

UNA CRÓNICA DE LA RETAGUARDIA DE LA GRAN ARMADA. LEYVA, RECALDE Y LOS REZAGADOS EN IRLANDA

Rafael CANTERO BONILLA
Graduado en Geografía e Historia

Resumen

La imponente flota que Felipe II envió a Inglaterra para unirse con el ejército de Flandes con el objetivo de invadir la isla, avistó la costa sur de Gran Bretaña el 29 de julio de 1588. Pese a que no se produjeron combates definitivos en el canal de la Mancha, la Marina Real inglesa consiguió posicionarse de manera favorable para impedir que los barcos españoles se aproximaran a la costa. Una vez superada la latitud de Calais y con el viento soplando hacia el norte, la Armada y los Tercios de Farnesio no podrían hallar un punto de encuentro. Medina Sidonia ordenó el retorno a la península ibérica bordeando las islas británicas. Los barcos menos adaptados a la navegación en el Atlántico y los que habían resultado más seriamente dañados en el Canal comenzaron a quedarse rezagados. Una sucesión de violentas tormentas sorprendió a los barcos que formaban la retaguardia de la armada, provocando destrozos que hundieron muchos navíos. Las tripulaciones lucharon por sobrevivir al hambre, al frío y a las guarniciones inglesas destacadas en la costa oeste de Irlanda. Algunos lo consiguieron, otros no.

Palabras clave: Leyva, naos levantiscas, retaguardia, tempestad, naufragios, prisioneros, Connaught correspondencia, *Girona*.

Abstract

The imposing fleet that Philip II sent to England to join with the army of Flanders with the aim of invading the island, sighted the southern coast of Great Britain on July 29, 1588. Although there were no definite combats in the Channel of La Mancha, the Royal Navy managed to position itself favo-

rably to prevent Spanish ships from approaching the coast. Once the latitude of Calais has been overcome and the wind was blowing to the north, the Armada and the Tercios of Farnesio could not find a meeting point. Medina Sidonia ordered the return to the Iberian Peninsula bordering the British Isles. The boats less adapted to the navigation in the Atlantic and those that had been more seriously damaged in the Canal, began to fall behind. A succession of violent storms surprised the ships that formed the rear of the Armada causing destruction that sank many ships. The crews fought to survive the hunger, the cold and the English garrisons on the west coast of Ireland. Some got it, others did not.

Key words: Leyva, levantiscas, rearguard, storm, shipwrecks, prisoners, Connaught correspondence, *Girona*.

Introducción

EL sábado 30 de julio de 1588, una formidable armada había divisado tierra de la Gran Bretaña. Felipe II había decidido invadir Inglaterra con la intención de acabar con dos de sus mayores problemas de un solo golpe: los rebeldes holandeses y la reina Isabel I. Había concebido un plan consistente en una operación combinada, anfibia, que debía colocar al ejército de Flandes, capitaneado por Alejandro Farnesio, duque de Parma, en Inglaterra, tras cruzar el canal de la Mancha escoltado por una escuadra de 140 barcos (1) mandada por el duque de Medina Sidonia. Este es el planteamiento general, cuyo desenlace, conocido y comúnmente aceptado, fue el desastre de la flota debido a un tremendo temporal frente a las costas de Irlanda. Numerosos historiadores consideran este momento el inicio del declive de la Monarquía hispánica. Cuando se trata de analizar episodios tan determinantes para la historia de un país o de un imperio, como ocurre en este caso, las causas que provocaron el conflicto y las consecuencias de él derivadas pueden eclipsar el desarrollo de los hechos, la intrahistoria de lo que ocurrió. Voy a tratar de narrar el episodio de Inglaterra desde el punto de vista de lo ocurrido en la retaguardia de la flota, muy especialmente a partir del momento en que Medina Sidonia asume el fracaso de la operación y decide navegar hacia el norte, a fin de bordear las islas británicas y tomar rumbo sur para retornar a la península ibérica. Una vez que el duque ordenó aproar a toda vela hacia el Cantábrico, numerosos navíos de la retaguardia, y aquellos que se encontraban en mal estado a causa de los combates habidos en el canal de la Mancha, comenzaron a rezagarse y se alejaron del grueso de la flota.

(1) La armada estuvo formada por 130 navíos, acompañados de 10 carabelas y falúas de abastecimiento. Desplazaba 57.868 t y transportaba a 19.295 soldados, 8.050 marineros y 2.088 remeros. PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*. San Martín, Madrid, 1989, pp. 301-302.

Medina Sidonia dio orden de no esperarlos. Lo que ocurrió en aquellos barcos a partir de ese momento y el relato del destino que corrieron sus tripulaciones indigna y estremece, pero también emociona y causa admiración. Marineros y soldados trataron de ponerse a salvo y de mantenerse con vida. Muchos de ellos se encontraron y reagruparon en las tierras de Irlanda y trataron de sobrevivir y buscar la manera de volver a España.

Enmarcar cronológica y geográficamente los naufragios y señalar las desventuras vividas por las tripulaciones es el objetivo de este trabajo.

Los barcos

La flota que partió hacia Inglaterra estaba compuesta por barcos de diferentes características y variada procedencia (2). Verdaderamente, solo los galeones de las flotas de Portugal y Castilla eran auténticos barcos de guerra. Los castellanos fueron construidos para proteger a la Flota de Indias en sus largos viajes a América. Tan solo algunos de los de la flota portuguesa fueron expresamente construidos para la empresa de Inglaterra. Las escuadras de galeazas y galeras estaban compuestas por naves concebidas para desarrollar su actividad en el Mediterráneo, no para navegar en el Atlántico. Las grandes naves vizcaínas, guipuzcoanas, andaluzas y levantinas eran mercantes artillados, lentos y pesados. Las urcas eran navíos procedentes en su mayoría del Báltico y se las empleaba en tareas logísticas y de transporte. Carabelas, falúas, zabras y pataches eran dedicados a labores de exploración, enlace y transporte de víveres y bastimentos.

