

# LA GRAN ARMADA CONTRA INGLATERRA (1588)

por Carlos MARTINEZ-VALVERDE  
Contralmirante

## ANTECEDENTES



ESE a no existir guerra declarada contra Inglaterra, e incluso proclamarse por ambas partes que se deseaba la paz, se mantenía entre aquélla y España un clima de franca hostilidad jalonado por hechos de enemistad incontestables.

No puede negarse la ayuda a los católicos, por parte de Felipe II, tanto irlandeses, como escoceses, como en la misma Inglaterra. Nuestro rey se manifestaba paladín incontestable de la Fe Católica. El hecho, además, de tener España un vasto imperio, con ricos territorios ultramarinos exacerbaba a los ingleses, y a la cabeza de ellos su Reina (al igual que a otras potencias europeas).

La soberana inglesa se llegó a apoderar de embarcaciones españolas dirigidas a Flandes y, en respuesta se confiscaron los buques ingleses que estaban en nuestros puertos. Si de ayuda militar se habla, en 1585 la reina Isabel había firmado un tratado de alianza con los rebeldes de Flandes, enviándoles 5.000 infantes y 1.000 caballos, a las órdenes de uno de sus favoritos, el conde de Leicester. Con Drake, tradicional enemigo de los españoles y ya experimentado en los ataques a nuestras posesiones de Ultramar, se atacaba la costa de Galicia, efectuando desembarcos que fueron rechazados por las milicias del país. Se temía un desembarco en Portugal en apoyo de los disidentes. Al fin Drake se dirigió, una vez más, contra las posesiones americanas, saqueando algunas y bombardeando La Habana.

A principios de 1586, don Alvaro de Bazán, capitán general del Océano recibe la orden real de hacer un presupuesto (aún con carácter defensivo), con urgencia, *a fin de que las cosas no se repitiesen*. Se apresura a enviarlo al Rey si bien haciéndole presente que el único remedio es la invasión de Inglaterra, corazón y base de los enemigos. El secretario Idiáquez le escribe, de orden del Rey, para que redacte esta vez, un proyecto de armada adecuado a la invasión. Lo hace, con detenimiento pero con presteza y lo eleva a S. M. (1). Este encuentra que se sale de las posibilidades. Contesta, con cierta frialdad: *agradézcoos mucho el cuidado de haber movido aquella plática y lo demás que ahora advertís al mismo propósito que está todo muy bien apuntado ...y se irá mirando en ello para cuando haya lugar. ¿Cuándo iba a haber lugar?* Lo que es indudable es que aun cuando la invasión no pudiese ser llevada a cabo era imprescindible tomar la ofensiva y llevar la guerra a la costa del enemigo y contra su comercio; quizá con desembarcos eventuales, verdaderos golpes de mano (2). Una guerra al estilo de la de Drake, parecida a la cual, pasado el tiempo, habría de ser la de Nelson.

Tomando de nuevo el hilo de los hechos... Drake pudo regresar a Inglaterra de su expedición americana. Ya corre el año 1587 cuando aquél da su golpe de mano sobre Cádiz (en apariencia en contra de las instrucciones de su Soberana que dice haberle prohi-

(1) La armada proyectada por el marqués de Santa Cruz para la invasión de Inglaterra, directa, esto es desde la Península; debería estar constituida por 150 naves (de combate), de ellas 45 galeones; 40 urcas de transporte, 320 «navíos pequeños» (entre ellos carabelas); en total 510 buques, con 16.610 hombres de mar. Más 40 galeras, con 3.200 de cabo y 8.000 de remo; siete galeazas con 720 de cabo y 1.800 remeros; Más 20 fragatas, 20 falúas, y 200 barcas chatas de fondo plano, para el desembarco.—De tropas 55.000 hombres: 28.000 españoles y portugueses, 15.000 italianos y 12.000 alemanes.—De artillería 1.200 cañones, de ellos 130 de campaña.—1.200 caballos para la caballería, 200 más para los mandos y 1.400 mulas para la artillería.—Municiones, víveres y pertrechos al tenor de los efectivos antes dichos... Fuerza anfibia ésta, cuyo acopio y reunión rayaba con lo imposible. Y aún parecía poco para algunos, para invadir un país muy poblado como Inglaterra y de fortaleza incontestable.

(2) Esta guerra ofensiva ya la proponía el embajador de España en Londres, don Guerrau de Espes, expulsado de aquella Corte en 1572... Había antecedentes: en la llevada a cabo en la Edad Media, por las flotas castellanas: Atacaron a la navegación inglesa, batieron a los ingleses en las aguas de Francia, en la batalla naval de La Rochela (1371)... Expediciones ofensivas de los almirantes Bocanegra y de Sánchez de Tovar que en 1380 remontó el Támesis, incendiando Gravensend... Más tarde (1404) el capitán del rey de Castilla don Pero Niño... Entre finales del siglo XIV y principios del siguiente realizaron los castellanos seis desembarcos en las costas de Inglaterra. Mas quede bien claro que ahora ésta ya era una potencia naval.

bido el ataque a las costas españolas en aras de la paz que ansía). Su ataque va muy directamente sobre la preparación de la Gran Armada: hunde un galeón de guerra, quema dieciocho de comercio y apresa otros seis. Los elementos de la Carrera de Indias van a ser necesarios para la Gran Armada... Cádiz es además punto de conjunción adonde han de detenerse los buques traídos de Levante y de Italia... Se establece después, Drake, cerca de Sagres y desembarca fuerzas. Ataca a los buques, entre éstos tiene la suerte de destruir uno cargado de duelas de madera ya curada muy necesarias para la tonelería de la Armada, los hace arder. Con ello va a asestar un duro golpe a los víveres y a la aguada de los buques de aquélla. Frente a Lisboa se mantiene en desafío del marqués de Santa Cruz. Sabe lo que hace: con una escuadra maniobrera, a barlovento. En Lisboa se trabaja afanosamente, no hay buques preparados para el combate salvo galeras poco adecuadas para batirse con ágiles navíos, con vientos y mares del Atlántico. Y a Lisboa venían de Galicia; amplios movimientos amenazando por doquier... Sale al fin Bazán, en su persecución y para proteger un convoy procedente de Indias (el mantenimiento de aquellas vastas posesiones y la guarda de las comunicaciones nos produce un marcado sello de forzosa defensiva). En este crucero de Bazán se producen en sus buques grandes averías por el temporal. Su reparación es un nuevo motivo de retraso en los preparativos de la Gran Armada.

Hemos empezado a hablar de ella y es que en efecto, ya se iba preparando en Lisboa, convencido el Rey de que la única solución eficaz era la invasión de Inglaterra. Lisboa con su estuario, sus astilleros, y con la flota portuguesa allí surta normalmente, era una magnífica base de partida para la expedición.

### PLANES. COMENTARIOS

El propuesto por Bazán, saliendo todos los efectivos de la Península, con un mando único, él; ya se salía de lo posible por la cantidad de buques y tropas que habían de trasladarse en un inmenso convoy a la zona de batalla. El Rey, que conocía mejor que el Marqués las posibilidades que tenía, lo rechazó. También otro plan propuesto por el duque de Parma consistía en hacer pasar las tropas desde Flandes, previamente reforzadas por tierra, por sorpresa, en una noche con vientos y corrientes favorables. Con ello se evitaría la batalla naval, obsesión que había de repetirse a lo largo de la Historia: por Napoleón, por Hitler... También rechazó el

Rey el plan que le proponía un inglés, Sir Guillermo Stanley (que había entregado a Farnesio, Deventer, en Holanda); que consistía en desembarcar en Irlanda, más propicia que Inglaterra para recibir a nuestras fuerzas, y tomar a la primera como base para pasar a la segunda y conquistarla, con ayuda, también de irlandeses, alzados éstos ya contra la dominación inglesa (3).

Existía también otro plan, el de un coronel, Semple, que proponía que la invasión se iniciase en Escocia, cuya reina María Estuardo había sido ejecutada por Isabel. Estaba su hijo Jacobo pero éste desheredado por su madre antes de morir, se inclinaba a lo protestante. Isabel le había prometido nombrarle su propio heredero. Escocia, decía Semple, no tenía frontera marítima con Inglaterra y eso facilitaría las cosas.

Pero el Rey de España había trazado ya su plan, combinando en él las ideas de Bazán y las de Farnesio: El ejército de invasión sería fundamentalmente el de Flandes, con un refuerzo importante llevado por mar desde la Península y protegido por una gran armada, la de Bazán, que habría de abrirle camino en la mar para que realizase su misión pese a la acción de las importantes fuerzas navales inglesas que a la conjunción y al desembarco se opondrían. La flota no va a ser por lo tanto una fuerza de cobertura pura sino que va a llevar un convoy que va a entorpecer mucho sus movimientos mermando su maniobrabilidad y su capacidad ofensiva.

Según el plan del Rey el jefe supremo de estas operaciones será Farnesio, duque de Parma, su sobrino, gobernador general de Flandes. Ello contrariaba mucho —este sistema de mando— al marqués de Santa Cruz, capitán general del Mar Océano; pleno de prestigio naval y militar adquirido por sus campañas victoriosas, las últimas con el sometimiento de Portugal. Siendo las victorias de las Azores las que habían impulsado su euforia en la propuesta que hizo al Rey de invasión de Inglaterra, por medio de una expedición relámpago (1583). Pero si este plan podía ya parecer discu-

---

(3) En tiempos modernos, en conferencias dadas en el Servicio Histórico Militar de nuestro Ejército, en 1949, el profesor Cirill Falls, de la Universidad de Oxford, maestro en el tema, opinaba lo mismo. Pero convengamos que una vez tenida Irlanda, si bien los vientos favorables para llegar a Inglaterra abundan más que los contrarios, el paso de nuestras tropas no sería fácil, con las fuerzas navales inglesas guardando el Canal de San Jorge, pasando a una Inglaterra, si ello era posible, bien alertada y armada y devota de su Reina. Los recursos de Irlanda son muy limitados y para traerlos de España sería necesario mantener un dominio del Mar duradero y poseer capacidad de transporte.

tible en ese año, seis antes de la Gran Armada, en 1588 se veía totalmente imposible a no ser que se aumentasen notablemente los efectivos navales y militares. Muy contrariado, pues, con el mando supremo de Farnesio se puso sin embargo a trabajar en Lisboa en la preparación de la Flota. La contrariedad del Marqués llegó pronto a oídos del Rey (4).

Don Alvaro, pese a que la Armada había de ser mucho menor que la que él propuso se vio ante grandes dificultades, muchos barcos habían de venir de lejos: del Levante español, de Italia... Lo mismo los víveres y elementos, muchos también de Andalucía y del resto todo, de España. Y había que concentrar tropas: tercios españoles de Italia, coronelías alemanas e italianas (después no irían sino españoles, y, en mucho menor número, portugueses)... Con respecto a la artillería decía Bazán al Rey en diciembre de 1587: *Toda la Armada está falta (de ella) como vuestra Majestad verá por las relaciones. Ya a los galeones de este Reyno (los portugueses eran de los mejores) les faltan 80 piezas, que hay que fundir parte de ellas... otras se van fundiendo...* Debemos insistir en el importante capítulo de los víveres: La galleta había de ser traída de Italia. Hubo de empezarse a consumir en puerto todo lo que estaba en malas condiciones y no podía tirarse, para reservar lo mejor para cuando la expedición saliese... La tonelería, para víveres y agua era de mala calidad, construida con duelas de madera sin curar... Todo ello había de llevar a los hombres a enfermar: Embarcados con mucha anticipación, hacinados, en muy malas condiciones higiénicas (5).

Los preparativos para la magna empresa se alargaban más y más. Habían empezado, en sus primeros pasos, en 1586. El Rey, de ordinario tan despacioso, se manifestaba impaciente. El Papa Sixto V censuraba la tardanza. Había ofrecido una ayuda económica que empezaría con un millón de ducados, al embajador de España,

---

(4) El Rey se expresaba en instrucciones dadas al Cardenal Archiduque don Alberto de Austria, Virrey de Portugal: *Entendida la desgracia con que tomó el Marqués la forma de la traza (del plan) a la hora que vio la parte que en ella había de tomar el duque de Parma (le mandaba), no le admitiera modificación ni aun observación, haciéndole saber que no era ya tiempo para otra cosa que declarar si quería ir de aquella manera o quedarse, porque también en este caso había orden de proveer lo conveniente.*

(5) En Inglaterra, en cambio, la Reina, en contra de la opinión de muchos de sus capitanes, mantuvo en tierra las tropas hasta el último momento, para evitar a los hombres las malas condiciones de habitabilidad de los buques y evitar las epidemias. Y eso que en sus barcos no había la aglomeración forzosa que había en los de la Armada muy cargados de soldados.

el conde de Olivares, pero no quería hablar de ello hasta que nuestras tropas desembarcasen en Inglaterra. El de Olivares le hizo pasar desapercibido en el documento firmado, que se confería al Rey don Felipe el derecho a designar el Soberano de Inglaterra, si la expedición tenía éxito; por otra parte el Pontífice trataba de que la Reina Isabel se convirtiese al catolicismo, en cuyo caso quedaría en el trono.

En la Corte tenía don Alvaro de Bazán algunos enemigos poderosos que predispusieron el ánimo del Rey en su contra. Llegó éste a escribirle: *Por cierto que correspondéis mal a la buena voluntad que siempre os he tenido...* De las reconvencciones del Rey da idea la contestación de don Alvaro: *Siempre he cumplido con la confianza que vuesa magd. a hecho de mí y dello doy por testigo al Cielo y a buesa magd. y al Mundo, y confío en nuestro Señor que me dará fuerza para hacerlo asy mientras me durare la vida...* y, seguía, *el scebbyr a buesa magd. otras cosas no fueron para desviarme desta voluntad* (carta fechada el 14 de enero de 1588). El colmo del pesar y de la indignación del marqués de Santa Cruz fue cuando el Rey envió a Lisboa al conde de Fuentes *para activar los preparativos de la Armada*. Dios dispuso las cosas como no eran esperadas y falleció don Alvaro. Mucho se dijo que de pesar había muerto el marqués; trabajado por la vida y las campañas como estaba, y con sesenta y dos años, viejo para aquella época; pero se ha descubierto que realmente le quitó la vida el tifus exantemático, *tabardillo de puntos colorados*. La epidemia la trajo la escuadra de Oquendo; don Alvaro, en su impulso humanitario visitó a los enfermos... Falleció el día 8 de febrero, dos días después del fijado para salir a la mar la Armada. Así moría aquél *Rayo de la Guerra, Padre de los soldados, Venturoso y jamás vencido Capitán*, como lo mostró Cervantes. La muerte le venció y con ello le evitó la derrota. Fue nombrado para sucederle don Alonso Pérez de Guzmán, duque de Medina Sidonia.

Antes de hablar de él debemos recoger cómo Farnesio había visto el plan del Rey y cómo reaccionaba. El, por su parte, con anuencia del Monarca, estaba en tratos de paz con Inglaterra. Y la Reina Isabel quería captarle insinuando hacerle Rey de los Países Bajos. En este sentido siguió leal a don Felipe resistiendo la tentación de un reino, que él en realidad ansiaba, como también sucediera a don Juan de Austria.

