su mejor oportunidad de conseguir una victoria”.

Mattingly deshace por “absurda” esta interpretación de los hechos. Era tradicional entre los españoles —explica— que cuando no se producía unanimidad en un consejo de guerra, aunque ello se debiera a una sola voz disipante, se levantara acta pormenorizada indicando el parecer de cada uno y se remitiera desde luego al rey la minuta completa de lo sucedido. Medina Sidonia como correspondía a su rango y alcurnia fue siempre pundonoroso en cuanto al respeto de la costumbre y la etiqueta. Jamás hubiera pasado por alto los formulismos tradicionales y menos aun si para ello había que ignorar el parecer unánime de los jefes que le rodeaban. Aquel 30 de julio hacía ya más de seis meses que el duque había asumido el mando de la flota; tenía motivos para sentirse más seguro de sí mismo que cuando quiso excusarse ante Felipe II y declinar tan grave responsabilidad; pero el carácter de aquel hombre no había cambiado. El duque nunca dejó de hablar con gran modestia de su ignorancia en materia naval y militar y en ese terrerño siempre siguió el consejo de los expertos.

Dadas las hipótesis que sin duda se tuvieron que barajar, la decisión de los mandos españoles en aquella oportunidad fue acertada y la más correcta militar y estratégicamente. Hoy sabemos lo que ellos no podían conocer: que mientras en el “San Martín” se celebraba aquella junta a la altura de Lizard, Drake y Howard estaban ya muy lejos y sus respectivas flotas habían remontado la punta de Rame Head y esperaban con natural prevención la llegada de los españoles.

Del desarrollo de los encuentros tenemos puntuales descripciones en Mattingly y en otras obras modernas, entre ellas la de Michael Lewis (“The Spanish Armada. Londres, 1960) que se distingue por la originalidad del estudio que hace de las características técnicas de las naves españolas e inglesas y de la artillería que desplazaban. Otra obra importante para comprender la actitud de Felipe II es la de Wiston Graham, publicada también con el repetido título de “The Spanish Armada” en Glasgow en 1972. Este autor explica cómo los dos monarcas más poderosos del siglo XVI, Isabel de Inglaterra y Felipe II, se vieron obligados por los acontecimientos a pasar de

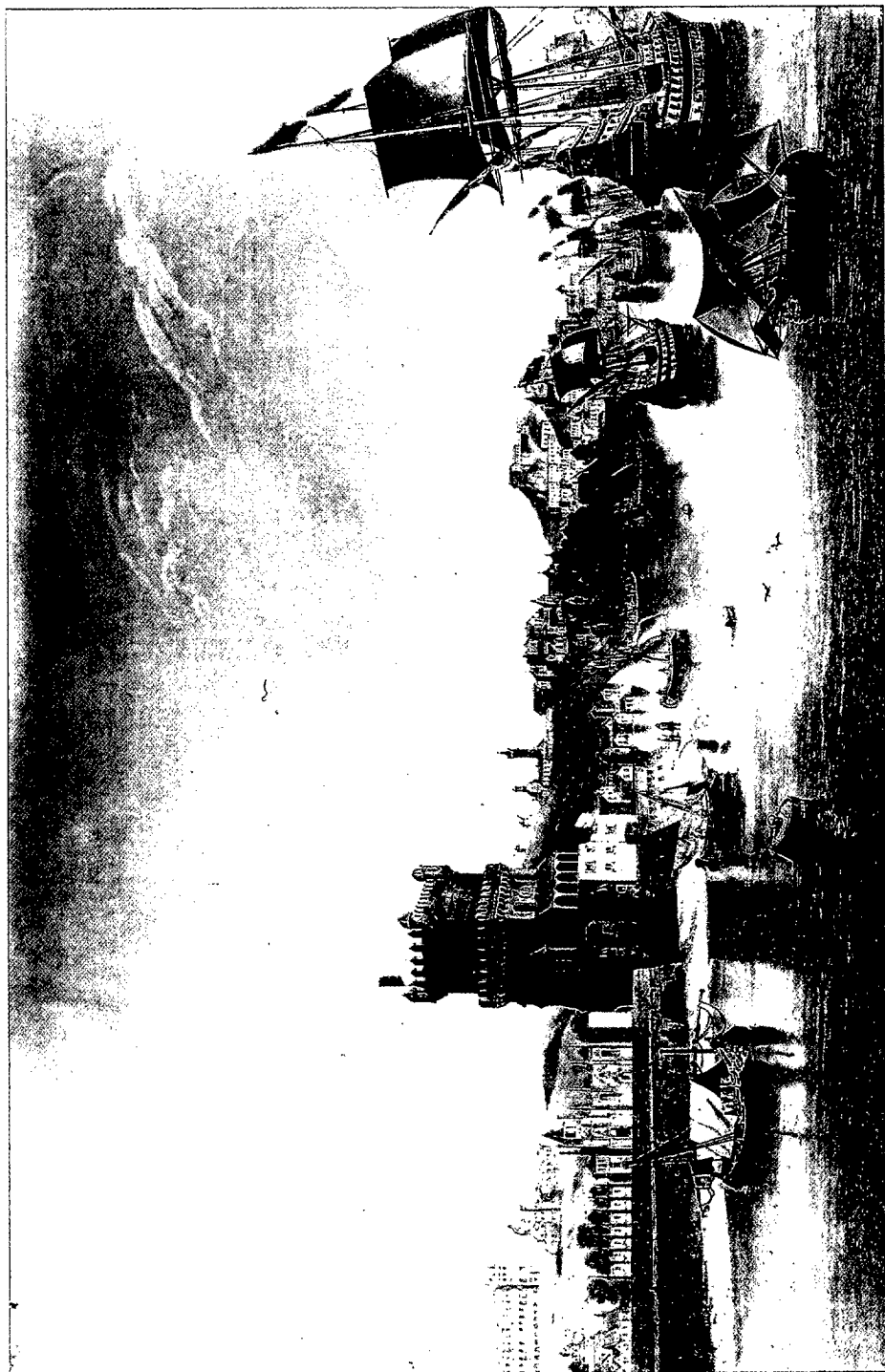
las negociaciones matrimoniales al conflicto armado; como Drake, Howard y el tiempo del canal de la Mancha y del mar del Norte contribuyeron a la destrucción de la mayor armada nunca vista, pero como aquel fracaso de 1588, lejos de disuadir a Felipe II en su designio de hacer triunfar la causa católica en Inglaterra marcó el comienzo de los preparativos para otras empresas encaminadas para el mismo fin. Graham describe las campañas de las segunda, tercera y cuarta Armadas enviadas por Felipe a Inglaterra entre 1596 y 1599, y sus resultados, y pormenoriza sobre ellas con profusión de datos y observaciones.