No todos los barcos alcanzaban la misma velocidad una vez que desplegaron todas sus velas. Los barcos más lentos y menos dotados para la navegación atlántica retrasaban considerablemente la navegación del resto de la flota, en especial de los galeones. Cuando Medina Sidonia dio la orden de retornar, un grupo de navíos no pudo seguir al grueso de la flota debido a las propias carencias de esos barcos y a los desperfectos sufridos en los combates.

La escuadra de Levante, la de «las levantiscas», fue la más castigada por las condiciones del regreso. Estaba mandada por Martín de Bertendona, nombrado al efecto por Felipe II en enero de 1588. Era general de la Armada, distinguido por el servicio al duque de Alba, y posteriormente a Luis de Requesens, en las flotas destacadas en Flandes durante la rebelión de las provincias flamencas. Su escuadra la conformaron 10 barcos. Dos fueron naves napolitanas, *Anunciada* y *Santa María del Visón*. Seis eran sicilianas, *Trinidad Valanzera*, *Santa María Rata (Ratificada)* y *Encoronada*, *San Juan de Sicilia*, *San Nicolás* (conocida como *Prodaneli*), *Juliana* y *Trinidad de Escala*. A ellas se sumaron en febrero de 1588 la *Lavia* y la *Regazona*, dos

(2) CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. San Martín, Madrid, 1988, pp. 157-226. Este autor ofrece un práctico resumen de las escuadras y el tonelaje de los barcos.

buenas naves venecianas que habían sido embargadas al llegar a Lisboa en enero, una de ellas cargada con vino que el mismo rey sugirió fuera empleado para abastecer a la flota (3). Tan buenas eran que la mayor de ellas, la *Regazona* (34 metros de eslora, 12 de manga y 7 de porte), fue elegida por Bertendona como nave capitana, y la otra, la *Lavia*, como almiranta.

También de origen veneciano (4) era la *Trinidad Valanzera*, que de hecho era conocida como la *Veneciana*. Era un barco de 1.100 toneladas, artillado con 42 cañones. Iba a bordo Alonso de Luzón, maestro de campo del Tercio de Nápoles, junto a 280 infantes. En Ragusa (Dubrovnik) se habían construido la *Prodaneli*, la *San Juan de Sicilia*, la *Anunciada* y, posiblemente, la *Santa María del Visón*.

La *Santa María Rata* o, simplemente, la *Santa María* era una nao genovesa. Medía 31,13 metros de eslora y 10,83 de manga, contaba con un puntal de 6,56 metros y estaba armada con 35 piezas de artillería (5). En ella navegaban 93 «gentes de mar» y 355 «de guerra» (6). La *Santa María* estaba capitaneada por el genovés Francisco Vitali con Damgas Paris (7), pero la persona más relevante de la dotación del barco era Alonso Martínez de Leyva, caballero de la Orden de Santiago, nombrado por Felipe II sucesor en el mando de Medina Sidonia (8). Este soldado de familia noble, procedente de la Casa de Leyva de la Rioja, se había forjado una gran reputación participando en los combates frente a los moriscos en las Alpujarras y, posteriormente, en Milán, donde fue nombrado capitán general de la caballería milanesa. Su personalidad y carisma llevaron a muchos nobles, hidalgos y caballeros a enrolarse junto a él en la *Santa María* para acometer la empresa de Inglaterra.

Otra escuadra fuertemente castigada fue la de las urcas. Eran naves de origen holandés, flamenco, alemán y báltico destinadas al transporte de pertrechos e infantería. La insignia, el *Gran Grifón*, desplazaba 600 toneladas. Dos de ellas, la *Santiago* (el barco más antiguo de la armada) y la *Gato*, fueron conocidas como «las urcas de las mujeres», ya que transportaron a las esposas de algunos de los soldados de la armada que estaban casados.

Las galeazas napolitanas *San Lorenzo*, *Napolitana*, *Zúñiga* y *Girona* eran barcos de 600 toneladas que navegaban con entre 200 y 250 soldados a bordo

(3) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio; DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de; CALVAR GROSS, Jorge, y MÉRIDA VALVERDE, M.^a del Campo: *La batalla del Mar Océano*, vol. III. Ministerio de Defensa, Armada española, Madrid, 1993, p. 1930, doc. 4101.

(4) Casado Soto no coincide con González-Aller, Parker y Collins y la cataloga de construcción de origen mediterráneo en lugar de adriático. CASADO SOTO: *op. cit.*, p. 217.

(5) *La batalla del Mar Océano*, vol. v: *Anexos y apéndices*. Ministerio de Defensa, Armada española, Madrid, 2015, p. 279.

(6) Los marineros, grumetes, pajes, artilleros y lombarderos componían la «gente de mar», y la infantería embarcada, la «gente de guerra». PI CORRALES, M. de Pazzis: «La Armada de los Austrias», en *Estudis. Revista de Historia Moderna*, núm. 27. Universidad de Valencia, 2001, p. 34.

(7) Así aparece, literalmente, en el leg. 280-1385 del Archivo General de Simancas, recogido en el doc. 3217 de *La batalla del Mar Océano*, vol. III, t. III, p. 1346.

(8) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. II, docs. 4928, 4929, 4930, 4931, pp. 205-205.

y 300 remeros (forzados en la mayoría de los casos). Estaban artillados con 50 cañones.

De Plymouth a Calais. Tensión en la cadena de mando (9)

Al amanecer del 29 de julio, la Gran Armada avistó la costa inglesa. Medina Sidonia ordenó detener la marcha para reunir a los barcos rezagados y celebrar consejo de guerra. La armada podía contar con una importante ventaja en ese momento. La flota de Drake, cuya misión era detener a la esperada flota española cuando se acercase al Canal, había vuelto al puerto de Plymouth para reabastecerse, tras haber patrullado en el mar sin cruzarse con la armada y haber consumido sus provisiones (10). En el mencionado consejo, Leyva y Recalde propugnaron iniciar un ataque a Plymouth, a pesar de que esto no se contemplara en el plan inicial (11), para sorprender a los barcos ingleses. Pero Medina Sidonia, con el asentimiento de la mayoría de los capitanes, y apelando a que no eran esas las órdenes dictadas por Felipe II (12), optó por plegar velas durante la noche e iniciar la travesía por el canal de la Mancha al día siguiente. El ataque hubiera sorprendido a los ingleses, y así se refleja en la carta del almirante Howard a Walsingham, el secretario de Isabel I, del día 31 (13):

«El viernes en Plymouth recibí información de que se había avistado un gran número de navíos en las inmediaciones de Lizard, por lo que, aunque el viento era escaso, empezamos a sacar los barcos del puerto remolcándolos aquella noche, y el sábado los sacamos con muchas dificultades por ser el viento del sudoeste, y sobre las tres de la tarde descubrimos a la armada española e hicimos lo que pudimos para barloventear, que para esa mañana lo habíamos ganado...».