Después de pensar que era factible la invasión de Inglaterra, con sus tropas solamente y por sorpresa, lo había meditado más dete-

nidamente, al ver disminuidas aquéllas por las enfermedades, por bajas en combate y por desertiones; al ver que tenía que dejar bien guarnecidos los Países Bajos..., dificultades que vio aumentadas cuando se vio bloqueado por mar por los holandeses y, más a lo lejos, por los ingleses. Decía al Rey el 20 de marzo: *Si la empresa estuviese en las condiciones en que la habíamos intentado (proyectado) y se llevasen sus preparativos en secreto, lo cual es vital (muy difícil era preparar numerosos barcos y tropas en secreto) podríamos, con la ayuda de Dios, esperar con más esperanza su resultado... Pero las cosas no están como las deseamos; y no sólo han tenido tiempo los ingleses de armarse por tierra y por mar y formar alianzas con Dinamarca y con los protestantes de Alemania y de otras partes, sino que los franceses han tomado también sus medidas para frustrar vuestros golpes.*

Y ya bloqueado, envía a Cabrera de Córdoba al Rey, para pedirle que retrase la salida de la Armada. Aquél se expresa: *Le dije que mirase que el juntarse la Armada de Flandes con la de España no era posible, porque los galeones pescaban (calaban) veinticinco pies y treinta de agua, y en aquellos mares de Dunquerque en algunas leguas no los había; y habiendo de estar tan arredrados (separados) para no dar en los bancos de arena, con maestrales (vientos) se tendrían muy bien a lo largo (en alta mar); y entre nuestra Armada y la de Flandes podría estar otra del enemigo que pescase (calase) menos agua que la de España para no dejar salir al de Parma, sin alcanzar nuestra artillería de la Armada y plazas (tierra) a batirla y apartarla; y consistiendo la jornada en esta unión, y no pudiéndose hacer, no se haría la jornada.* El Rey no hizo caso de estos razonamientos y dijo que había que ir adelante y confiar en Dios. La escuadra ya entonces había salido de Lisboa el 30 de mayo.

En el transcurso de las operaciones siempre condicionará Farnesio su salida a que le limpie el mar de enemigos la Armada. Con respecto a la actitud de Farnesio debemos adelantar que pese a decir que no tenía nada listo, por observación del inspector general de la Armada don Jorge Manrique, en Dunkerque, el de Parma (6), llega a caballo a este puerto el día 8 por la tarde (día de la batalla naval de Gravelinas) y manifiesta que en Nieupórt, durante el

(6) Manrique, de carácter vivo, tuvo un violento altercado con Farnesio, al considerar que no tenía listos sus barcos y sus fuerzas a embarcar en ellos. El inspector general veía lo que pasaba en Dunkerque mas no lo que pasaba en Nieupórt. Hubo muy malos modos y hasta violencia. Según se relata no es explicable cómo lo toleró el Duque de Parma. Jorge Manrique hizo llegar al Rey un informe desfavorable acerca de los preparativos de Farnesio.

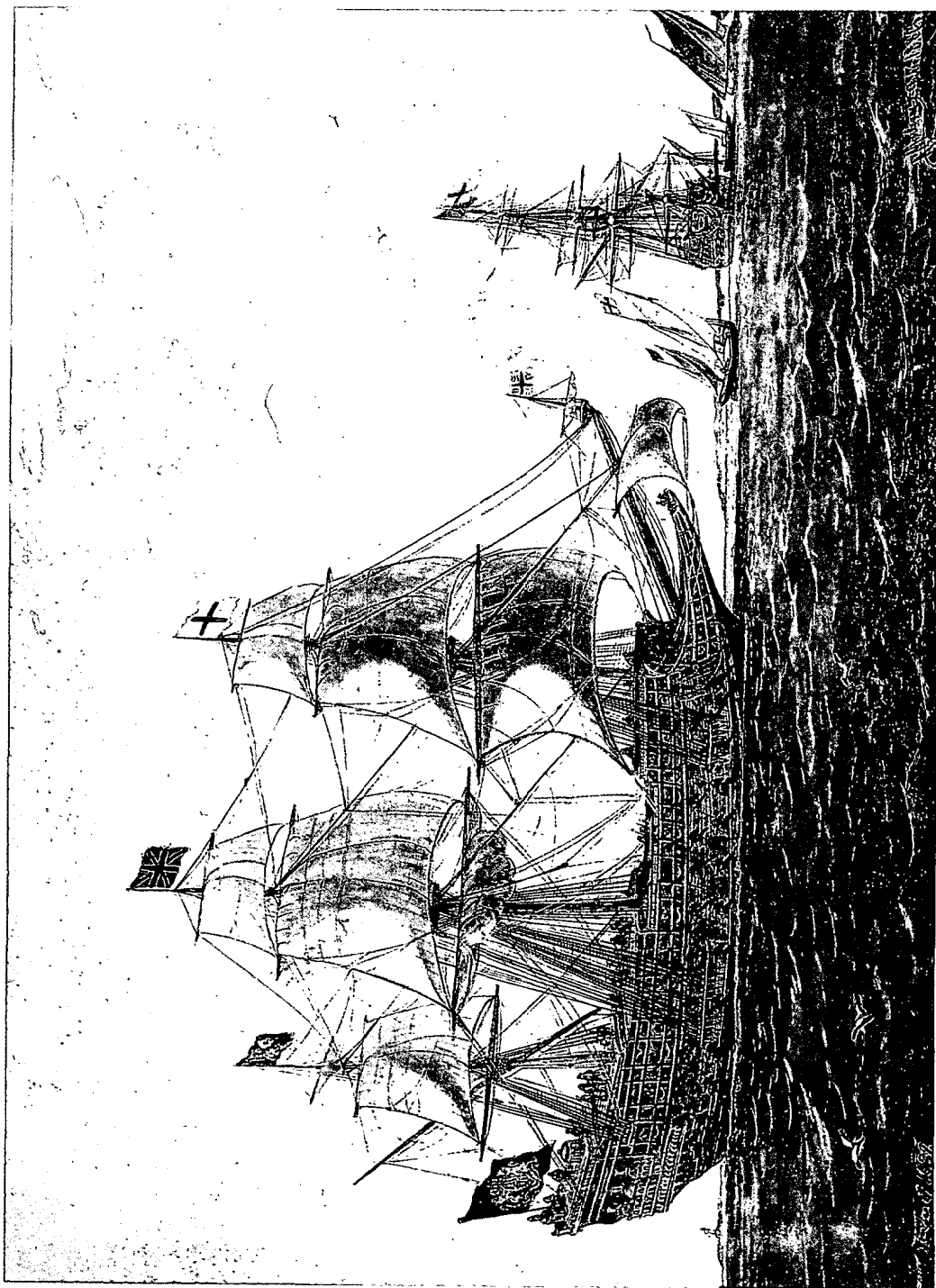
referido día han embarcado 16.000 hombres de su ejército en los buques de la flotilla. Debemos considerar que los hombres en esa clase de embarcaciones no podían embarcar con mucha anticipación (7). De ser este embarco rigurosamente cierto la feliz coordinación entre ambas fuerzas, Armada y Ejército de Flandes no pudo hacerse por cosa de tres días: Si el ejército hubiese estado embarcado el 6, ó el 7; con inteligencia mutua entre él y la Armada, ésta no hubiese, entonces —sabiendo como estaba el ejército—, fondeado en Calais... El Rey, con su plan había reducido notablemente los buques y tropas que habían de salir de España, pero había introducido un factor de dificultad de gran fuerza: la coordinación de la Armada con la expedición de Farnesio desde Flandes; la conjunción de ambas en las inmediaciones de un cabo de la costa inglesa, Cabo Margate, que marcaba la entrada al estuario del Támesis; bien lejano de España. La obsesión del Rey era que la conjunción se hiciese pronto. Era un plan, el del Rey, concebido sin previo contacto personal con los generales que habían de llevarlo a cabo, como hubiese sido conveniente para una operación tan compleja.

#### *EL CAPITAN GENERAL DE LA GRAN ARMADA. OTROS MANDOS*

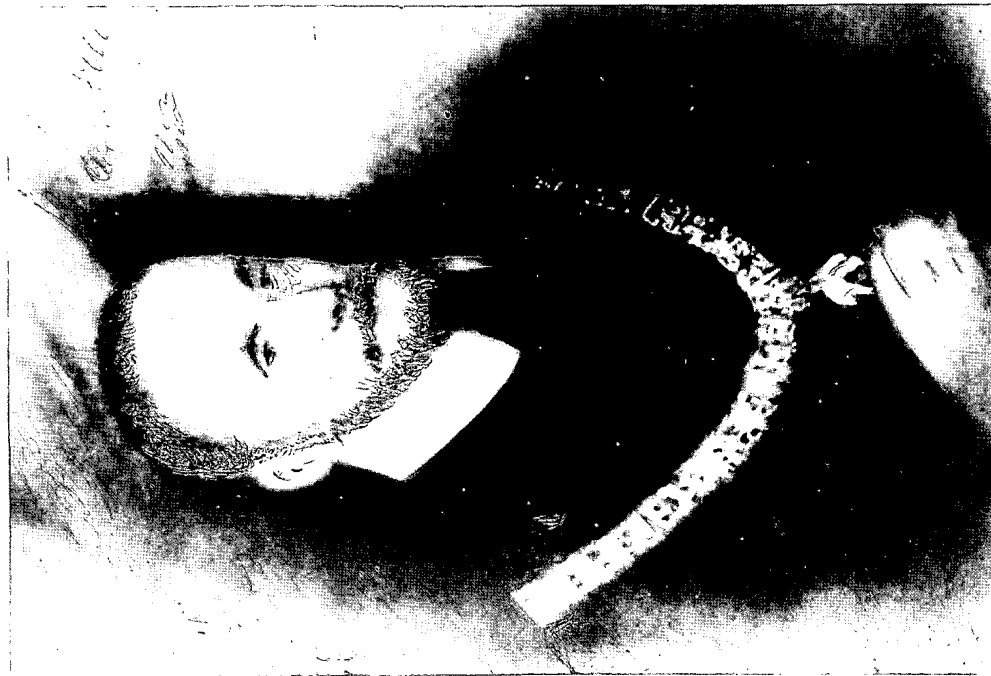
A la muerte de don Alvaro de Bazán fue nombrado por el Rey, para sustituirle don Alonso Pérez de Guzmán, séptimo duque de Medina Sidonia. Era una de las primeras figuras de la nobleza española y ello facilitaba el mando sobre los generales veteranos y muy capaces pero poco propicios a subordinarse a uno como ellos. Hay que tener en cuenta la época para darse bien cuenta de lo que importaba la alcurnia. Por algo así fue nombrado don Juan de Austria Generalísimo de la Liga contra el Turco, acallando enemistades y diferencias entre los generales de las distintas escuadras que la componían; el duque de Medina Sidonia debía de regir el concierto de fuerzas de Mar y Tierra entre cuyos mandos había no pocas diferencias. No estaba aún establecido el mando único en los buques, y ya, dentro de cada rama, podemos considerar que no había ni grados militares ni escalafones ni aquello de que *la anti-güedad es un grado...* Había generales y capitanes de la Mar de mucho prestigio como eran Martínez de Recalde, Oquendo, Valdés y Flores Valdés, que no se plegaban fácilmente a un mando sacado

(7) El de Parma hizo construir los barcos para la flotilla de desembarco, y, ya el 24 de diciembre anterior a los hechos, anunciaba tener listas, en Nieuport, 74 embarcaciones de mar, 150 pleytas y 70 huyas de ribera, que bastaban según decía para transportar al ejército que debía pasar de Flandes. (Arch. Simancas. Estado de Flandes. Leg. 592).





Navío inglés (por Monleón). «Cortesía del Museo Naval»



Don Alonso Pérez de Guzmán, Duque de Medina-Sidonia, Capitán General. (Cuadro procedente de colección familiar)



Don Alejandro Farnesio, Duque de Parma, Gobernador General de los Países Bajos

de entre ellos ni al mando de los generales y capitanes de las tropas que en realidad mandaban muchos buques estando sometidos a ellos los verdaderos marinos. Estaba aún muy lejos el establecimiento de los capitanes de Mar y Guerra (1607 en las armadas y flotas de Indias); más lejos aún la constitución del Cuerpo General de la Armada (1714)... La nobleza y la alcurnia primaban en este mare magnum. Aunque en Inglaterra se había avanzado mucho en lo del mando naval único a impulso de Drake, también cuando hubieron de dar el mando de la gran flota que había de oponerse a la gran Armada eligió la Reina a lord Charles Howard; tan sólo era barón, pero era de la primera nobleza; tampoco era marino como no lo era en absoluto Medina Sidonia. ¿Qué vio Felipe II en éste? Pues aparte de ser Duque y de lo rancio de su alcurnia recordó que le había servido bien en asuntos de Marruecos y de Portugal y veía en él dotes de organizador, algo muy importante para poner a punto la Armada antes de que saliese de operaciones. Desde que se le nombró a mediados de febrero hasta el 28 de mayo que salió aquélla de Lisboa el Duque arregló muchas cosas y el Rey tuvo la paciencia de esperar, cosa que no había tenido con Bazán.

Era el Duque, afable y cortés por naturaleza y de carácter conciliatorio. Por su sangre, descendía de guerreros preeminentes, uno de ellos Guzmán el Bueno, de Tarifa; mas no había cultivado las actividades militares; eso sí, era capitán general de Andalucía y servía su cargo a satisfacción del Rey. Este esperaba que don Alonso Pérez de Guzmán hiciese honor, en esto de las Armas, al lustre que sus antepasados dieron a su apellido y así se lo hizo saber en las líneas que de su puño y letra trazó en el documento definitivo de su nombramiento. Ante este impulso el Duque se resignó ya con legítimo orgullo a tomar el puesto de enorme responsabilidad que le había caído en suerte. Y una de las cosas que aceptó fue la subordinación al duque de Parma que tanto contrariaba a Bazán. Esa prioridad en el mando era Farnesio el que la había pedido. Ello facilitaba mucho las cosas.

Y antes dije *se resignó*, y es que el Duque, al recibir su designación para tan alto puesto de mando militar y naval, al darse cuenta que carecía de experiencia en ambas actividades guerreras, tuvo la valentía de escribir al Rey haciéndole ver su falta de preparación, al propio tiempo que le agradecía la gran distinción de que era objeto. Algunos han interpretado tal escrito como una manifestación de cobardía cuando en realidad era de valor. Hay veces que tiene gran mérito el aparecer cobarde ante los ojos de la galería. La carta del Duque fue para el secretario don Juan Idiáquez, que era

el que le había comunicado la designación, con encargo de hacérselo presente a S. M. Le decía que no estaba bien de salud, que se mareaba en la *mar-mala*, cosa para un general de la mar —y que no tenía posibles para el viaje— y ello era verdad: *No me hallo con posibilidad, ni tengo un real que gastar en la jornada*, añadía. Lo antes expuesto era muestra del valor moral del Duque. Mucho se necesitaba para llevarle la contraria al Rey. No estaba acostumbrado a que se rechazasen sus nombramientos.

De valor físico habría de dar el Duque pruebas irrefutables durante los combates, con el deseo de que el buque de su insignia estuviese en las situaciones de mayor peligro para apoyo de los demás, con el deseo de batirse en combate singular con el buque insignia del Almirante inglés, el formidable *Ark Royal*, con un sentido caballeresco de combate entre capitanas que aún entonces se estilaba, que otras veces había servido para decidir la batalla. De tenacidad y resistencia en el esfuerzo y de energía física, dio muestra el Duque manteniéndose horas y horas en la toldilla de su galeón, el *San Martín*, apoyado en el coronamiento de popa, sin apenas comer, sin apenas dormir... Junto a él habían caído muertos timoneles, pilotos, sus gentiles hombres, sus criados. Su sentido humano era grande; en clima helador dio sus capotes a enfermos y heridos... Gravemente enfermo, hubo de ser conducido a su camarote y acostado exhausto en su litera. En Santander, al regreso, se le desembarcó cuando no podía sostenerse...