Volviendo al análisis de Froude y a la crítica que el norteamericano Mattingly hace de los que como este autor han seguido demasiado cerca a Fernández Duro y la de los críticos contemporáneos de Medina Sidonia, hay que admitir que la Gran Armada fue despachada para realizar una misión imposible. La atribución del fracaso no sólo a los elementos sino al duque, se debe probablemente a que éste nunca intentó ni pretendió exonerarse. Acaso sea ése el motivo —señala Mattingly— de que tan injusto veredicto no haya sido impugnado en realidad desde entonces.

Garret Mattingly apoya su tesis abundantemente en los documentos de la época y en la autoridad de historiadores modernos. Cita a James Williamson que es un especialista en la materia y señala que historiadores españoles más recientes también han tenido que tratar a Medina Sidonia con mayor ecuanimidad, mencionando de modo particular al duque de Maura, que en su libro "El designio de Felipe II y el episodio de la Invencible" se apoya en buena parte en los papeles inéditos del duque.

La aproximación historiográfica no se agota fácilmente. El tema sigue interesando y apasionando y muestra de ello son los simposios o seminarios que sobre el mismo se siguen celebrando con destacada participación de expertos británicos y españoles y de los que damos cuenta en estas mismas páginas con importantes aportaciones. Habla también de ello la colección titulada "La Gran Armada" cuyas obras obtienen de inmediato una importante difusión, y los recientes libros de Geoffrey Parker o Mía Rodríguez Salgado que constituyen atracción editorial en las librerías londinenses. Quedan quizá pocos errores por desvanecer, porque el tema ha sido bien estudiado, pero hay aún abierto ancho horizonte para la reflexión. La derrota de la Gran Armada, no constituyó el supremo desastre en el reinado de Felipe II como dice Merriman, porque la guerra misma se prolongaría por otros diecisiete años y concluiría en una paz por agotamiento que no sería honrosa ni útil a Inglaterra ni de grandes consecuencias para España. Como escribe Sir Charlie Petrie, "no añadió un metro cuadrado al territorio español ni sustrajo un solo metro cuadrado del inglés. No cambió las dinastías de Inglaterra o España ni modificó las políticas de las partes contendientes o influyó en sus respectivas religiones". Y aunque el desastre de la Invencible es síntesis y exponentes de una gran frustración naval, la decadencia marítima de España no puede ser adjudicada en exclusiva a tan infortunado evento, sino más bien al abandono absoluto de la política del

LA ARMADA FELICISIMA: REFLEXIONES AL FINAL DE UN CENTENARIO



Reunión de la Armada en el puerto de Lisboa, litografía perteneciente a la serie *Marina Real Española* (Museo Naval, Madrid).

JOSE CERVERA PERY

mar en el siglo que nace. Conviene meditar sobre ello porque de Lepanto a la Jornada de Inglaterra, el recorrido matiza unas constantes que van de la esperanza al desaliento y que a cuatro siglos de distancia —por la contribución constructiva de unos y otros— ha dejado de ser ya asignatura pendiente...