La flota inglesa no solo había conseguido salir indemne del puerto, sino que, además, había ganado el barlovento a la armada, por lo que a partir de ese instante podía comenzar a hostigarla y empujarla hacia los bancos de arena a sotavento. Howard rodeó por el sur y comenzó un ataque al centro de

(9) El punto de vista acerca de la estrategia a seguir de Juan Martínez de Recalde y Leyva fue contrario en la mayoría de las ocasiones al defendido por Medina Sidonia. PARKER, Geoffrey: «El testamento político de Juan Martínez de Recalde», en *Revista de Historia Naval*, núm. 60, pp. 15-17.

(10) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 6814, pp. 224-225.

(11) Esta posibilidad había quedado a criterio del duque de Parma y del de Medina Sidonia. CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Las Armadas de Felipe II*. San Martín, Madrid, 1989, p. 326.

(12) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Invencible*, t. II. Real Academia de la Historia, Madrid, 1885, p. 9. Es interesante leer la orden del rey tal y como aparece en el texto mencionado, ya que su interpretación es discutible en mi opinión; una cosa es *buscar al enemigo* y otra *encontrarlo* en inferioridad.

(13) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 5947, p. 280.

la armada. Las levantiscas intervinieron en algunos de los combates más señalados.

Drake, desde el norte, atacó a la escuadra de la retaguardia acompañado del *Triumph*, de Frobisher, y del *Victory*, de Hawkins. Leyva, que mandaba el ala izquierda de la vanguardia, observó cómo Drake se dirigía hacia el galeón *San Mateo*. La *Santa María* se dirigió hacia el *Revenge*, de Drake, quien, consciente de que podía ser abordado por los españoles, cambió de rumbo para zafarse del acoso y escapó cruzando cañonazos con la *Santa María*. Mientras tanto, Recalde, con el *San Juan*, soportaba en solitario las acometidas del resto de la columna inglesa con el fuego de 300 disparos que le provocaron algunos daños de consideración.

El día 2 Howard, aprovechando su posición a barlovento, trató de acercarse al *San Martín*, la capitana de la armada, pero los galeones portugueses consiguieron protegerla apoyados por el refuerzo de las naves levantiscas de Bertendona, quien dirigió *La Regazona*, capitana de Levante, contra el *Ark Royal*. El navío insignia inglés abandonó la persecución para no ser abordado. La *Santa María* abrió fuego contra los ingleses, dando cobertura a su capitana, *La Regazona*. Pero Howard había ordenado a dieciocho barcos que atacaran simultáneamente la retaguardia de la armada. Allí se encontraba el *San Juan*, de Recalde, algo rezagado tras los impactos que había recibido el día 31, que le habían obligado a realizar reparaciones. La situación para la almiranta general de la armada se complicaba gravemente.

Al percatarse de ello, Bertendona y Leyva se despreocuparon de la capitana de Howard, que se retiraba, para acudir en ayuda del *San Juan*, que estaba a punto de ser acometido por un gran navío inglés que, al parecer, era el *Revenge* de Drake. La cobertura de los barcos levantiscos protegió a Recalde, quien incluso aprovechó que el viento empezaba a rolar para dirigirse hacia el *Triumph* de Frobisher. El combate se prolongó hasta las cinco de la tarde y finalizó con la retirada de los ingleses. Aquella tarde, en el consejo de guerra, Medina Sidonia estableció que la armada navegaría en dos escuadras, y a la *Santa María* se le asignó el mando de la mitad de la retaguardia (14).

El día 4 la *Santa María* se vio de nuevo envuelta en serios combates. La urca *Duquesa de Santa Ana*, el galeón *San Luis* y la urca *Doncella* se habían rezagado y se encontraban al sur de S.¹ Catherine's Point, en la isla de Wight. Leyva, junto con tres de las galeazas napolitanas de Hugo de Moncada, la *Girona*, la *San Lorenzo* y la *Zúñiga*, se lanzó desde la *Santa María* a socorrer a los rezagados. El *Victory* se dirigía hacia la *Duquesa*, pero se acercó tanto que comenzó a recibir fuego de la urca. Al ver la situación a la que se enfrentaba sir John Hawkins y descubrir el avance de Leyva, el *Ark Royal* y el *Golden Lion* se dirigieron hacia su posición, lo que desató una acción de combate en toda regla que se prolongó durante dos horas, pero no impidió que Leyva consiguiera reunir a los rezagados con el resto de la flota.

(14) *Ibidem*, doc. 5979, p. 297.

No había sido un buen día para la armada. Dos navíos fueron hechos prisioneros por los ingleses. Los barcos de la reina Isabel eran más ligeros y maniobrables y eludían continuamente los intentos de abordaje de los galeones y galeazas españoles. El duque había decidido no sobrepasar la isla de Wight, para facilitar el encuentro con Farnesio. Tras los combates del día 4, la flota había perdido la posibilidad de fondear en Solent y se estaba aproximando a Calais. Se reunió consejo de guerra para estudiar la situación. Si sobrepasaban ese punto, las corrientes difícilmente permitirían a la flota mantenerse en el Canal y enviarían los barcos hacia el Mar del Norte. Medina Sidonia, que había enviado varias falúas y correos en busca de Farnesio, aún no había recibido respuesta. La armada fondeó frente a Calais, con la opinión en contra de Leyva y Recalde, en espera de noticias del duque de Parma. Estas llegaron el día 6 y eran desalentadoras. Los correos habían tardado más tiempo del que había previsto el duque de Medina Sidonia, y Farnesio apenas comenzaba a embarcar sus tropas (15). La flota tenía que aguardar varios días hasta que las barcazas con el ejército de Flandes estuvieran cargadas y aprovisionadas.