Venecia siempre tuvo cerca de España observadores inteligentes. Su Embajador con respecto a Medina Sidonia se expresó: *Tiene excelentes cualidades y es generalmente querido. No solamente es prudente y valoroso sino de un natural bondadoso y benigno... solamente podía desearse de él tener una mayor experiencia de mar*. En las cosas de mar y en las de guerra sería convenientemente asesorado.

Farnesio, cuando supo la designación del Duque escribió al Rey: *La decisión de V. M. es buena...*

El Duque fue desacreditado por algunos: mucho influyó lo que escribió sobre él un fraile de la Orden de Predicadores que iba en la Armada, el padre Juan de Vitoria. Sus escritos son claramente una serie de disparates tergiversando todo lo referente al capitán general. Fernández Duro se hizo eco de todo lo malo que se dijo del Duque; modernamente, sin embargo, hay una corriente en contra de la mala opinión que se tuvo de él. De este lado favorable se

pusieron muchos historiadores extranjeros. Uno de ellos, Mattingly, se expresa: *Había hecho el Duque cuanto mejor pudo aunque no fuese cuanto se necesitaba.* Y en otro párrafo llega a decir: *Es difícil creer que el mismo Nelson —por todos admirado, sin duda— hubiese podido conducir a la victoria, en 1588, a la Gran Armada. Tan difícil ve el estudioso comentarista de ella, americano, que pudiese tener éxito la Jornada contra Inglaterra.*

En lo referente a lo físico se describe a don Alonso Pérez de Guzmán como *de estatura mediana, bien proporcionado... Un rostro en que puede apreciarse cierta melancolía; con poca expresión de heroica determinación pero en modo alguno torpe. Cuando tomó el mando de la Armada tenía tan solo treinta y siete años.*

#### CONSEJO DE GUERRA, DE PARTIDA. INSINUACIONES DE RECALDE

El consejo tuvo lugar en el estuario del Tajo antes de la partida. Se leyeron las órdenes del Rey; daban forma al plan en apariencia tan sencillo: dirigirse al cabo Margate sin detenerse. Las órdenes no fueron del gusto de los generales de la mar, de éstos especialmente: Pensaban que no era aconsejable no dejar un puerto cercano, propio, por la espalda, en la misma costa inglesa, puesto que no había otra. Ahora bien para tenerlo había que conquistarlo y las fuerzas enemigas estaban alertadas y todos los fondeaderos estaban defendidos con artillería. Para tomarlo habría de detenerse la Armada, rompiéndose quizá la formación defensiva que llevaría. Y el rey ordenaba ir directamente a cabo Margate, incluso eludiendo combates anteriores, *aunque se supiese que Drake marchaba sobre España...* Sólo habría de reñirse batalla con el enemigo, con sus escuadras de combate, si éstas se interponían entre la Armada y su objetivo. Veremos que hay otra manera de interponerse que es atacar y atacar por la espalda, acosando sin cesar, empujando sobre el objetivo y hacer que éste sea rebasado sin cubrirlo. Y eso va a ser lo que hagan los ingleses. Es una manera muy naval de guardar un paso, muy distinta de lo que haría un general en tierra para guardar un desfiladero...

Tomaban en consideración los del consejo que no suponía tan solo detenerse y conquistar un puerto sino que también había que dejar en él una fuerte guarnición y que ello disminuiría la fuerza que había de agregarse a las que el duque de Parma trajese. Este se aferraba en la idea de tener los 6.000 hombres de desembarco

que llevaba la flota. Y el Rey había aprobado el susodicho refuerzo. Bien es verdad que el de Medina Sidonia había manifestado que le podría dar los 6.000 hombres siempre que en combates anteriores no hubiesen disminuido su número por las bajas sufridas. Podía estar ligada esa posible disminución de fuerzas, por guarnición del puerto intermedio a la prohibición de tomarlo, precisamente por esa causa.

El *puerto intermedio en cuestión* podía serlo de espera hasta saber qué era de las tropas del duque de Parma, si estaban o no preparadas. Caso de duda haría que Medina Sidonia decidiese apoderarse de la Isla de Wight, último que le quedaba en su aproximación a Farnesio, sin saber de él. El rey dejaba la salida de *caso de duda* y Medina Sidonia interpretó que ese era no saber de el de Parma. Los ingleses en su acoso, favorecidos por el viento y la corriente le sacaron del trance quedándose atrás la Isla de Wight. Le empujaron y no le dejaron opción a entrar.

El Rey decía que se podía tomar el susodicho puerto suponiendo que la conjunción rápida fracasase. Y que podían tomarlo al regreso. Apuntaba incluso para acometer la conquista de Irlanda... Y todos estaban disconformes en una cita, en una conjunción a la vista del enemigo, seguramente bajo su acción más activa. *Si allí estaban juntas las flotas de Inglaterra —decía el Rey— la Armada sería tan superior a ellas en calidad, que en nombre de Dios y por su causa podía presentarles batalla, procurando ganarles el viento y demás ventajas en la confianza de que el Señor le daría la victoria...* Y el lugar podría ser los Downs, el único abrigo cercano a cabo Margate, donde los ingleses suelen fondear para esperar el viento propicio para entrar en el estuario del Támesis.

Don Juan Martínez de Recalde era el general más caracterizado de los que de la mar estaban impuestos. Era el almirante general de la Gran Armada. En vida de Medina Sidonia algo así como el segundo jefe (8). Quedó en escribir al Rey, con anuencia del duque, presentándole la cuestión algo así de como para ver si habían entendido. Con mucha diplomacia pero también con cierta franqueza marinera.

Empezaba por ensalzar al capitán general *que desarrollaba una energía sin igual, como siempre*, decía. Después pasaba a dejar

---

(8) Para la sucesión en el mando caso de faltar Medina Sidonia, había una instrucción reservada, del rey, en que designaba a don Alonso de Leyva, capitán general de la Caballería Ligera de Milán, capitán de gran prestigio en lo que a la guerra en tierra se refiere.

claro que el objetivo principal de la Armada era *enfrentarse y vencer al enemigo con todas sus fuerzas y que lo lograrían con la ayuda de Dios, si les presentaba batalla* (no decía que ellos la fuesen a buscar), y *que si no lo hacía* (el enemigo) *tenían que seguir a los Downs y unirse a las fuerzas del duque de Parma, para proteger su travesía al punto en que conviniesen, sobre una u otra orilla del Támesis...* Mencionaba lo del *puerto intermedio* como muy necesario para recibir refuerzos (es la primera vez que se habla de ellos), refuerzos que tendrían que venir de España al estar exhaustos los Países Bajos. Apuntaba para ello el empleo de galeras *como el Turco no hostigaba*. Y el *puerto intermedio* era la Armada la única que podía tomarlo, y el momento de hacerlo (lo largaba llanamente) era al pasar hacia el este... No se recibió respuesta alguna a esta carta y el plan siguió adelante sin alteraciones.

#### *SOBRE LAS FUERZAS PROPIAS, LAS DEL ENEMIGO Y CONSIDERACIONES COMPARATIVAS*

Si tuviésemos que preparar la operación empezaríamos por hablar de las fuerzas del enemigo, para saber qué es lo que teníamos que oponerles para cumplir los objetivos propuestos; pero como éste no es el caso y ya se habían acumulado cuanta fuerza era posible, empezaremos por hablar de ésta.

Se reunió cuanto se pudo, de los distintos reinos gobernados por don Felipe; teniendo en cuenta la siempre viva amenaza del Turco, posibles ataques en Flandes... La comunicación con América, por importante que fuese para la obtención de recursos, se contaba con reducirla a lo mínimo.

Con enorme esfuerzo pudo reunirse en Lisboa una armada bastante bien artillada, menos bien abastecida; compuesta por buques en su mayor parte muy heterogéneos: 65 galeones, incluyendo en ellos los de Castilla, los de Portugal, y los de la Carrera de Indias, reforzada su artillería. Cuatro galeazas de Nápoles y cuatro galeras portuguesas. Trece zabras; 19 pataches de tonelaje diverso (entre 70 y 100 toneladas). Diez carabelas y diez falúas. En total 130 unidades mayores, sumando un total de 57.868 toneladas; armadas con 1.497 piezas de artillería de bronce, entre ellas culebrinas, medias culebrinas y cañones; y de ellas 934 de hierro colado de diferentes calibres (9). Los buques iban bien dotados de municio-

(9) Llevaba la Gran Armada 163 cañones y medios cañones; 326 pedreros; 165 culebrinas; 137 medias culebrinas; 144 sacres y 189 miñones. De alcances eficaces:

nes: 123.790 balas de cañón y 5.175 quintales de pólvora (va a ser poco para la sucesión de combates de retaguardia que ha de haber). Plomo para la arcabucería se llevaban 1.238 quintales. Tripulaban los buques un total de 30.656 hombres; de ellos 16.973 soldados españoles y 2.000 portugueses; 8.000 marineros; 2.088 hombres de remo; 116 caballeros aventureros con 465 criados; 228 caballeros entretenidos, con 167 criados; 85 personas dedicadas a la Sanidad Militar (pocas eran); 180 religiosos, 22 caballeros y 50 criados de la casa del Duque, 19 ministros de justicia, 50 criados... Todos combatientes.

La Armada iba dividida en varias escuadras (de ello tomarían modelo los ingleses): La de Portugal, al mando directo del capitán general, que arbolaba el Estandarte Real en el galeón *San Martín*; la componían diez galeones y dos zabras. La armada de Vizcaya, mandada por don Juan Martínez de Recalde, compuesta de diez naos y cuatro pataches. La armada de galeones de Castilla, mandada por Diego Flores Valdés, de diez galeones, cuatro naos y dos pataches. La armada de naves de Andalucía, mandada por don Pedro de Valdés, con once naves diversas. La armada de Guipúzcoa, mandada por Miguel de Oquendo, con doce unidades. La armada de naves *levantiscas* (de Levante), mandada por Martín de Bertendona, de diez naves. La armada de urcas, mandada por Juan López de Medina, de 23 unidades. Un grupo de pataches y zabras, mandado por don Antonio Hurtado de Mendoza, con 22 barcos. La escuadra de galeazas de Nápoles, mandada por don Hugo de Moncada, y la de galeras de Portugal, mandada por don Diego Medrano.

Iban embarcados en la Gran Armada cinco tercios de Infantería: el de Sicilia, cuyo maestre de campo era don Diego Pimentel; el de don Francisco de Toledo, que era el de *Entre Duero y Miño*; el de don Alonso de Luzón; el de don Nicolas de Isla; el de don Agustín Mexía; a más de 32 compañías sueltas. Como maestre general iba don Francisco de Bobadilla, que embarcó en el *San Martín* con el duque de Medina Sidonia, para asesoramiento militar; para el marítimo iba embarcado en dicho galeón don Diego Flores de Valdés. Se formarían agrupaciones tácticas, la vanguardia mandada por don Alonso de Leyva, el grueso por el Duque y la retaguardia por Martínez de Recalde que, como quedó dicho, era el almirante general. Llevaba en dicha retaguardia las escuadras de Andalucía y de Vizcaya. La vanguardia de Leyva era integrada por las escuadras de Guipúzcoa y de Levante. Todo el resto formaba el grueso.

340,5, 340, 320, 400, 400, 340 y 320 pasos (el máximo unas cinco veces más), respectivamente. Los pesos de las balas: 50, 32, 24, 17, 9, 5 y 4 libras también respectivamente.



Las fuerzas de Inglaterra estaban alertadas en espera de la invasión que amenazaba a aquel reino. Se organizaron milicias (lo normal entonces para defender el país), se construyeron fortificaciones y se reforzó la artillería de los castillos ya existentes. Plymouth fue guarnecido por 10.000 hombres...

Cifraban los ingleses su defensa, principalmente en la Flota. Esta se había mejorado más y más desde los tiempos de Enrique VIII, que fue el que le dio un gran impulso. En la construcción naval se habían introducido grandes reformas; Martin Frobisher era el artifice de ellas: Se redujeron al mínimo los castillos de proa y popa, quedando así los barcos llamados *rasos* en extremo maniobreros. Se habían alargado también las esloras para poder alinear a las bandas mayor número de cañones. En los buques se montaron numerosas piezas de artillería tipo culebrina, de más alcance que los cañones.

La escuadra del Lord Almirante, se componía de 34 buques; la del mando de Drake de 32. Había además una escuadra de guardacostas, a las órdenes directas de Lord Howard, el Almirante, de 20 buques; y otra de voluntarios, de 18. Existía además una tercera escuadra, la mandada por Lord Seymour, de unos 40 barcos, que fue la que se dedicó a observar a Farnesio, ya bloqueado por barcos holandeses.

Había 38 barcos armados por la ciudad de Londres; un grupo de diez embargados, y quince dedicados al transporte: Un total de 197 buques de todos los tamaños, que sumaban en total 29.744 toneladas. En cuanto a esto no se puede hacer una buena comparación con el tonelaje de los de la Armada, ya que existían diferentes fórmulas en las distintas naciones para determinar el tonelaje de los buques, pero por la gran diferencia numérica cabe deducir que sí eran en general de menor tamaño los buques ingleses que los españoles. Nos puede valer para considerar lo que era la medición inglesa y la española, que nuestro *San Salvador*, apresado, después de voladura por accidente, figuraba en las listas españolas con 958 toneladas y por las fórmulas inglesas daba 600. Había buques españoles de 1.200 toneladas y se sabe que el mayor buque de las dos fuerzas adversarias era el inglés *Triumph*, para ellos de 1.000 toneladas. El buque más largo era el *Ark Royal*, capitana de Howard. Los barcos *rasos* como él, aparentaban y eran más largos que los alterosos galeones. Se calcula que los barcos *rasos* que lucharon contra la Armada eran unos doce. Fueron los que llevaron el peso de los ataques por retaguardia a los españoles, ma-

niobrando con gran agilidad (ceñían el viento dos cuartas, los galeones tres y los buques de carga de la Armada seis). Tenían también los ingleses buques alterosos; ellos reforzarán la acción de los ligeros, a más distancia, sin intervenir de cerca en picar la retaguardia de la Armada.

Los buques ingleses estaban artillados con tipos de piezas semejantes a las de los españoles: cañones y medios cañones, pedreros, culebrinas medias culebrinas, sacres, y miñones, pero en distinta proporción; por orden de enunciación 55, 43, 153, 344, 662 y 715. Menos cañones que los españoles, menos pedreros, muchas más medias culebrinas, sacres y miñones. El alcance medio de la artillería era pues superior al de la de los buques españoles, así podían tirar desde lejos y aunque con poca ofensa de los cascos y sí averiar arboladura, maniobra, y superestructura. Hasta la batalla de Gravelinas puede decirse que no hubo lo que podemos llamar combate general y de cerca, mas siempre eludiendo los ingleses el combate a labordaje. Era orden de la Reina el evitarlo. Dicese que con amenaza de muerte para el capitán.

Tripulaban la flota inglesa tan sólo 15.787 hombres, había en sus buques mucha menos aglomeración que en los españoles; en éstos había mucha infantería que mientras el abordaje no se produjese, constituían sus hombres más carne de cañón. No sólo evitarían los ingleses el abordaje, sino el combate próximo al alcance de la arcabucería y mosquetería de las tropas españolas. Los ingleses tenían muy buenos artilleros de mar, muy adiestrados en las numerosas expediciones corsarias. No es que en España se hubiese desdeñado la artillería, ya enseguida después de Lepanto, en las campañas que siguieron se pensó en la intervención en el combate también de las naves, mejor artilladas que las galeras; se construyeron galeazas con muchas piezas de artillería. En el Atlántico se había vencido en la batalla naval de las Azores haciendo jugar muy bien la artillería. Es interesante consignar que muchos de los cañones españoles provenían de países enemigos, de Holanda y de la misma Inglaterra, donde había muy buenas fundiciones de artillería, venían otras piezas por Italia, donde también había fundiciones. En España también se fundían aunque aún había pocos cañones de duelas enzunchadas. Algún relato, precisamente español, dice que la velocidad de tiro de los ingleses era tres veces la de los españoles. Sólo se puede explicar esto en el menor número de artilleros de mar que teníamos, no estando los de tierra familiarizados ni con el ambiente ni con los movimientos del buque.