La noche del 7 de agosto comenzaba a fraguarse el fracaso de la empresa. La flota, fondeada en aguas tranquilas, se convirtió en un blanco relativamente fácil en caso de ser atacado. Los ingleses enviaron ocho brulotes contra ella. Las barcazas ardiendo, con cañones cargados que se dispararían con el calor, y con más munición que explotaría cuando el fuego la alcanzase, provocaron el desorden en la armada. Algunas (16) de las tripulaciones cortaron amarras y salieron a mar abierto en un auténtico caos (17), tratando de eludir la colisión con los temidos brulotes. Entre 200 y 300 anclas fueron a parar al fondo marino (18). Esto posteriormente se revelaría como un grave problema: los barcos no pudieron fondear con seguridad y quedaron a expensas del oleaje y la deriva cuando necesitaron acercarse a tierra para reabastecerse y reparar las averías causadas por los temporales.

El desconcierto se apoderó de la flota. La *Santa María* chocó con la galeaza napolitana capitana, la *San Lorenzo*, cuya tripulación hubo de abandonar el barco. Antes de poder hacerlo, el capitán de las galeazas, Hugo de Moncada, falleció a causa del disparo proveniente de una de las lanchas enemigas que se acercaban para saquear el barco. Pese a todo, los navíos de Felipe II lograron presentar batalla durante nueve horas en los bajíos situados entre Ostende y

(15) El retraso en la respuesta por parte del duque de Parma es un argumento que determinados historiadores y estudiosos aducen para incidir en las escasas esperanzas que Farnesio tenía en la operación y su poco compromiso con la misma. En el capítulo 15 de la introducción al vol. IV, t. I, del corpus documental *La batalla del Mar Océano* (pp. CXXXIX-CXLVII) se analiza la actitud de Alejandro Farnesio. No es objetivo de este trabajo indagar en las posibles responsabilidades de los generales y almirantes de la empresa.

(16) CASADO SOTO: *op. cit.*, p. 235. Este autor cifra en unos cincuenta los barcos que llevaron anclas y abandonaron el fondeadero. Por tanto, entre sesenta y setenta serían los que picaron amarras y perdieron anclas.

(17) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: *Historia militar de la Europa moderna*. Síntesis, Madrid, 2016, p. 284.

(18) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. I, p. CXLIX.

Gravelinas (19). El viento fue tornando de sur a suroeste para acabar siendo del noroeste, y la armada era empujada a sotavento contra los bancos de arena de la costa flamenca. Esta vez el combate a corta distancia afectó a gran parte de la flota y provocó serios daños en los cascos de los barcos.

Los ingleses habían gastado casi toda su munición y no habían alcanzado un triunfo rotundo. La armada había sufrido bajas (20), pero la gran mayoría de los barcos permanecía a flote y los hombres mantenían la moral alta. Sin embargo, los ingleses habían conseguido su objetivo. Así de seguro se mostraba Drake:

«Dios nos ha concedido un día muy bueno al haber forzado al enemigo a adentrarse tanto a sotavento que por Dios que confío en que el príncipe de Parma y el duque de Medina Sidonia no se darán la mano en los próximos días» (21).

Los navíos españoles, aunque aún en buena formación, habían rebasado los probables puntos donde podía haber tenido lugar el encuentro entre la armada y los Tercios. Cuarenta kilómetros más al sur, Alejandro Farnesio organizaba la operación logística para embarcar y reunirse con Medina Sidonia.

«Líbrenos Dios de estos Colones y Magallanes» (22)

El duque convocó un nuevo consejo, al que Leyva y Recalde se negaron a acudir. Su estado de ánimo era de pesadumbre y enfado, ya que consideraban la decisión del duque de no atacar Plymouth una muestra de poco valor y entendían que el fondeo en Calais había facilitado la acción de los brulotes y la confusión subsiguiente producida al dispersarse la flota. Recalde consideraba esta acción prácticamente definitiva, y así lo mostraban sus propias palabras: «... en saliendo al Mar de Flandes era acabada la cosa» (23). Además, argumentaban que en otras ocasiones sus opiniones no habían sido tenidas en

(19) Esta es la posición que aparece en MARTIN, Colin, y PARKER, Geoffrey: *La Gran Armada. La mayor flota jamás vista desde la creación del mundo*. Planeta, Barcelona, 2011 (reed.), p. 308.

(20) *Ibidem*, p. 313. Los autores estiman en torno a mil los muertos y a ochocientos los heridos.

(21) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6059, p. 346. El documento es la traducción de una carta escrita por Drake y dirigida a Walsingham.

(22) Archivo Histórico Nacional (AHN), Órdenes Militares (Papeles Curiosos) (OM [PPC]), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *ibidem*, doc. 6170, p. 422. Así definió Leyva a quienes propusieron llevar a cabo el retorno por la ruta del norte, es decir a Medina Sidonia y Diego Flores.

(23) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 41. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, t. IV, doc. 6654, p. 118. Esa es la frase con la que Juan Martínez de Recalde define la situación. Así se lo escribió a Martín de Idiáquez el 8 de octubre en La Coruña.

cuenta. Leyva escribió más tarde que fueron llamados a consejo «cuando trataban de enviar a tratar de partidos a los enemigos como rendidos» (24).

Leyva apoyó a Recalde en la solicitud de retornar al Canal, para enfrentarse a los ingleses y «ejecutar lo que su Rey les mandaba» (25). Todos los comandantes acordaron volver al Canal si el viento rolaba a favor, y así lo recogió el duque en su diario. Solo se retornaría a la Península si el viento no facilitaba la navegación para volver al Canal. Este viaje se llevaría a cabo por la ruta del norte, bordeando el este de Inglaterra, Escocia y, después, Irlanda. Leyva denominó a este trayecto «ese viaje de Magallanes» (26). Al día siguiente, el viento era del sursudoeste. Los barcos seguían la derrota hacia el norte, por lo que Medina Sidonia ordenó, definitivamente, el retorno (27).

Durante los días 10 y 11, la flota inglesa persiguió a la española. Recalde intuía que querían hacer «puente de plata y así entiendo que nos dejará en tres o cuatro días» (28). La posición de Howard en la mañana del día 12 parecía hacer posible un ataque inglés; sin embargo, la armada navegaba en buena formación y con la retaguardia reforzada, lo que hizo desistir a los perseguidores. Recalde había intuido acertadamente la táctica que iban a seguir los ingleses. Esa misma tarde, Leyva también percibió lo que el almirante vizcaíno había anticipado que iba a ocurrir: la flota inglesa dejaba de perseguir a la Gran Armada (29).

Las tripulaciones no estaban adecuadamente vestidas y equipadas para soportar el frío del Mar del Norte. No quedaba leña ni siquiera para cocinar y, tras mes y medio en el mar, la comida escaseaba. Se acortaron las raciones a medio cuartillo de bizcocho, otro medio de vino y un cuartillo de agua en previsión del largo viaje (30). Los animales de tiro y carga que viajaban en las bodegas fueron arrojados por la borda, para ahorrar sus raciones de agua. Los hombres comenzaron a enfermar, y la muerte se convirtió en compañera de viaje en cada navío. El día 15, el mando ordenó navegar a toda vela rumbo a la Península. El 17 la flota navegaba entre las Shetland y la isla de Fair, y el

(24) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6170, p. 422. Durísima acusación de Leyva, dando a entender que el resto de los comandantes consideraban la opción de rendirse.

(25) *Ibidem*.

(26) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6113, p. 386.

(27) En *La Gran Armada*, p. 355, se atribuye a Diego Flores, consejero del duque, la responsabilidad del inicio del «viaje de Magallanes».

(28) PARKER, G.: art. cit., p. 26.

(29) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6113, p. 386.

(30) La vida a bordo era, ya de por sí, muy complicada en condiciones normales, el hacinamiento provocaba problemas entre tripulaciones y soldados embarcados, la comida sufría problemas de conservación y el agua se deterioraba. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.^a Carmen: «La vida del soldado», en O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (dir. de la obra), y RIBOT GARCÍA, Luis Antonio (coord. del vol.): *Historia militar de España*. Tomo II: *Edad Moderna*, vol. I: *Escenario europeo*. Laberinto-Ministerio de Defensa, 2013, Madrid, p. 377.

18 ponía rumbo al oeste, aproximadamente a los 60 grados de latitud norte. El día 20 Medina Sidonia ordenaba a Baltasar de Zúñiga adelantarse para informar a Felipe II de la situación. El duque ya presagiaba que la posibilidad de alcanzar La Coruña constituiría «no poco milagro» (31).

La travesía hacia el norte podía resultar tranquila, como, efectivamente, ocurrió. Además, aquellas eran unas aguas conocidas por los pilotos de las urcas bálticas. Pero las cartas náuticas de que disponían los pilotos no iban más allá de Moray Firth, en Escocia, y el cabo Dursey, en el sudoeste de Irlanda (32). El norte de Escocia y el oeste de Irlanda eran mundos ignotos salvo para alguno de los más avezados marineros. El desconocimiento de aquellas aguas, una vez que se virara hacia el oeste, era susceptible de provocar situaciones complicadas que podrían verse agravadas debido a que muchos barcos navegaban muy dañados tras los últimos enfrentamientos con los ingleses. Las levantiscas comenzaron a mostrar sus deficiencias para la navegación fuera del Mediterráneo. También las urcas bálticas y alemanas comenzaban a rezagarse debido a sus escasas condiciones marineras. Esta situación derivó en una nueva disputa entre Recalde y el duque de Medina Sidonia El almirante vizcaíno quería esperar a los que se iban quedando rezagados, pero Medina Sidonia le obligó a navegar junto a él y el *San Martín* en la vanguardia (33) de la flota. El día 21, cuando la armada entraba en el Mar del Norte, aún quedaban 112 barcos indemnes (34). Unos días después, todo se complicó.

La tragedia vivida desde la retaguardia (35)

El 25 de agosto el grueso de la flota se encontraba en las costas septentrionales de Irlanda. Aquella noche la niebla cayó sobre el mar y los barcos perdieron la referencia unos de otros. Al amanecer, el *San Martín* podía contar 90 velas. Recalde solo navegaba junto a tres naos y tres pataches. Envío varios pataches en busca del *San Martín*, y uno de ellos llegó a divisarle y a informar de su posición y de las naves que le acompañaban. El almirante trató de dirigirse hacia el grueso de la flota (36). Pero el día 28 el viento roló a sursudoeste. Recalde envió un nuevo patache en busca de la capitana y ya no la encontró.

Este cambio de viento enfureció las aguas, y los barcos más duramente castigados por los combates comenzaron a tener graves dificultades, no ya

(31) *La batalla del Mar Océano*, vol. v, p. 159.

(32) SAAVEDRA VÁZQUEZ, p. 359.

(33) PARKER, art. cit., pp. 15-17.

(34) *La Gran Armada*, p. 362.

(35) Las descripciones de lo sucedido en los barcos están basadas en los relatos y narraciones del vol. v, *Anexos y Apéndices*, de *La batalla del Mar Océano*.

(36) Eso se desprende del diario de un marinero del *San Juan* aportado. Parker anota que Recalde quería reencontrarse con el *San Martín* y el resto, ya que temía una emboscada por parte inglesa y así aparece en un billete del día 11 o 12. PARKER, G.: art. cit., p. 38.

para permanecer en una formación ordenada, sino para mantenerse a flote. Afortunadamente, el día 31 una encalmada permitió que algunos barcos se reagruparan. Recalde alcanzó a otras cuatro naos y una galeaza, la *Girona*. Juan de los Ríos, embarcado en la urca *Caridad*, que avistó este barco, declaró respecto al estado de la nave napolitana que «entendía que iban a dar en tierra y que si no hallaban puerto se perderían» (37).