Pese a esa reconocida superioridad artillera inglesa hay quien, de esta nación, se queja de la calidad de sus cañones. Un buen maestro artillero inglés, Williams Thomas, que propuso la creación de una sociedad para mejorar la fundición de cañones y proyectiles, hace constar el poco efecto causado por los que había en los barcos españoles, reconociendo que los de éstos eran aún peores. Decía que tenían que haberse obtenido muchos mejores resultados (10). Y es que los ingleses tan sólo hundieron a cañonazos a la nave *María Juan*; eso sí, cinco galeones fueron maltratados muy duramente con impactos en los cascos, dos de los cuales se vieron obligados a varar. Son los buques que se citan como bajas en combate. Las balas de los cañones ingleses perforaron los cascos de los buques españoles cuando en Gravelinas se acercaron suficientemente. Se cree que además hubo otras causas de destrozo en los buques, una fue el empleo de pólvora de mosquete en los cañones que necesitaban una pólvora más progresiva. Se encontraron, en los buques hundidos en Irlanda o Escocia por naufragio, cañones reventados. Otro pudo ser el empleo a bordo de algunos cañones con montaje de campaña no suficientemente trincados... Son suposiciones, claro está.

Y en los barcos ingleses hubo muy pocos impactos que atravesasen los cascos. Hay quien asegura que ninguno. ¿Pudo la pólvora más rompedora de lo debido afectar a los proyectiles partiéndolos en el aire (cuando no hubo explosión de la pieza), o dejarlos de tal modo que se rompiesen al chocar contra la dureza del casco del blanco? Se ha visto también un defecto en la fundición de los proyectiles españoles (11).

Hemos insistido algo en lo que a artillería se refiere ya que fue el arma fundamental en los combates de la Gran Armada y habría después de continuar siéndolo. Los buques ingleses atacan a nuestra formación yendo unos detrás de otros: *line ahead*. Era lógico al tener los cañones alineados en las bandas (12). Los espa-

(10) Decía Thomas: *sus pecados* (los de los propios ingleses) *habían sido la causa de tanto gasto de pólvora y balas y una lucha tan larga, para los escasos daños causados al enemigo...* y, con sorna: *Habría sido deseable que sus excelencias hubieran recibido un certificado de alumnos de artillería por su torpe ejercicio.*

(11) Las balas fundidas en Lisboa, al parecer, eran de un hierro lleno de impurezas, con exceso de carbono y de óxido férrico. Los círculos concéntricos muestran que se templaron estando aún al rojo vivo y por todo ello eran muy frágiles, cosa que no ocurría a las balas de cañón inglesas, de cuidada fundición de Sussex. David Howarth: *La Armada Invencible*.

(12) Se fue imponiendo la línea de fila. Ya será 1617 cuando Raleigh dirá: *The whole fleet shall follow the Admiral or other leading ship...* Todos harían fuego

ñoles, en estos combates se destacaban de la formación defensiva, del *crescent*, cuya conservación maravilló tanto a los enemigos. No hubo pues la *línea de ala* o *columna de ala* que más tarde empleamos para mejor aprovechamiento de la artillería *en andanadas*. Al destacarse así se acercaron valientemente al enemigo, con deseo de abordarle; aisladamente o en tropel (empleando la palabra en el sentido de la táctica medieval: grupo sin formación), para después orzar o arribar según los casos y hacer fuego con la artillería de las bandas, pero persistiendo el deseo de acercarse para buscar el abordaje, con el firme propósito de llegar a él.

En lo que se refiere al estado físico y moral las dotaciones inglesas estaban en lo primero, mejor, por el cuidado de no tenerlas embarcadas con mucha anticipación consumiendo víveres secos y hacinados en malas condiciones higiénicas como habían estado los hombres de la Armada, en Lisboa y en las duras travesías desde la base de partida hasta La Coruña y después a la zona de operaciones. La moral combativa de los hombres de la Armada, pese a las dificultades y sufrimientos era buena. Abundaban en ella magníficos capitanes de guerra y de mar y valientes soldados y marineros. En la flota inglesa había gente de mucho valor y acometividad, forjada ésta en el constante ataque a la navegación de España con América, a sus establecimientos de Ultramar, y a las costas y puertos españoles. Además, en esta ocasión luchaban cerca de sus bases lo que les hacía crecerse, y estar a una defensiva-ofensiva, permitida por la maniobrabilidad de un grupo de sus buques.

### NAVEGACIONES

Salió la Armada de Lisboa el 28 de mayo. Podemos imaginar cómo sería la primera *travesía*, tratando de *subir* la costa de Portugal con furiosos vientos del norte. Muchos de los lectores habrán efectuado esa *subida* que llamamos los marinos, de verdadera cuesta, empinada y trabajosa. El viento echó a la Armada hacia el sur, hasta llegar a estar a la altura de cabo San Vicente. Si siempre es penosa la *subida* hay que imaginarse lo que fue dando bordadas y con los barcos atiborrados de gentes, muchos de los cuales era la primera navegación que hacían, o solamente la habían hecho en forma de corto transporte por aguas más tranquilas.

al estar a la altura del objetivo. En 1653 Blake, Monk y Deane dan esas mismas instrucciones para mejor aprovechamiento de la artillería... Ya los españoles también formaban la llamada *línea de ala* o *columna de ala*.

Tardó la Armada en montar el cabo Finisterre casi tres semanas; lo avistaron el 14 de junio y les pareció una liberación. Allí al paio se esperó. No estaba previsto entrar en La Coruña, pero se vio necesario para reponer víveres, muchos descompuestos, y hacer aguada. También para dejar en tierra numerosos enfermos. El viento ayudó, primero a montar Finisterre y después, al estar a la altura de la ría, soplando norte. Se decidió la entrada y se procedió a hacer cuanto se dijo y a efectuar reparaciones en los barcos que las necesitaban, por las averías provocadas por los fuertes temporales que habían experimentado. No se dejó saltar a tierra a la gente. Una compañía de infantería fue desplegada al objeto de impedirlo. Tan sólo fueron los hombres de la Armada a oír misa en la isla de San Antón donde se instalaron numerosos altares al efecto (aún no existía el permiso para decir misa a bordo). Se prohibió saltar a tierra temiendo las deserciones. Había mucha gente abocada a ellas después de la experiencia de mar que habían sufrido.

En La Coruña escribió el Duque al Rey, comunicándole la arribada y haciendo un último esfuerzo para convencerle de que debía suspender la proyectada invasión. Otro gesto de valor de Medina Sidonia, el de aparecer cobarde en aras de evitar algo que le parecía descabellado. Únicamente a impulso de su conciencia.

Le hacía ver que la gente de desembarco, unida la de Farnesio a la de la Armada, era exigua para tan difícil tarea a emprender; que en las operaciones para el sometimiento de Portugal se había reunido un ejército mayor y eso que la frontera con ese reino era terrestre, sin dificultad de lo marítimo, y que en Portugal existía un gran número, contrastado, de partidarios de don Felipe II contrarios al prior de Ocrato... La carta del Duque fue contestada, pero no se refería el Rey en la suya a sus sugerencias sobre la suspensión de la expedición. El Duque tomó las órdenes del Rey con ánimo, pese a sus manifestaciones antes expuestas. Religioso, también, escribió: *Me consuela pensar que Aquél que tiene en sus manos esta expedición haya dispuesto las actuales vicisitudes para infundir mayor celo en Su Majestad y mayor cautela en sus oficiales. Estoy convencido porque se ha complacido en enviar a puerto todos los barcos dispersos, salvo dos levantinos y dos urcas. Me ocuparé personalmente de la reparación de esos barcos, ya que ansío más que nadie activar las cosas y zarpar.*

Salió la Armada de La Coruña el 22 de julio; hubo que esperar vientos favorables que al fin llegaron y se arrumbó a recalar en la isla de Ouessant, donde encontraron los buques calma y nieblas, teniendo que apartarse, con ventolinas, de los bajos cercanos a la referida isla. Al fin saltó el viento pero de forma muy violenta. Dieron una amplia bordada al oeste, pero la galerna dispersó algo a los buques que al fin habían puesto rumbo más menos nordeste a buscar el cabo Lizard. Allí cerca, esperando, estaban los barcos de Pedro de Valdés, la escuadra de Andalucía, que se habían adelantado.

Para poder saltar algunos detalles que harían muy largo este trabajo, acompaño al final del artículo un resumen calendario, que ayudará a situar los combates y las grandes incidencias en el tiempo y lugar en que sucedieron: La derrota seguida por la Armada, muy cerca de las costas de Inglaterra, la entrada en Calais y la batalla de Gravelinas (el lugar en que se riñó) podremos verlo en el gráfico que se acompaña (según Garret Mattingley) y en el Anexo.

### *EN EL MAR DE BATALLA. COMBATES*

Después de la recalada de la Armada en el cabo Lizard, fue navegando muy cerca de la costa de Inglaterra según el Rey había ordenado. La costa se puso en estado de alarma, viéndose los humos que señalaban la presencia del enemigo; esta alarma y el avistamiento de los nuestros por una pinaza de exploración llegó a Plymouth donde estaba la flota inglesa, que se preparó para hacerse a la mar en cuanto las circunstancias de marea lo permitiesen.

Al acercarse al mencionado puerto se tuvo en la Armada un consejo de guerra, ante la posibilidad de entrar en aquél, a donde se suponía estaba la flota inglesa para allí batirla en sus fondeaderos. Esta entrada se oponía a las órdenes del rey, de navegar sin detenerse, a encontrar pronto cabo Margate. Leiva que mostró su opinión de entrar, fue pronto convencido de que no debía hacerse: Por las órdenes en primer lugar; después el canal de entrada era estrecho y cabrían los buques de tres en tres lo más; además la entrada estaba bien artillada. Influyó sin duda la hora de marea, del flujo. Otra causa importante que hacía rechazar la entrada era la consideración de cómo quedaría el convoy, mientras se efectuaba el forzamiento, expuesto al ataque de otras fuerzas enemigas que podían estar fuera de dicho puerto, que hubiesen acudido

ante la alarma (13). Todo hizo que la entrada se rechazase por unanimidad. Los contrarios al duque de Medina Sidonia se lo adjudicarán como error. Claro está que de él fue la decisión como capitán general, oídos los demás generales y pensando éstos que no debía acometerse la entrada en este puerto de tan distintas características que el de Cádiz. Se siguió adelante, pero no hubiese servido la determinación de entrar para batir allí a la flota inglesa, pues en realidad ésta ya había salido, en una maniobra difícil pero superada. Se colocó en las inmediaciones de Eddystone, quedando de momento a sotavento de los nuestros que allí la avistaron. Medina Sidonia fondeó sus buques al no poder ganar el barlovento con su armada. Esto se desarrollaba en la anochecida del día 30 de julio, en cuya tarde se había avistado a la flota de Inglaterra.

Esta, durante la noche, dio una amplia bordada mar afuera, para después darla hacia adentro, ganando así barlovento. Frobisher con su pequeña escuadra maniobró por el contrario, para ganar barlovento, dando pequeñas bordadas cerca de tierra; con ello hacía creer a los españoles que muchos ingleses quedaban de ese lado. El grueso, más de cien naves, era el formado por los buques de Howard, el almirante en jefe y la de Drake que había efectuado la amplia maniobra para ganar barlovento... La Armada se puso en movimiento... El enemigo se fue acercando *en ala y en buen orden*, pasó lejos de la vanguardia de los nuestros, acercándose más al grueso y, después, más, a la retaguardia. Ya se cambiaron cañonazos en la lejanía y fue arreciándose más el fuego al acercarse a aquélla, mandada por Recalde, que fue el que llevó el peso de la acción con sus buques, recibiendo dos impactos en el árbol trinquet de su capitana y otras averías en la maniobra. No hubo impactos en los cascos de los buques que pasasen su fuerte tablazón. Esto puede decirse de un modo general. Más avanzado que Recalde en la formación se distinguió el galeón *San Mateo* que orzó y pudo cañonearse con el enemigo más cerca que el resto. Lo mismo la nave *Rata Coronada*, capitana de Leiva. El Duque, con el *San Martín* viró para acercarse a la retaguardia y no desampararla; al cabo, viendo que se alejaba el enemigo ordenó continuase la marcha después de incorporarse todos los que se habían destacado. Vio, y vieron todos la firme determinación del enemigo de no llegar

---

(13) El ataque a Plymouth que pudiera haber tenido éxito era desembarcando en las playas cercanas de uno y otro lado de la boca de entrada y marchar las tropas a atacar las baterías de la defensa, por la gola. Marcharían también contra la ciudad y los fondeaderos. Suponiendo que todo hubiese ido bien ¿reembarcarían?... absurdo. Si se quedaban había de dejar el puerto guarnecido, restando tropas para ser unidas a las de Farnesio... Todo en contra de las órdenes del rey.

al abordaje, fracasando los nuestros en su deseo de llegar a aquél. Así terminó el primer combate con gran gasto, poco aprovechado, de municiones.

Y en la tarde de ese día (el combate había terminado a mediodía) se produjeron dos muy sensibles accidentes: La capitana de don Pedro de Valdés, galeón *Nuestra Señora del Rosario* se abordó con la nao *Catalina* de su escuadra, produciéndose averías en la arboladura del galeón, en el bauprés, en el trinquete y en el mayor, quedando el barco hecho una boya. Acudió el Duque en socorro del galeón averiado y no pudiendo darle remolque envió a dos pataches para recoger la gente, y don Pedro no quiso que transbordasen. La Armada se había alejado mucho y era forzoso que su capitán general la gobernase. Tuvo pues que separarse del *Nuestra Señora del Rosario* que al cabo fue abandonada a su suerte. En la resolución intervino el consejo de don Diego Flores Valdés, que con el Duque iba para asesorarle en materia de mar. La solución era al parecer triste pero necesaria, la Armada estaba muy lejos y a sotavento, el enemigo se acercaba y el *San Martín* no hubiese podido resistirle él sólo. De no estar lejos podía haber esperado toda la Armada, paireando y haberse reñido un nuevo combate con los enemigos a barlovento y no pudiéndose acercar a ellos sino ciñendo dando bordadas. No se hubiese llegado a tiempo (14). Don Pedro de Valdés se rindió a los enemigos sin resistencia.

No fue sola la desgracia del *Nuestra Señora del Rosario*, a las dos horas de producirse el antedicho abordaje, voló el *San Salvador*, almiranta de la escuadra de Guipúzcoa, de Oquendo. El botafuego arrojado por un artillero provocó la inflamación de la pólvora que había en cubierta preparada allí para el combate. Dos cubiertas de la popa volaron, con muerte de más de doscientos hombres, también algunos perecieron al arrojarse al agua. Hubo otros con grandes quemaduras. Fue una horrible desgracia (15). Se salvaron algunos en los pataches que se enviaron a socorrer la nave. El Duque visto como estaba mandó fuese echada a pique y dicese que no pudo hacerse por no haber a bordo gente capaz de efectuarlo.

(14) Don Diego Flores Valdés y don Pedro de Valdés eran primos, y además mortales enemigos. Es complejo lo de la prestación de auxilio: Cómo y hasta cuándo... No se verá muy claro en Madrid cuando al regreso, si bien no piden cuentas en la Corte a Medina Sidonia, sí a Flores Valdés, que es encarcelado.