Tres de las urcas rezagadas, el *Gran Grifón*, la *Barca de Hamburgo* y el *Castillo Negro*, habían conseguido navegar en conserva de la *Trinidad Valanzera*, de Alonso Luzón, una de las levantiscas más castigadas. La *Barca de Hamburgo* informó ese día de que estaba a punto de irse a pique. La calma posibilitó que alrededor de cien de sus tripulantes fueran transbordados a la *Valanzera*. Otros sesenta u ochenta pasaron al *Grifón*. Al día siguiente, la urca desaparecía a la altura de Malin Head, y ese mismo día Alonso de Luzón, capitán de la *Valanzera*, perdía también de vista al *Castillo Negro* y al *Gran Grifón*. Perdido contacto con la *Valanzera*, Gómez de Medina trató de mantener a flote al *Grifón* y dirigirse a la Península. Ambos barcos navegaron separados desde el 2 de septiembre. Durante dos semanas se encontró el viento del sudoeste, lo que le impidió avanzar.

Los temporales y la gruesa mar de la primera quincena de septiembre habían dispersado a las unidades de la flota, que no habían podido seguir a Medina Sidonia, de manera que los barcos navegaban ya en pequeños grupúsculos o en solitario.

Al grupo del *San Juan* se incorporaban y volvían a rezagarse tres barcos levantiscos que no conseguían mantenerse en su conserva debido a la mala mar. El mismo día 2, las tres levantiscas, la *Lavia*, la *Juliana* y la *Santa María del Visón*, perdían contacto por primera vez con el grupo, y el día 7 lo hacían para nunca volver a encontrarlo. Las tres navegaron unidas hasta que el día 17, con buen tiempo, decidieron fondear en Streedagh Strans, cerca del puerto de Sligo.

El día 12 a la *Valanzera* se le abrió la popa, pero Alonso de Luzón consiguió mantener el barco a flote hasta que el día 14, frente a Kinnagoe Bay, fue a tocar con un arrecife.

La *Santa María* soportó el temporal de los días 12 y 13 en solitario y consiguió avanzar mucho más al sur. La *Santa María* era uno de los barcos más castigados (38), por los combates en los que se involucró. A ello habían de añadirse las averías producidas por los temporales. Leyva decidió que, tras las tormentas soportadas, debía detenerse a hacer aguada, recoger bastimentos y repararse. Navegó hacia Blaksod Bay, en el condado de Mayo. El día 17 amaneció con buen tiempo y Leyva trató de acercarse a tierra, pero el barco embarrancó en Tullagh Bay, unas leguas al norte de donde se encontraban

(37) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 7082, p. 346.

(38) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6170, p. 422. Leyva escribe a Recalde y le dice que «no va otra nao tan trabajada».

el *Falcón Blanco Mediano* y el *Gran Grin*. Leyva desembarcó a sus hombres y consiguió mantener con vida a todos ellos.

El día 13 el *San Juan* se encontraba acompañado tan solo del patache *San Esteban* y del *San Juan Bautista*, que el día anterior había perdido de vista a la *Trinidad*, otra nao de la escuadra castellana que presumiblemente desapareció en Valentia Island, en el condado de Kerry, el 15 de septiembre (39). Las malas condiciones en que se encontraban impidieron que pudieran auxiliar a la *Barca de Danzing*, otra urca rezagada el día 14. Los capitanes decidieron dirigirse a Great Blasket Island para hacer aguada y realizar reparaciones.

Al día siguiente, otra de las levantiscas, la *Anunciada*, que navegaba junto a la urqueta *Caridad* y los pataches *Concepción* y *Nuestra Señora de Begoña*, sí que acudía a socorrer a la *Barca de Danzing*. Dadas las averías de la levantisca, los marineros decidieron salvar la urca y comenzaron a trabajar para tapar sus vías de agua utilizando elementos de la *Anunciada*, así como a trasvasar armas y munición al resto de la flotilla.

Mientras permanecían fondeados en el estuario del Shanon, avistaron una nave guipuzcoana, la *San Esteban*. El sargento de la *Concepción*, Alonso de Porres, se destacó para reconocerla. Al subir a bordo encontró que la tripulación no sabía dónde se encontraba, que no tenía alimentos ni bastimentos y que el piloto, el maestro y el capitán habían muerto.

Cuando acabaron de trasvasar las armas y la munición, la tripulación de la *Anunciada* se embarcó en la urca tras prenderla fuego. Los cinco barcos partieron rumbo a la Península, pero el estado de la nao *San Esteban* y de sus hombres era tan deplorable que, incapaz de resistir un nuevo temporal, perdió el rumbo, se separó del resto y comenzó a navegar hacia el norte. Aquella noche se encontraba al sur de Mutton Island. Pocas millas al norte navegaba el galeón *San Marcos* —de la escuadra de Portugal— soportando a duras penas la tormenta. La nao guipuzcoana y el galeón portugués fueron divisados por los observadores y vigilantes irlandeses desde la costa del condado de Clare.

Por tanto, tras las dos primeras semanas de septiembre, la posición de los barcos que no pudieron seguir a Medina Sidonia, que se perdieron tras la niebla del 25 de agosto o que se fueron rezagando del grupo del duque era la siguiente:

- los más adelantados y situados al suroeste de Irlanda eran el grupo del *San Juan* de Recalde, al que trataban de alcanzar la *Santa María de la Rosa*, el *San Juan de Fernando Home* y la *Isabela*;
- al norte navegaba la flotilla de las urcas y los pataches que habían acompañado a la *Anunciada*. Casi fuera de control y en muy mal estado, la *San Esteban* se había desviado hacia el norte, separándose de este grupo, y su posición era muy cercana a la del galeón *San Marcos*, frente a las costas del legendario reino gaélico de Thomond;

(39) *La batalla del Mar Océano*, vol. v, p. 212.

- frente a las costas de Galway se encontraba otra urca, el *Falcón Blanco mediano* y otro barco que se ha estado catalogando como desconocido pero que podría ser el *Concepción del Cano*, de la escuadra vizcaína;
- algo más al norte, en el condado de Mayo navegaban dispersadas la levantisca *San Nicolás «Prodaneli»*, la nao vizcaína *Gran Grin* y la urca *El Ciervo Volante*. Pero en este condado había otros cuatro barcos fondeados o embarrancados. La tripulación de la *Santa María* estaba fortificada en Doona Castle, en Blacksod Bay. En un extremo de esta bahía conocido como Elly Bay se encontraba fondeada la *Duquesa de Santa Ana*. También cercana a Elly Bay se encontraba fondeada la nao castellana *Nuestra Señora de Begoña*;
- unas millas al noreste, en Streedagh Strand, al norte del puerto de Sligo, tres levantiscas, la *Lavia*, la *Juliana* y la *Santa María del Visón*, estaban fondeadas. Allí iban a enfrentarse al temporal del día 21. La galeaza napolitana *Girona* había perdido contacto con el grupo de Recalde y fondeó para llevar a cabo reparaciones. Consiguió hacerlo en la bahía de Killibegs, al otro lado de la bahía donde estaban las tres levantiscas;
- al norte, en la península de Donegal, la *Valanzera* apenas se mantenía a flote. Luzón estaba evacuando a los 550 hombres que navegaban junto a él, su propia tripulación y los hombres procedentes de la *Barca de Hamburgo*. El barco que se encontraba junto a ella cuando dieron inicio las tempestades, el *Gran Grifón*, había tomado rumbo norte y se dirigía al Mar de Noruega. Entre ambos se encontraba, aislado, el *San Juan de Sicilia*.

La violenta tempestad —inusual incluso para las latitudes por las que la flota navegaba a finales del verano— que iba a desencadenarse en el norte y noroeste de Irlanda a partir de la noche del 17 de septiembre, y una segunda desencadenada a partir del 20 y el 21, acabarían con la resistencia de la mayoría de los navíos (40).

La que se desató el día 17 afectó por completo al *Gran Grifón*, muy al norte. Inundó por completo sus bodegas y el rumbo del barco quedó sometido a los vientos reinantes. El día 21 avistó las Hébridas, y Gómez de Medina consiguió poner rumbo norte hacia Noruega. El día 26 arrumba a la isla de Fair, para embarrancar al día siguiente en Stroms Heelor. De los 300 hombres que viajaban en la urca solamente siete fallecieron. La isla estaba habitada por tan solo 17 vecinos, de manera que los supervivientes decidieron enviar unos emisarios a la isla vecina en busca de ayuda. Pero, sin alimentos ni abrigo, otros 50 hombres fallecieron hasta el 14 de noviembre (41), fecha en la que por fin fueron socorridos e iniciaron su peregrinaje hasta llegar los últimos de

(40) «Las bajas sufridas representan, no obstante, un triunfo de la pericia marinera y casi, si lo ponemos en términos del siglo XVI, un milagro». RODRÍGUEZ SALGADO, M.: «Pilotos y navegación en la Gran Armada de 1588», en *Revista de Historia Naval*, núm. 23, 37-72, p. 70.

(41) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 6901.1, p. 305, referencia a la signatura RAH, Col. Salazar, L-23, núm. 17. Carta anónima de un tripulante del *Gran Grifón*.

ellos a Laredo en agosto de 1589. Sus restos fueran vistos por la tripulación del *Santiago*, conocido como el «barco de las mujeres», cuando retornaban tras haber naufragado, también, en Noruega (42).

La *San Juan de Sicilia* también avistaba las Hébridas, en concreto la isla de Mull, en esas fechas. El día 23 se resguardaba en la bahía de Tobermory. Tras entrar en contacto con un jefe del clan local, los espías de Walshingham encontraron el barco. Se ganaron la confianza de la tripulación ocultando su identidad, y el día 5 de noviembre volaron la nave, asesinando a casi toda la dotación.

En el sudoeste de Irlanda, el temporal azotaba con mayor intensidad el día 21 de septiembre. En Great Blasket Island, el *San Juan* permanecía fondeado y sus amarras soportaban el temporal. Hacia ese fondeadero se dirigieron también la *Isabela*, el *San Juan Bautista Fernandome* y la nao *Santa María de la Rosa*. Esta última, en muy mal estado, llegaba pidiendo socorro a cañonazos. Cuando trataba de acercarse a puerto, chocó con los arrecifes, zozobró y se fue al fondo. Las tripulaciones de la flotilla que se encontraba con Recalde dieron por hecho que no podía haber supervivientes, pero sí que hubo uno: Juan Antonio Manona, quien posteriormente narraría que fue él el único que sobrevivió. La nao *Fernandome* llegaba en muy mal estado. Recalde estipuló que la compañía del capitán Diego Bazán, el hijo del marqués de Santa Cruz, se distribuyera entre su navío y los pataches, mientras que la de Gonzalo Meléndez se incorporaba a la almiranta de la escuadra de Castilla, la *San Juan Bautista* (el *San Juan Bautista* y el *San Juan Bautista Fernandome* son dos barcos distintos). El día 26 esta nave era incendiada, y el resto de la flotilla ponía rumbo a La Coruña, dirigida por Recalde.

Los numerosos observadores con que contaban los ingleses (43) en la costa irlandesa informaban a las autoridades de la presencia de los barcos españoles. Hacían comentarios acerca del estado de las naves y señalaban cuándo, cómo y dónde desembarcaban. Las tripulaciones iban a tierra para aprovisionarse y reponerse de las penalidades. Varios de estos observadores informaron de que el día 20 había cuatro barcos que se dirigían a la bahía de Galway. Uno era el *San Esteban*, que perdió a los pataches que acompañaban a la *Barca de Danzing*. Esa misma noche naufragó al sur de Mutton Island. Más de 300 hombres se ahogaron. Los barcos que habían tratado de socorrerle el día anterior sí que consiguieron aproar hacia al sur e iniciar singladura hacia el Cantábrico.