(15) Cuéntase que fue venganza de un artillero holandés o inglés cuya mujer iba a bordo, a pesar de estar ello prohibido, y que fue cortejada por un capitán. Parece raro, pero el alcalde de Weymouth, al hacer relación de lo encontrado a bordo del *San Salvador* consigna que iba una mujer alemana.



Y el colofón de la desgracia es que el barco no se hundió por sí solo como se esperaba y fue presa de los ingleses. Se vieron éstos con dos, y todo por mala ventura de los nuestros.

Y siguieron éstos navegando; puede verse la derrota que supone Mattingly para la Armada en el Canal de la Mancha, y así llegamos al segundo combate sostenido el 2 de agosto en las cercanías de Portland Bill. La Armada, con su formación, compacta el *crescent* de los ingleses, pero más que de media luna, de *águila*: Con fuerte vanguardia y retaguardia reforzada ésta por Leiva con las dos escuadras de Guipúzcoa y de Levante... Amaneció soplando suave viento del este, y por tanto los nuestros a barlovento, cosa que aprovecharon enseguida para marchar contra los enemigos que los seguían aún a cierta distancia. *El Duque viró sobre la flota enemiga para acometella y el enemigo dió todas sus velas y empezó a huir, y por ser el viento escaso (flojo) y sus navios más veleros, los nuestros no pudieron darles caza, manifiesta Pedro Coco de Calderón en su relato.*

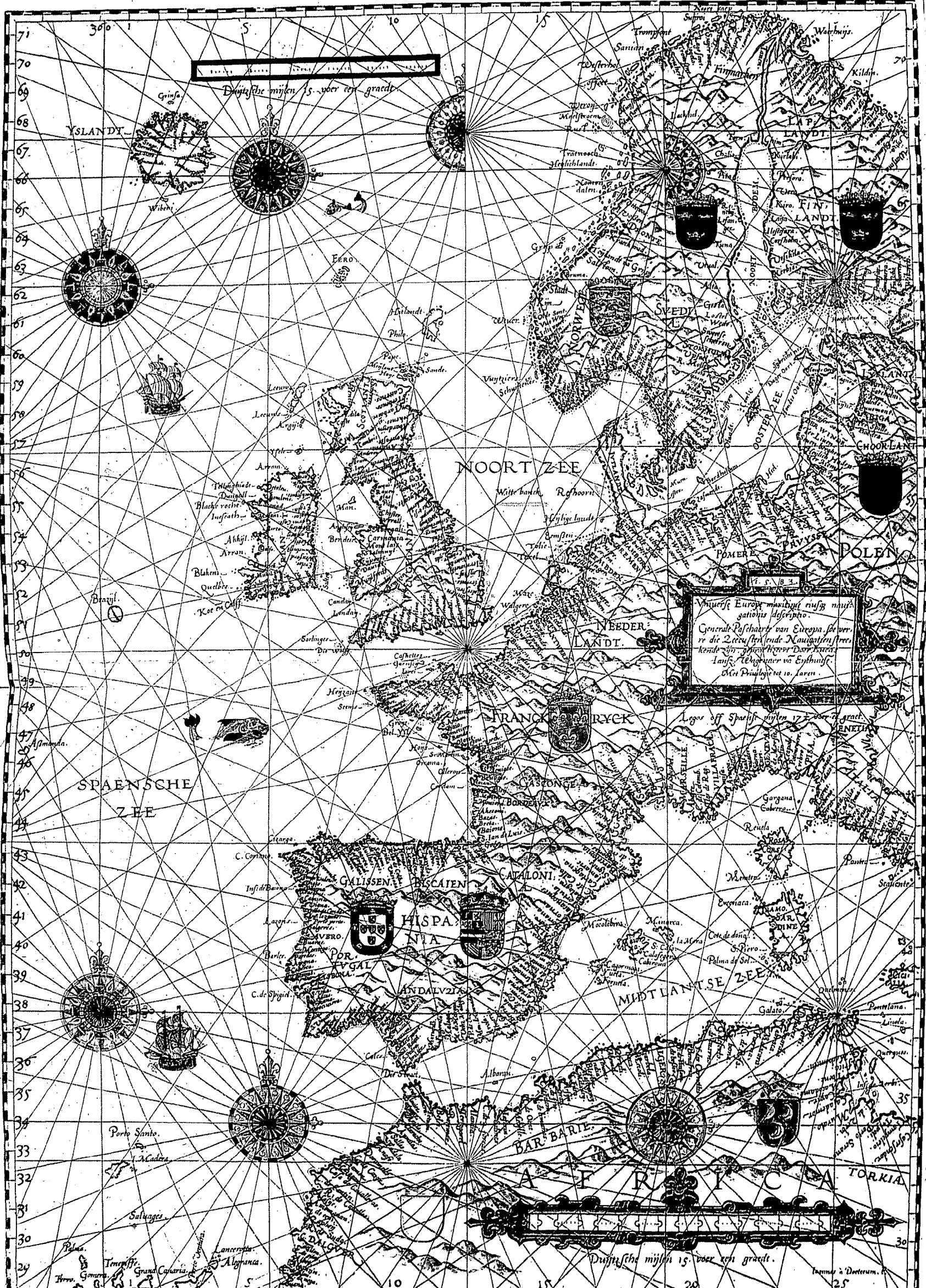
Dice que se distinguieron en el combate *el galeón San Medel, el de Florencia, la capitana de Bertendona, San Juan de Fernando-me, capitana y almiranta de las urcas, y las galeazas*. Se empleó muy a fondo la capitana Real del Duque, que tardó en ser socorrida hora y media, hasta que lo fue por la capitana de Oquendo. La capitana Real disparó más de 80 tiros, pero a ella el grupo de enemigos que la atacó le hizo más de 500 disparos, sin causarle vía de agua alguna, tan sólo impactos sin atravesar el casco, y averías en arboladura y maniobra. Fue batida por la capitana enemiga, el *Ark Royal*, seguida por siete buques constituyendo una de las primeras *líneas de fila* de la historia naval. Las galeazas no hicieron tanto como se esperaba, dicese que su general Hugo de Montcada estaba dolido por no habersele permitido el día anterior, que hubo calma, que atacase a la capitana enemiga. Y ello fue por un sentido caballeresco del Duque —al parecer— que interpretaba que con la capitana de Howard había de pelear la suya en singular combate. No es extraño que quedase ese sentimiento; más adelante incluso, se mantuvo ese combate entre capitanas, pensando resolver con él la batalla.

En este día del segundo combate, éste se resolvió al rolar el viento primero al sur y después de nuevo a poniente, quedando así los ingleses otra vez a barlovento permitiéndoseles con ello continuar su táctica de acoso de la Armada, picando su retaguardia de un modo sostenido. Al réanudar el viaje al este la capitana Real quedó cubriendo la retirada con las cuatro galeazas.

El tercer combate tuvo lugar el 3 de agosto, al sudoeste de la isla de Wight. Desde la amanecida los buques ingleses presionaron la retaguardia de la Armada empujándola a que no pudiese tomar la entrada the Needles, que hay al oeste de la isla. No duró mucho tiempo sin embargo el cañoneo, pues sobrevino la calma y los ingleses se apartaron algo temiendo el ataque de las galeazas. Durante el combate se distinguieron la galeaza capitana y la llamada *Zúñiga*. Del lado inglés, el Almirante Howard estaba dispuesto a que los españoles no entrasen por el canal de las Agujas, la entrada al Solent por el oeste de Wight. La noche anterior tenía preparados seis barcos mercantes de cada escuadra para lanzarlos en medio de los buques de la Armada provocando el desorden, para después atacar con sus mejores barcos de combate. No pudo hacerse esta maniobra por haber calma. Ya hemos visto que el combate que siguió se desarrolló con el viento en calma.

Ambos contendientes habían hecho gran gasto de municiones; pero así como para los españoles no había repuestos exteriores a la Armada, los ingleses pudieron municionarse: Del *Virgen del Rosario* sacaron 1.600 proyectiles de cañón y 88 barriles de pólvora. Y del *San Salvador*, cuya voladura había sido parcial, sacaron aún más: 2.000 proyectiles de cañón y culebrina y de otras clases de piezas, y 140 barriles de pólvora, más una tonelada de mecha... Después el conde de Sussex, gobernador de Porstmouth enviará pólvora y balas una vez que la Armada se haya alejado. También se enviarán desde el arsenal de la Torre de Londres, e igualmente refuerzos de todas clases. El paso cercano a la costa de la Armada, hizo que se movilizase todo el sudeste de Inglaterra con gran rapidez.

El cuarto combate tuvo lugar el día 4 de agosto, frente a la entrada al Solent existente por el este de la isla de Wight. El Duque, oído sus consejeros, estaba dispuesto a tomarlo, para esperar noticias de Farnesio. Había enviado a éste varios mensajes sin obtener contestación alguna. Interpretaba que podía considerar ante uno de esos *casos de duda* en que las órdenes del rey permitían ese apoderarse de un puerto yendo hacia el este, es decir, a la ida. No va a poder responder positivamente a su decisión. Amaneció el día en calma y con dos urcas retrasadas, la *Santa Ana* y la *Doncella*. Hubiesen caído en poder del enemigo de no ser por el socorro que les dieron las galeazas y la capitana de don Alonso de Leiva. El almirante inglés estaba decidido a impedir la entrada al Solent: Con embarcaciones menores, al haber calma, hizo remolcar varios de sus mejores buques para atacar a los españoles. Refrescó un



Duytsche mijlen 15. voor een graed.

Vnuersse Europe manlyng enlyg nauy-  
gationen beschryft.  
Generale Paschaert van Europa. so ver-  
re die Zeevstetende Navigatien (re-  
kende in gheue hooft Door Euseb-  
Lant. Welckuer van Enghelst.  
Het Privylegeet 10. jaren.

NOORT ZEE

SPAENSCH  
ZEE

MIDT ANTSE ZEE

HISPA  
NIA

BARBARIE

A E R Y C A T O R K I A

Duytsche mijlen 15. voor een graed.

Amstelredamum

1583

Carta de Europa  
por Lucas Jank Wagenaer  
(Cortesía del Museo Naval)

poco el tiempo, saltando algún viento, no se especifica pero por los relatos se deduce que del sur. Los buques ingleses *Ark Royal* y *Golden Lion* habían combatido con las galeazas, una de las cuales llevaba a remolque a la *Rata Coronada*, de Leiva, aumentándose así la potencia artillera de este grupo de reacción. La *capitana Real del Duque* al saltar el viento se acercó al lugar de la lucha y se vio combatida por varios buques ingleses. Consigna el Duque en su diario, que más de cerca de lo que acostumbraban y haciendo fuego con sus cañones de mayor calibre que eran los de la cubierta baja, que al parecer hasta ese momento no habían usado (16). Se ve que Howard estaba dispuesto a echar el resto para que los nuestros no tomasen puerto alguno, ni conquistasen la isla de Wight. Tuvieron suerte una vez más los enemigos y el viento roló hacia el oeste con lo que se hacía imposible tomar la boca de Spithead. Drake atacaba por el lado de fuera y dicese que empujaba hacia el norte a los españoles. Un comentarista inglés —David Howarth— hace notar que parecía que no colaboraba con el resto de la flota que empujaba a los españoles hacia el este para apartarles de la entrada. Aventura una teoría no exenta de fundamento y es que Drake, con su indudable genio táctico, precisamente deseaba que los españoles tomasen un fondeadero del Solent. Cowe Roads por ejemplo. Suponía que tomando posiciones los buques ingleses en los puertos de Southampton y Portsmouth, y en las radas vecinas, y en la boca del canal los españoles quedaban cogidos en una ratonera aunque se hubiesen apoderado de la isla de Wight. Que a cada marea nuestros buques hubiesen sido atacados con brulotes y la Armada estaría perdida... Julián Corbett, por su parte, opina que Drake quería empujar a los españoles hacia los bajos Owers. Era una buena idea ya que el viento soplaba en ese momento del sudoeste y la marea entraba. Las urcas por lo menos se hubiesen visto en muy mala circunstancia. En todos los encuentros de ese día, por muy grande que fuese la determinación de Howard de echar el resto, hay que consignar que subsistía en los ingleses la firme decisión de evitar el combate al abordaje. Los españoles, en este día, si tuvieron la esperanza de llegar a él cual era su mayor deseo, pero no lo lograron pese a haber combates a distancia de tiro de mosquete. *Los más veleros de la Armada les fueron dando caza (v) en comparación suya se quedaron surtos*, dice Pedro Coco de Calderón en su diario.

(16) Los ingleses habían tenido una dolorosa experiencia: Cerca del mar de combate estaban los restos del *Marie Rose* que en 1545 se había ido a pique por llevar sus portas bajas abiertas (muy cercanas al agua) cuando las velas portaron al entrar el viento. Se ahogaron casi todos los tripulantes. Esto hacía que se restringiese el poner en juego la artillería de mayor calibre que era la que, por su mayor peso, para la mejor estabilidad del buque, iba en las cubiertas bajas.

Antes del mediodía habían terminado los combates parciales y visto por el Duque que la entrada en el Solent se le había hecho imposible ordenó se disparase una salva convenida como señal y la Armada reanudó su marcha hacia el Estrecho de Dover. Los ingleses la siguieron a distancia, ya no tenían que evitar que los nuestros tomasen puerto alguno pues no los hay en la costa de Sussex (17). Medina Sidonia antes de dejarse de ver la costa de Wight enviaba un nuevo mensaje al duque de Parma comunicándole los detalles de la situación, entre otras cosas le decía la escasez de municiones de artillería en que se encontraba y le rogaba le enviase un par de barcos cargados con pólvora y proyectiles. Le instaba, por último a que *se dispusiera a zarpar enseguida, ya que, Dios mediante, si el viento era favorable, contaba con estar muy pronto frente a las costas de Flandes...* A partir de entonces envía el duque de Medina Sidonia al de Parma, todos los días un mensaje; ninguno de ellos tuvo respuesta ¿Qué le ocurría a Farnesio?

### EL DUQUE DE PARMA

Antes de tomar de nuevo el hilo de los acontecimientos guerreros de la Gran Armada vamos a hacer una digresión para considerar la predisposición de Farnesio —poca o mucha— para llevar adelante la operación de invasión de Inglaterra de la cual debía tomar el mando supremo.

Es muy difícil penetrar en el ánimo de los personajes de la Historia. Tenemos que hacer deducciones de los documentos que produjeron, de sus actos... Lo primero que aparece en el duque de Parma, así, a primera vista, es falta de entusiasmo en el momento que estamos considerando: el de acercamiento a él de la Gran Armada. Llevaba desde febrero manteniendo conversaciones de paz con los enviados al efecto por la reina Isabel de Inglaterra. Con la actitud del rey de España se había visto en difícil situación ya que don Felipe le decía que mantuviese las negociaciones tan sólo para aparentar un deseo de paz que él estaba ya decidido a romper una vez que dio la orden de constitución de la Gran Armada. Dícese que en alguna ocasión hubo de mentir, incluso, ase-

(17) El día 5 de agosto fue para los ingleses una jornada como de descanso y de preparación para nuevos combates. Howard estaba satisfecho de lo que llevaba hecho. Convocó a bordo del *Ark Royal* una reunión de generales y capitanes y, en uso de sus atribuciones, armó a cuatro de ellos caballero, como si ya hubiesen vencido a los enemigos.

gurando a los emisarios ingleses que *no tenía conocimiento de plan alguno del Rey de España conducente a la beligerancia con Inglaterra*. Al parecer ello repugnaba al de Parma. Era fundamentalmente un general, magnífico en campaña, buen gobernante, pero no muy entusiasta de las necesarias intrigas y disimulaciones de los círculos cortesanos y diplomáticos. Farnesio llegó a esperar buenos resultados de las susodichas conversaciones y hasta quiso continuarlas aún después de la presencia de la Armada en aguas del Canal de la Mancha. Cosa que realmente era en extremo difícil de conseguir. Los ingleses las rompieron.

Es una realidad que no estuvo muy propicio para contestar a los mensajes que le enviaba el duque de Medina Sidonia, esperados con ansiedad respuesta. Ahora bien, manifestó que no le empezaron a llegar despachos hasta el día 2 de agosto; esto es ya con la Armada combatiendo en el Canal. En todo caso se ve lo precario de las comunicaciones para coordinar los movimientos de las dos fuerzas: Armada y ejército de Flandes.

La flotilla que tenía preparada para el paso de las fuerzas, al parecer estuvo lista en Nieuport, pero no en Dunkerque, donde los emisarios del de Medina Sidonia vieron todo muy retrasado. Los barcos no eran de buena calidad; algunos nuevos, construidos con maderas no curadas, y otros viejos por demás, que dicen que se hundían tan solo con el peso de las tropas embarcadas. Se habla de que hubo sabotaje por parte de los carpinteros de ribera holandeses, falta de vigilancia de los oficiales de Farnesio y ninguna inspección personal suya, ¡él que era de ordinario tan activo!

No podía dar a la Armada el apoyo que Medina Sidonia pedía de filipotes armados, ya que no disponía de estas embarcaciones, pero tampoco le envió las municiones que le pedía y que eran tan necesarias; ni los pilotos prácticos en las costas de Flandes, sin los cuales la Armada no podía pensar en navegar entre cambiantes bajos de arena. Eso sí, al parecer, no se le dijo al de Parma que la Armada iría a buscarle a las inmediaciones de Dunkerque. Y había un mal entendido: Farnesio creía que la Armada sería capaz de despejarle todo el mar hasta Inglaterra, y Medina Sidonia creía que el de Parma disponía de mejores barcos de transporte y que también los tenía ligeros, capaces de combatir. Todo producto de una mala información, de la falta de contacto, de la lejanía. De darse órdenes en exceso detalladas pensadas en el remoto monasterio de El Escorial sin los debidos asesoramientos, sin escuchar a los generales que han de llevar adelante una expedición de tal magnitud, y con grandes complejidades sin duda.

De la contemplación de los hechos, *índices de acción* y de los documentos, deducen varios comentaristas que Farnesio no quería ya que la expedición se realizase, que deseaba conseguir por las conversaciones de paz realmente lo que el Rey tenía escrito en una carta secreta que no llegó a dársele, que llevaba el duque de Medina Sidonia: Si fracasaba la expedición había que negociar con la reina de Inglaterra la libertad del culto católico, el perdón de los exiliados por rebeldía, y la devolución de todas las plazas que los ingleses tenían en los Países Bajos. Y parece ser que estaba propicia la reina Isabel en el primero y en el tercero de los puntos, no en el segundo, ya que decía que no estaban exiliados por católicos sino por rebeldes.

Farnesio estaba convencido que aunque la expedición tuviese éxito nunca Inglaterra se conformaría con la dominación de don Felipe a través de su hija Isabel Clara Eugenia que era la que había que imponer en aquel trono. Tenía muy presente la guerra de Holanda, la reciente en Flandes... E Inglaterra era un país muy superior en fuerza, en unidad, en tradiciones. Reino insular con una poderosa flota... Como Medina Sidonia antes, Farnesio había escrito al Rey que debía desistir de la expedición (18). Ambos capitanes generales obedecían, pero en contra de lo que opinaban que era mejor hacerse. En el caso de Farnesio sobre todo, una obediencia falta del entusiasmo que debe poner el que obedece en cumplir las órdenes que le fueron dadas.

Y tenía Farnesio una gran amenaza para su flotilla cargada de hombres, que era la de los barcos holandeses, *flyboats*, de poco calado, bien artillados, susceptibles de navegar entre los bajos y buenos concedores de ellos, sus capitanes. Antes de que los barcos de Farnesio se pusiesen en contacto con la Armada serían diezmadas sus tropas embarcadas. Veía muy difícil, sí, la salida de sus fuerzas.

#### CALAIS. GRAVELINAS. SE DECIDE LA VUELTA A ESPAÑA

Volvamos a la Armada. Al perder la ocasión de conquistar el fondeadero del Solent y la isla de Wight, no tenía más como puerto

(18) En marzo, el 22, Farnesio había escrito al rey *que la conquista de Inglaterra sería difícil por un ataque por sorpresa, y que los ingleses ya contaban con muchas tropas armadas, y los españoles, comparativamente, estarían en situación de inferioridad. Decía que veía con grandes dudas la empresa y que pensaba que los representantes ingleses (en las conversaciones emprendidas) querían en verdad la paz; no obstante ponía su vida a disposición de S. M.... Pero antes le había dicho: No deberíamos arriesgar la Armada que V. M. ha preparado, escapando tal vez del peligro del desastre que sería el fracaso de la conquista de Inglaterra, que podrá poner en peligro de perder aquí lo que tiene.*



de espera para establecer contacto con Farnesio y concertar los movimientos de tropas, que el puerto de Calais, en Francia. Puso rumbo a él la Armada y allí fondearon sus buques a las seis de la tarde del 6 de agosto, con viento del sudoeste y la corriente al bajar la marea. La flota inglesa hizo lo mismo, a barlovento, a una legua de distancia. Explicó Medina Sidonia al gobernador de la plaza sus motivos de fondeo y le pidió se pudiesen refrescar los víveres, a lo cual aquél accedió, no así a reponer municiones como trató él duque, ya que la Armada estaba muy necesitada de ellas y no llegaban las pedidas a Farnesio. Este envió al duque de Medina Sidonia una carta por medio de uno de sus capitanes, el que a su vez envió a Dunkerque a su secretario para que pidiese al duque de Parma los cuarenta filipotes que por un mensaje había solicitado. Estas comunicaciones, de uno y otro lado, tuvieron lugar ya el domingo 7.

Era tentador para los ingleses atacar a la Armada fondeada en rada abierta, con los barcos bastante cercanos unos de otros; lanzarle un ataque con brulotes. Así, prepararon esos barcos, alistando para ello ocho de la misma flota: no había tiempo de pedir que les enviasen otros mejor preparados. La flota inglesa había aumentado con cerca de cuarenta buques de la escuadra de Lord Seymour, la que estaba en Dover esperando la posible salida de Dunkerque de Farnesio. Y no bien llegó envió una pinaza a que disparase de cerca sobre nuestra capitana Real una rociada en señal de desafío. Seguían pues los gestos caballerescos. Se le contestó, pero, barco muy velero, no pudo perseguírsele ciñendo el viento.

A las doce de la noche tuvo lugar el ataque de los ocho brulotes. De origen inglés, conozco que el Duque había destacado unas pinazas con garfios para que tratasen de desviar los buques atacantes que avanzaron en línea de frente a impulso de la marea, y del viento, y los brulotes se acercaron lentamente pero no pudieron ser desviados por las pinazas. Visto que había que hurtar a los buques del abordaje de los brulotes, el Duque mandó dejar el fondeadero. Mandó picar los cables de las anclas dejándolas balizadas, con intención de volver al fondeadero. La salida fue una buena maniobra marinera (19). Con el viento y la marea fueron llevados los

---

(19) La maniobra marinera fue muy buena. Haciéndole la contraria a Corbett y a otros comentaristas ingleses que dijeron que cundió el pánico entre los españoles, dice David Howarth: *Es indudable que los marinos no perdieron la cabeza y realizaron una difícil maniobra con increíble celeridad... En cinco minutos se picaron los cables de las anclas, e izando las velas, salieron del fondeadero en plena oscuridad, zafándose de los brulotes. Nadie que entienda de barcos, añade, se atrevería a decir que fue una maniobra realizada por hombres presa del pánico.* Una vez más reconocen los extraños valor y pericia en los nuestros en esta tan desgraciada expedición.

buques hacia el norte. En la maniobra hubo la desgracia (eran muchos los barcos) de que la galeaza capitana fuese abordada por otros barcos al no poder gobernar por habersele enganchado el timón en algún cable de los que aún no habían levado; desaparejada, fue a refugiarse dejándose ir a tierra, bajo la protección de la plaza, pero ello no fue óbice para que la atacasen los ingleses, en especial la capitana de Howard. La *San Lorenzo* —éste era el nombre de la galeaza varada— se defendió bravamente. Cesó la lucha al morir el general Hugo de Moncada. Por no poderse acercar por el calado el *Ark Royal* atacó con botes y desembarcó su gente. La dotación, al estar la galeaza varada, se había retirado hacia la plaza. El gobernador permitió el saqueo del buque, pero haciendo ver a Howard que aquél pasaba a ser propiedad del rey de Francia. Otra desventura privaba, una vez más, a la Armada de uno de sus buques.

A dos leguas de Calais fondeó la Armada para al amanecer volver a tomar el antiguo fondeadero, cobrando las anclas que habían quedado balizadas. Se dio la vela con esta intención al amanecer del día 8, pero vio que faltaban muchos buques. Tan sólo estaban con la capitana Real los de Oquendo, el *San Marcos*, el galeón *San Juan Bautista* y el *San Mateo*. Se acercaron los ingleses y cayeron algunos sobre la capitana de Medina Sidonia, con una gran carga de artillería. Sostuvo ésta el combate desde las siete de la mañana hasta las cuatro de la tarde. Aguantó el *San Martín* el ataque por la banda de estribor, recibiendo más de doscientos proyectiles entre el casco y el aparejo. Recibió varios por debajo de la línea de flotación, teniendo que funcionar las bombas todo el día y toda la noche pese a haber tapado algo los orificios de los impactos dos buzos con estopa y planchas de plomo que al efecto llevaba el buque. Tres cañones quedaron desmontados, murieron muchos y también tuvo gran número de heridos. El que nuestros buques llevasen mucha infantería tenía el inconveniente de aumentar fácilmente el número de bajas sin causar mayor daño a los enemigos si no se acercaban a tiro de arcabuz y de mosquete. En el día que nos ocupa sí se acercaron los enemigos más que en los encuentros anteriores pero siempre cuidadosos de no dejarse abordar. El viento era nornoroeste: los ingleses habían tenido buen cuidado de ganar barlovento y por eso se produjo el ataque al *San Martín* por estribor, al estar el buque tratando de aguantarse a barlovento del resto de la Armada para cubrir a todos. Muy a sotavento había muchos buques españoles en situación crítica, empujados por viento y corriente contra los bancos de Flandes.

La carga de los ingleses la condujo Drake, en su *Revenge*. Howard había quedado con sus buques entretenido en Calais con la galeaza capitana varada. Drake fue seguido por Hawyans, pero él con sus buques después de hacer fuego con los cañones de su banda se fue hacia el este para combatir contra los buques españoles sotaventados (20). Dejó pues el sitio *al siguiente*, y después apareció de Wynter con sus barcos. Este ya encontró reunidos más buques españoles que ayudados por la corriente del reflujo se habían acercado a su capitana que tan valientemente aguantaba. Llegaron a reunirse unos treinta buques de los nuestros, de éstos se fueron acercando todos los que componían la Armada.

Se generalizó el combate de tal modo que algunos de nuestros buques fueron envueltos por fuerzas muy superiores. Echemos mano del relato del contador Pedro Coco de Calderón resumiéndole en lo posible: *El galeón San Felipe fue cercado por 16 navios del enemigo, por ambos costados y por la popa, tirándole muchos cañonazos, y llegando tan cerca que hacían efecto la mosquetería y arcabucería del galeón matando mucha gente de las naves enemigas, por lo cual no se atrevieron a abordarle, sino a lo largo le tiraban muchos cañonazos, desaparejándole la jarcia y el timón y rompiéndole el mastelero del trinquete, matándole más de 200 personas... El galeón San Mateo, metiendo de orza, se fue a socorrerle valerosamente. Cargaron sobre él diez bajeles enemigos... uno de ellos llegó a abordarle pero se separó, quedando a bordo un inglés que fue muerto. Fue socorrido por la capitana Real y la urca almirante... Entró también en el combate la nave Rata Coronada, capitana de Leyva, que se señaló mucho... Salieron muy maltratados los galeones San Juan Bautista y San Marcos... El San Mateo, de los balazos quedó tan abierto que se iba al fondo, sin poder con las bombas agotar la mucha agua que le entraba. A las seis de la tarde llegó cerca de la capitana Real y el Duque le mandó un buzo que le tapase los agujeros por debajo de la flotación...; tuvo que amollar en popa con el San Felipe, que así mesmo lo hizo apartándose de la Armada... Fueron a dar en los bancos (21)... Juan Martínez*

(20) Drake, con su gran sentido táctico, deseaba la batalla general; sin que quedasen inactivas fuerzas propias. Por eso deja paso al que sigue. Hawkyns, su enemigo, se lo reprocha. A dé Wynter que llegaba detrás le hizo gran efecto la apretada formación de los españoles, ya agrupados alrededor de su capitana Real y de la almiranta general.

(21) Estos dos galeones terminaron varando en un punto situado al este de Nieuport. Los apresaron los holandeses, poniéndoles de nuevo a flote. Al fin se hundieron cerca de Flushing.

Hubo un tercer buque, que se fue a pique a la vista de los demás de la Armada; fue el *María Juan*, de la escuadra de Recalde. Se enviaron botes que pudieron

*de Recalde en estos combates se había distinguido de modo extraordinario como de costumbre...* Aquéllos, en su forma cruenta cesaron al envolver a todos un fuerte chubasco con mucha lluvia que hizo cargar las velas. Los nuestros estaban muy escasos de municiones (su fuego, por ello, había tenido forzosamente que disminuirse); tampoco estaban sobrado de ellas los ingleses a pesar de haber sido municionados; habían hecho un fuego muy intenso, veían que estos combates componían algo así como la batalla final.

El martes 9 siguió el mismo viento y con él la zozobra de varar en los bajos. *Ibase quedando la capitana atrás de la retaguardia, porque llevaba un ancla a pique, a causa de que con la sonda se había tomado el fondo y estaba a siete brazas no más cerca de los bancos, doce leguas del canal...* Todos los barcos, pues, derivando, se habían acercado peligrosamente a los bajos... Roló al cabo el viento, al sudoeste, según el diario del Duque (puede ser que algo más al sur) y con ello se salvó la crítica situación. Arrumbó la Armada cerca del Norte y se reunió un consejo de guerra, que determinó que al no poder establecerse contacto con Farnesio y exhaustos de municiones como estaban consideraron lo difícil que era marineramente volver a pasar el Canal de la Mancha en sentido contrario al que habían traído, y aparte de las bajas que tenían en hombres y en buques... la susodicha falta de municiones que casi hacía a los buques inútiles para el combate artillero, y los ingleses, municionados ahora con más facilidad a barlovento que no aceptaban el reto de combatir al abordaje... Decidieron ir con el viento y éste les empujaba hacia el Norte. Se presentaba como mejor camino el dar la vuelta a las Islas Británicas. El viento soplabá del sudoeste, lo propio para el tiempo que empezaba.

Así vemos en el diario de Coco Calderón: *El jueves 11 hizo la armada fuerza de velas, orceando la vuelta de Escocia en 54 grados de altura...* Los ingleses seguían a distancia, contaron 90 buques (se habían vuelto los de lord Seymour a su puesto de observación de Farnesio, a Dover). En este día hubo condenas por no acudir al puesto de combate, con ejecución del capitán de una urca... (22).

salvar a una pequeña parte de la tripulación. No así unos 275 hombres que se ahogaron, muchos de ellos heridos.

Parece ser que los españoles tuvieron en total, en esta batalla, seiscientos muertos y ochocientos heridos graves.

(22) Fueron algunos los buques que no amainaron velas a la señal de hacerlo, cuando se trataba de reorganizar la retaguardia. Uno fue el galeón *San Pedro* y otro la urca *Santa Bárbara* y hubo otros. El capitán de la *Santa Bárbara* fue colgado de una jarcia. Hubo capitanes de Infantería degradados, alguno sentenciado a galeras... Y es que los ingleses aún seguían presionando la retaguardia, y se juzgó cobardía.

En los días que siguieron hubo mal tiempo, con dispersión de la Armada... Los ingleses, al pasar ante el Firth of Forth en Escocia habían abandonado el seguimiento de la Armada, tan sólo quedaron navegando muy lejos dos pinazas.

### EL REGRESO

Nos enfrentamos ahora con la parte más triste, si cabe, de la expedición. Dijo Drake: *Dejemos a los pobres a cargo de esos agitados y duros mares norteños*. Lo dijo cuando se dejó el seguimiento de la Armada por parte de los ingleses. Parece que preveía la triste suerte de tantos de los nuestros en los naufragios en las atormentadas y tormentosas costas de Irlanda.

El 20 de agosto la capitana Real hace el paso, hacia el oeste, entre Shetland y las Orcadas. Los buques navegan con cierta separación; algunos en solitario. En la Armada van más de 3.000 enfermos y muchos heridos que van muriendo. En estos días, los vientos contrarios hacen que aumente la dispersión.

Con tiempo más favorable algunos buques pasan entre las Hébridas y la costa de Escocia... Hay alternativas de tiempo algo mejor; cuando es malo se aumenta la separación entre buques. Conforme transcurren los días cada vez van menos formando grupo con la capitana Real.

Van entrando algunos barcos en las rías de la atormentada costa, alguno en Escocia, los más en Irlanda: rompientes, bajarío, mordientes rocas que destrozan la tablazón de los buques en las varadas. Hay escasez de anclas después de lo de Calais. En tierra, los que se salvan del naufragio, han de luchar para sobrevivir; lo hacen para conseguir agua y víveres, tanta escasez hay de una y otra cosa. Muchos campesinos quieren robar a los naufragos lo poco que tienen; las tropas inglesas combaten a los nuestros y no dan cuartel a los prisioneros; unas fuerzas por crueldad, otros dicen que por propia seguridad al ser ellos pocos, otros dicen que por no tener víveres con qué alimentarlos... Hay muchos naufragios; se sabe de 19 buques que pasaron por tan duro trance, pero se desconoce el paradero de otros 35. Mueren muchos en estas tragedias, entre ellos el general don Alonso de Leyva. Alternan los temporales con ligera bonanza. El 19 de septiembre se produce uno *en que todos piensan perecer...* (23). Véase artículo *Unidades Irlandesas en España*, R. H. M. núm. 60.

(23) De muchos de estos naufragios se puede encontrar noticia en la *Armada Invencible*, de Fernández Duro y en el tomo III de *La Armada Española...*, del mismo autor.

Observado desde otro buque distinto de la capitana, tenemos el relato de Coco Calderón. Tomemos algún retazo:

*Desde los 24 (de agosto) hasta los 4 de septiembre, anduvimos perdidos con tormentas, neblinas y aguaceros, y como esta urca no puede ganar de la bolina, y era menester tenernos en la mar, no se pudo descubrir el grueso de la armada hasta este día que nos juntamos con ella. Dice que el Duque se había pasado (dicho por un patache de la capitana de Oquendo) al galeón San Juan de Avendaño, del cargo de Diego Flores, por los muchos enfermos que había en San Martín... ..este día estábamos a sotaviento de toda la armada, vimos amollar en popa la vuelta de Irlanda y ferrar (fondear) la nao de Villafranca, del general Oquendo, y otra levantisca que estaba muy a sotaviento de nosotros en 5 grados... A los 14 (de septiembre) se hizo esta urca sobre cabo Clara en 51 grados, aunque no le descubrió, y navegó en demanda del puerto de La Coruña, gobernando siempre al sur sudeste, por no descaecer y al oeste cuando se podía... Entran en Santander en la noche del 23... encuentra al Duque muy enfermo.*

El día 21 la capitana Real había fondeado en la barra de Santander. El duque de Medina Sidonia, agotado, había sido desembarcado (al parecer de su capitana). Quedó a bordo Flores Valdés. Don Francisco de Bobadilla fue a la Corte a darle noticia de palabra, de todo, al Rey (24).

### CONSIDERACIONES FINALES

La expedición para la invasión de Inglaterra exigía un enorme esfuerzo logístico inicial, y no pequeño, después, para mantener la campaña una vez puesto pie en aquella nación.

Era indispensable una gran armada para constituir la Fuerza de Cobertura y las de escolta, de convoy de transporte, para llevar un gran ejército (25).

(24) De lo que dijo Bobadilla al Rey salió el encarcelamiento, al regreso, de Diego de Flores Valdés, acusándosele de causante del abandono del galeón *Nuestra Señora del Rosario*. Por opinión y diligencia de Bobadilla había sido la ejecución del capitán de la urca, en la retirada. Parece ser que este general estaba propicio a condenar a los marinos. Había cierta tendencia generalizada a buscarles los capitanes del ejército, responsabilidades... y ellos pretendían llevar a ésta al mando superior a bordo. Se recuerda que Bobadilla era consejero de Medina Sidonia embarcado con él en la capitana Real.

(25) Con respecto a lo poderoso o no de nuestras fuerzas —creo que no

Este necesitaba, para su acción, gran acopio de municiones, y una buena artillería. Igualmente, abundancia de víveres y de agua. La flota los precisaba también y su artillería debía ser potente y de largo alcance. Se esperaba que los barcos ingleses estaban muy bien provistos de ella. Así lo advirtió el Rey.

Este, al hacer un plan, incluyendo al ejército de Flandes, que era el que había de aportar los mayores efectivos, simplificaba el convoy desde la Península pero introducía un factor de complejidad para coordinar los esfuerzos que se efectuasen según las dos líneas de acción. Puntos de partida muy alejados, una conjunción bajo la acción enemiga, pobreza de comunicaciones...

La fuerza procedente de la Península, de orden del Rey, debía acercarse a las costas inglesas en el Canal de la Mancha. Así fue provocando la pronta alarma en Inglaterra, en tierra y en sus flotas de guerra: Dos escuadras, en Plymouth una y otra en Dover en observación frente a la fuerza de Flandes. Su jefe, el duque de Parma, había de tomar el mando supremo en el teatro de operaciones que se generase.

El paso de Flandes a Inglaterra es siempre difícil, por los vientos reinantes. Frente al punto de partida del ejército se extienden grandes bancos de arena que hacen la travesía muy peligrosa. Los holandeses bloquean Dunkerque y Nieuport con barcos planos bien artillados. La flotilla de Farnesio no dispone de escolta inmediata. Más lejos... una escuadra inglesa en amenazante observación.

La Armada y la Flota de combate británica, son ambas un conglomerado de buques. Los de la primera son fuertes y alterosos, los de la segunda son ligeros, maniobreros, capaces de ceñir mucho y por tanto de ganar fácilmente barlovento. Esto, con la buena artillería que montan, les dará una gran ventaja, para el ataque y para rehuir el abordaje, forma de combate que ansían los españoles. Estos llevan una nutrida infantería y ello aumentará el número

---

bastaban— debe citarse lo que sobre ello dijo don Francisco de Bobadilla, el maestre de campo general en su carta dirigida al secretario del rey don Juan de Idiáquez para que se lo trasladase a S. M. Se expresaba: *Bien ha sido menester ver con los ojos de la cara y tocar con la mano lo que ha sucedido para ver el engaño en que se ha ido con esta máquina (la Armada)... Detalla la escasez de verdaderos buques de guerra, los muchos enemigos bien armados y maniobreros, la escasez de municiones... la falta de un puerto; el no estar Farnesio en condiciones de salir; el valor de muchos, pero también la cobardía de algunos... Audaz, enérgico y claro era don Francisco de Bobadilla.*

de bajas en el combate al cañón. Los artilleros ingleses son de mar, hacen fuego tres veces mientras los españoles lo hacen una.

El convoy de barcos lentos y panzudos, entorpece mucho la maniobra de los nuestros. No hay realmente un convoy con cobertura sino un convoy con muy fuerte escolta inmediata. La formación es eminentemente defensiva. Del bloque (*crescent* de los ingleses, que así la llamaron) salen las reacciones ante los ataques ingleses que, en el Canal, se hacen generalmente picando la retaguardia de los españoles.

La eficacia de tener el barlovento para ser dueño de los movimientos y del combate artillero, se afirman en esta campaña. Se combatirá del lado inglés en línea de fila sin que aún se llamase nada. No se desechará el abordaje, en lo sucesivo se llegará a él una vez destrozado el enemigo con la artillería (26). Los ingleses, para guardar el paso del Canal, no lo tapan: se sitúan a barlovento y empujan, ayudados del viento y de la corriente, a los nuestros a que *se pasen* y no enlacen con Farnesio.

A los españoles les ha faltado un puerto cercano para concertar la conjunción con el duque de Parma. Calais ha sido la última tentativa de tenerlo. El ataque con brulotes echará del puerto a la Armada, después: el viento, la corriente, todo empuja a largo de costa, y contra la costa, hacia los bajos.

Los ingleses echan el resto en la acción de Gravelinas. Se acercan, mas siempre eludiendo el combatir al abordaje. Los nuestros luchan con valor, en inferioridad de número. Muchos barcos sota-venteados, pugnando por no varar en la costa (27).

---

(26) Para lo que podríamos llamar *abordaje artillero*, esto es el combate al cañón a muy corta distancia, preparatorio del que había de hacerse llegando al arma blanca, pusieron en servicio los ingleses en el siglo XVIII y en el XIX, la carronada, pieza de artillería de gran calibre para tirar a corta distancia y causar grandes destrozos y mortandad entre las dotaciones enemigas.

(27) Thomas Walsh, en su libro *Felipe II* se expresa con respecto a la batalla naval de Gravelinas: *Duró furiosamente desde las nueve de la mañana hasta las seis de la tarde. Sólo había cuarenta barcos junto al Duque, con los cuales hizo frente a toda la flota inglesa, luchando con valor magnífico y desesperado. Nunca en la Historia —sigue—, ni siquiera en Lepanto, los soldados y marinos españoles dieron mayor ejemplo de lo que eran capaces, aún agotados por nueve días de combates y por una noche de ansiedad y de temor, acosados y medio enfermos por el bizcocho podrido...* Grande alabanza hecha a los hombres de la Armada, una vez más, por un autor extranjero.



Los españoles están muy carentes de municiones de cañón, sin ellas no hay poder combativo para futuros combates que no sean al abordaje. Visto que no se puede cubrir el paso de Farnesio, se resuelve en consejo volver a España. Imposible hacerlo por el Canal de la Mancha: Viento, corrientes, ingleses bien municionados, y a barlovento... Se decide el retorno rodeando a las Islas Británicas. Dura derrota marinera, amplio movimiento o maniobra militar que hará salvar buques aunque muchos se pierdan. España no termina. ¡Ha de seguir! Se necesitan barcos para reconstruir el poder naval, para restablecer las comunicaciones con América... Bien visto, es una resolución heroica aunque no sea ir decididamente al enemigo. El ir sería como una embestida de toro.

En lo material el desastre de la Armada no es tan malo que haga que Inglaterra domine los mares, y su expedición de 1589 a Portugal, en favor del prior de Ocrato, el pretendiente, resulta tan desastrosa como lo fuera nuestra Jornada de Inglaterra. Entre los años 1588 y 1603 llegaron a España más *tesoros* de América que lo hacían antes del desastre de la Armada (con referencia al ritmo, claro está).

En lo que a lo político, al espíritu, y a lo moral se refiere, fueron más graves las consecuencias: La Jornada fue hecha principalmente para defensa de la Fe Católica. Los Protestantes enarbolaron su victoria como especie de un resultado de un *juicio de Dios*, diciendo que El estaba con ellos... Los Católicos siguieron mirando a España como su campeón, pero... menos fuerte. En Francia se robusteció el protestantismo, y en ésto era la *nación equilibradora*... Los Ingleses presentaron al mundo la cuestión como si hubiese sido el triunfo de un David sobre un Goliat. Poco exacta la cita ya que la Flota de Inglaterra era fuerte, y muy fuerte. *What we have done once we can do again* será a modo de una muletilla a lo largo de la Historia.

El Rey Don Felipe se había mostrado piadoso como siempre en sus instrucciones: *Las victorias son de Dios y El las da y quita como quiere*, decía. Y en su carta a los Obispos se expresa: Como de todo lo que Dios es servido hacer se le deben dar gracias, yo se las he dado desto (ya se había producido el desastre de la Armada), y de la misericordia que ha usado con todos, pues según los tiempos contrarios y peligro en que se vio toda la Armada de un temporal recio y deshecho que la dio, se pudiera con razón temer peor suceso... El Rey creyó haber hecho lo que debía en defensa de la Religión Católica, pese a que algunos identificaron su catoli-

cismo con los impulsos e intereses de la Monarquía Española. Seguramente las tres cosas caminaban muy unidas en aquel año de 1588, aunque infortunado, siempre *Año de Gracia* a los ojos del Rey Don Felipe y del católico pueblo que él regía. También por la gracia de Dios. España y su Imperio terrenal y del espíritu siguieron adelante... Sí, pero... alguien dijo muy acertadamente que nuestros hombres de la Jornada de Inglaterra *merecieron mejores planes, más abundantes medios y mejor suerte; pero Dios, en sus inescrutables designios, no se la concedió, esta vez, a nuestras Armas... LAVS DEO.*

#### B I B L I O G R A F I A

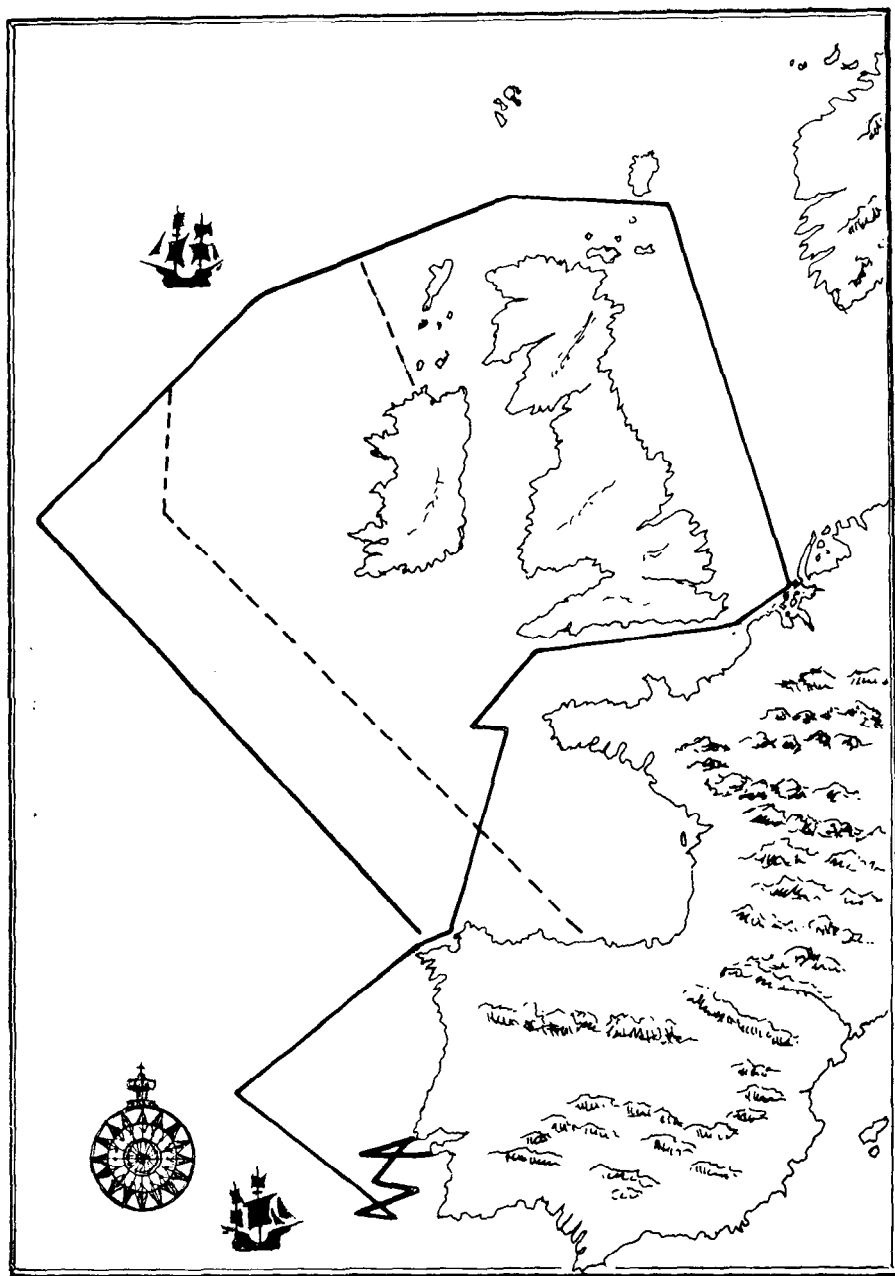
- Garret Mattingly. «The Armada». (Edición americana).  
 Cesáreo Fernández Duro. «La Armada Invencible».  
 Julián Corbett. «Algunos principios de estrategia marítima».  
 E. M. Tenison. «Elizabethan England».  
 Julián Corbett. «Drake and the Tudor Navy».  
 Ciril Falls. Conferencias pronunciadas en el Servicio Histórico Militar de nuestro Ejército. Madrid, 1950.  
 Carlos Ibáñez de Ibero, marqués de Mulhacén. «Algunas consideraciones sobre la política naval de España ...en la segunda mitad del siglo xvi. Madrid, 1955.  
 Francisco Tormo. «La Armada Invencible». Temas Españoles 1956.  
 William V. Kennedy. «The Spanish Armada», en «Marine Corps Gazette». Oct. 1957.  
 David Howarth. «The Voyage of the Armada».  
 Thomas Walsh. «Felipe II».  
 Cesáreo Fernández Duro. «La Armada Española...».  
 Carlos Martínez-Valverde. «Consideraciones sobre la Jornada de Inglaterra 1588». Revista General de Marina, enero 1979.  
 Christopher Lloid. «Grandes Batallas de Naves a Vela».

## A N E X O

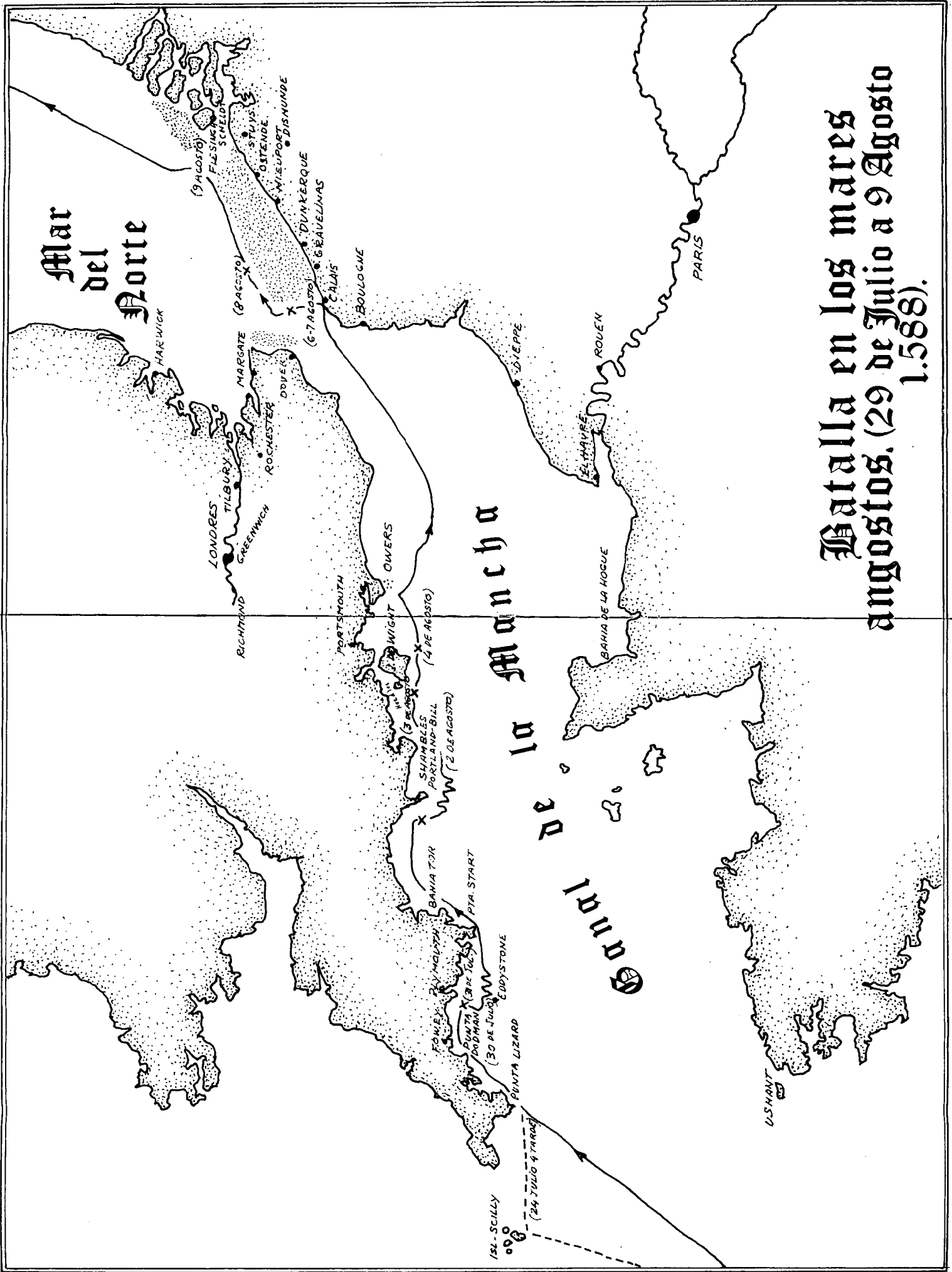
RESUMEN DE LA JORNADA CONTRA INGLATERRA, CON EXPRESION DE  
ALGUNAS FECHAS

- 28 de mayo: Salida de Lisboa. Vientos del norte desvían hasta la altura de Cabo San Vicente. Se tardan cuatro días en montar Finisterre. En la capitana, con el duque de Medina Sidonia van, como asesores, don Diego Flores Valdés (de mar) y don Francisco de Bobadilla (como maestre de campo general).
- 19 de junio: Entrada de la Armada en La Coruña. En dispersión debido al temporal. Algunos barcos siguen y son llamados, ya cerca de Inglaterra. Se repostan los buques. Se reparan.
- 22 de julio: Salida de La Coruña. Vientos contrarios. Se espera al ancla.
- 25 de julio: Continúa la marcha hacia el mar de operaciones. Consciente el duque capitán general de la importancia de la coordinación, ya envía un patache con un emisario a Farnesio.
- 26 de julio: Nieblas y muy mal tiempo. Las galeras y la nave *Santa Ana* arriban sobre Francia.
- 27 de julio: Dispersión de parte de la Armada.
- 28 de julio: A 75 leguas de las Islas Sorlingas. Faltan 40 buques.
- 29 de julio: Frente a Cabo Lizard. Se incorporan las naves que faltaban menos las galeras y la *Santa Ana*.
- 30 de julio: A seis leguas de Plymouth. Se avista la escuadra enemiga a sota-vento, cerca de Eddystone. El consejo de guerra había decidido no atacar a Plymouth por lo difícil y las defensas de su entrada. Cuando el consejo se celebra ya había salido la flota enemiga.
- 31 de julio: A dos leguas de Eddystone. Vientos del sudoeste. Los ingleses han ganado barlovento, pasan lejos de la vanguardia española cañoneándola, y atacan con más dureza su retaguardia. Accidentes: Abordaje, con otro buque, del *Ntra. Sra. del Rosario*, con el general don Pedro Valdés a bordo, y, voladura por incendio del *San Salvador*. Se dan auxilios pero el enorme conjunto de buques no puede detenerse sin descomponer la formación de tan gran importancia defensiva.
- 1 de agosto: Se navega ya en la formación de combate prevista, de media luna *crescent*. Fuerte vanguardia y retaguardia, y el convoy en medio. Los enemigos se apoderan de los buques accidentados.
- 2 de agosto: A la altura, la Armada, de Portland Bill. Al rolar el viento al este y quedar a barlovento, los nuestros, con decisión marchan contra los enemigos que rehuyen el contacto cercano. Se distinguen la capitana de Oquendo y las galeazas. Rola el viento al Sur y los ingleses tratan de ganar barlovento. Frobisher, del lado de tierra, trata de llevar a la Armada sobre los bajos Shambles.
- 3 de agosto: Combate al sudoeste de la Isla de Wight. Los ingleses presionan. Ellos y el viento y la corriente hacen seguir adelante. El convoy sigue dificultando cualquier maniobra a barlovento. Ataques a las urcas retrasadas. Enérgica reacción de don Alonso de Leiva, y de don Hugo de Moncada con sus galeazas.

- 4 de agosto: Combate N/S punta oriental de la Isla de Wight. Ingleses agrupados en cuatro escuadras. Frobisher, del lado de tierra, trata de llevar a la Armada sobre los bajos Owers. Otras escuadras la atacan por retaguardia. Imposible tomar el fondeadero de Solent. Portsmouth, última oportunidad de puerto de espera, queda por la popa. Se envía nueva misiva a Farnesio pidiéndole municiones. Sin noticias de sus preparativos.
- 5 de agosto: Se continúa a Calais, en la costa francesa. Si no fondea la Armada será arrastrada al Mar del Norte. Se une a los enemigos la escuadra de Seymour.
- 6 de agosto: A la vista de Boulogne. Viento sudoeste; aguaceros. Enemigo a una legua por la popa. Fondean las dos armadas. Contacto con el gobernador francés de Calais.
- 7 de agosto: Contacto con Farnesio; manda una fragata. Informan que no hay nada preparado. Se consiguen víveres en Calais. A 12 horas de la noche, los ingleses lanzan, aprovechando la marea, ocho brulotes. No los consiguen detener las embarcaciones avanzadas. Buques pican cables de anclas, dejándolas baliizadas para volver. Derivan hacia el norte. La capitana de las galeazas vara, acosada por la capitana Real de Inglaterra.
- 8 de agosto: Batalla Naval de Gravelinas. Buques de la Armada son dispersados hacia el nordeste. Los ingleses aprovechan el éxito de los brulotes. Atacan con 150 buques. Aguanta nuestra capitana Real con 20, y luego, con 40 buques. Combate heroico. El resto derivan sobre los peligrosos bancos de Zelandia. El combate es cercano; esta vez los ingleses se acercan más, pero siempre eludiendo el combate al abordaje. Dos buques españoles hundidos; dos muy averiados varan. En general hay grandes averías. No las tienen los enemigos. Al cambiar el viento del norte al sudoeste salen de su peligro los buques a punto de varar. La Armada navega al nornordeste. Farnesio manifiesta que en Nieuport han embarcado 16.000 hombres de su ejército, en embarcaciones de su flotilla. Lo dice en Dunkerque.
- 9 de agosto: La Armada espera nuevo choque. No se produce. Se decide en consejo la vuelta a España dando la vuelta a las islas británicas. Canal cerrado por vientos, corrientes, y enemigos. La Armada está sin municiones. El enemigo las había recibido en días anteriores. En la Armada se castigan las morosidades en acudir al combate.
- 10 de agosto: Ante duración de la futura travesía se reducen raciones. Se arrojan al agua caballos y mulos (no se sacrifican para alimento).
- 11 de agosto: Se ejecutan las sentencias. Los enemigos siguen a la Armada sin atacarla.
- 12 de agosto: Los enemigos abandonan la persecución. Se dirigen al Firth of Forth. Seymour se había retirado a Dover en observación de Farnesio. Sopla el sudoeste y hay espesa niebla. Se navega al nornoroeste.
- 20 de agosto: La capitana Real de España franquea el paso entre Orcadas y Shetland. Todo es sufrimiento: escasez de agua y de víveres. Abundan los enfermos —más de 3.000— y a ellos hay que sumar los numerosos heridos.
- 3 de septiembre: Algunos buques pasan entre las Hébridas y Escocia. La dispersión es pues muy grande.
- 6 de septiembre: Soplan vientos contrarios y atemporalados. Gran cerrazón que hace aumentar la dispersión.
- 8 de septiembre: Amaina el tiempo. Saltan vientos favorables.
- 10 de septiembre: Pocos buques siguen de cerca a la capitana Real. Intenso frío.



Croquis de derrotero de la Gran Armada, según David Howarth, en su libro «La Armada Invencible», que fue trazado sobre un mapa de Wagenhaer, edición de 1588. La reproducción del citado mapa se acompaña a doble página y color, sin retocar dado su interés y valor histórico. (Cortesía del Museo Naval.)



Batalla en los mares angostos. (29 de Julio a 9 Agosto 1588).

- 19 de septiembre: Fuerte temporal. En la capitana *todos creyeron perecer*.
- Varios días: En estos días van entrando buques en las rías de Irlanda y alguna de Escocia. Agotados los hombres; con muchos enfermos y heridos Necesitan agua y víveres; han de combatir para conseguirlos, contra irlandeses y contra ingleses. De los primeros hay algunos que ayudan, los segundos no dan cuartel; dicen que por falta de víveres y por seguridad. En las varadas se pierden más de diecinueve buques por lo menos. (Véase la Revista núm. 60).
- 21 de septiembre: Con bonanza la capitana Real fondea en la barra de Santander. Muy enfermo y agotado el capitán general es conducido a tierra. Queda a bordo Flores Valdés. Bobadilla es enviado a dar informe al Rey.
- 22 de septiembre: El temporal hace que la capitana Real tenga que hacerse a la mar. Fondea en Laredo, allí hay diez buques de la Armada y entran ocho más.
- 30 de septiembre: Vuelve la capitana a Santander y con ella los demás buques. El capitán general vuelve a tomar el mando.
- Colofón: Las pérdidas de buques en toda la expedición fueron: hundidos en combate, tan sólo dos; dos varados en las costas de Holanda; tres anteriormente en las de Francia. En las costas de Irlanda, uno, y en Escocia se perdieron 19. Se ignora la suerte de 35. En total se perdieron 63 unidades. Se estima en 10.000 el número de muertos; los menos en combate, los más a consecuencia de heridas, por las enfermedades y ahogados en los naufragios. En suma, una elevada contribución en vidas humanas. El costo de la expedición en dinero (según don Bernardino de Mendoza) fue de unos 1.400.000.000 de reales.

\* \* \*