Tan solo unas millas más al norte zozobraba la madrugada siguiente el *San Marcos*, el único galeón de la armada que se fue a pique en la empresa de Inglaterra. Boecius Clancy, shérif del condado de Clare, fue convenientemente avisado de la posición de ambos barcos y acudió a la costa con sus hombres.

(42) *Ibidem*, vol. v, pp. 308-310.

(43) Una referencia: un texto inglés que se refiere a la flotilla de siete barcos de Recalde habla de 200 hombres vigilando desde la playa. *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6472.

Unos 60 tripulantes del *San Esteban* habían sobrevivido, mientras que, de los 350 soldados de los Tercios y los 140 marineros del *San Marcos*, tan solo cuatro permanecían con vida. Clancy encarceló a los supervivientes, pero tras mantenerlos unos días en cautividad, los ahorcó a todos en la llamada Colina de las Horcas (Cnoc-na-Crocaire).

Los relatos referentes a los otros dos barcos divisados en esta zona ofrecen algunas dudas. Parece ser que algunos vecinos del condado no solo informaban a los ingleses de la llegada de barcos de la armada, sino que también trataban de atraerlos a la costa con hogueras a modo de faro, para que chocaran con los arrecifes y naufragaran, y aprovechar el desastre para saquearlos. Algunas informaciones mencionan que esa fue la suerte que corrió el *Concepción Elcano*, de la escuadra vizcaína. Pero en la relación de Casado Soto este barco aparece como retornado a Pasajes. *La batalla del Mar Océano* considera que llegó, junto al *San Martín*, a Laredo el 22 de septiembre y de allí fue a El Pasaje. En esta obra se denomina al barco «*Concepción menor*» y Juanes Delcano aparece identificado como su piloto.

Sí que podría ser uno de ellos la urca *Falcón Blanco mediano*. Naufragó bastantes millas más al norte, en Ballynakill Harhor; pero, como se mantuvo a flote hasta el día 25, es posible que hacia el 21 se encontrara al sur de la bahía de Galway.

Otro barco cuyo final ofrece dudas es el *Ciervo Volante*. Hay declaraciones de marineros españoles y una carta de Edward Whyte (44) que mencionan el naufragio de un navío en Tirawley (condado de Mayo) el 22 de septiembre. Varios nobles, un fraile y un obispo (45) fueron hechos prisioneros junto a algunos miembros de la tripulación. Los restantes se ahogaron o fueron asesinados. El relato habla de un leñador, llamado Malaghlen McCabb, que asesinó a 84 españoles con su hacha.

La presencia de los barcos de Felipe II inquietaba a las autoridades inglesas delegadas en Irlanda. Parecían dudar de las intenciones de aquellos soldados y temían que una «segunda armada» estuviera llegando a Irlanda. A esta posibilidad parecían apuntar los testimonios de algunos soldados hechos prisioneros. El capitán general de Isabel I, William Fitzwilliam, comunicaba a la reina que no se podría responder a un desembarco español ya que solo contaba con 750 soldados, de manera que la táctica a seguir fue eliminar a las tripulaciones que llegaran a Irlanda, estuvieran en la condición que estuvieran. Y así, ordenó que «se aprehendiera y ejecutara a todos los españoles que pudieran ser hallados de cualquier estado que fueren. Puede emplearse la tortura en el seguimiento de esta causa» (46). Unos soldados heridos, enfermos y hambrientos eran posteriormente torturados por los ingleses para obte-

(44) *Ibidem*, vol. IV, t. IV, doc. 6547, p. 54.

(45) Este elemento es el que plantea dudas al respecto del testimonio, ya que no iba ningún obispo embarcado.

(46) *La Gran Armada*, p. 368. Martin y Parker citan el testimonio de Diego Pimentel como una de las bases para pensar en esa «segunda armada».

ner información, y su testimonio, sin considerar que aquellos hombres probablemente dirían lo que su torturador quisiera escuchar, era considerado suficiente argumento para disculpar las matanzas. Si el temor inicial inglés pudiera ser comprensible, resulta difícil mantener dicha justificación a partir del momento en que el propio Richard Bingham escribía a Fitzwillam, el 1 de octubre, que «solo quedaban algunos prisioneros tontos y que a Dios gracias esta provincia está ahora libre de la presencia de esos enemigos extranjeros» (47).

Fitzwillam amenazó también a los irlandeses con la pena de muerte si escondían, protegían o ayudaban a los marineros hispanos. Por tanto, las guarniciones inglesas que masacraban a los españoles no eran el único peligro a que estos debían enfrentarse. Algunos irlandeses mantuvieron en cautividad a los naufragos para entregarlos a los soldados de su majestad o pedir rescate por ellos. Otros se dedicaron a saquear los navíos y a esquilmar a los malheridos y a los cadáveres.

Así lo sufrieron los supervivientes del *Gran Grin*, quienes, tras estrellarse contra los arrecifes de Clare Island, en Clew Bay, y ver ahogarse a doscientos de sus compañeros, fueron hechos prisioneros por Dowdarra Roe O'Malley. Los supervivientes presos trataron de escapar, y el irlandés, entonces, no dudó en acabar con la vida de sesenta y cuatro de ellos.

La obediencia de los gobernadores ingleses a la orden de Fitzwillam fue absoluta y no dudaron en cumplir celosamente el mandato. En la provincia de Connaught, el gobernador, Richard Bingham, pasó a ser conocido como el «azote de Connaught» después de que en su territorio fueran exterminadas las tripulaciones de los mencionados *Falcón* y *Gran Grin*, tal vez la del *Ciervo Volante* y la del *San Nicolás Prodanelli*. Esta levantisca tocó los bajos de Toorglass, en la península de Curraun, y allí se perdió. Ochenta de sus tripulantes sobrevivieron, pero el gobernador se encargó de degollar a todos excepto a nueve, aquellos de los que esperaba conseguir el pago de un rescate debido a su condición.

Pero Richard tenía un hermano, George, que mandaba la guarnición de Sligo. Allí habían fondeado el día 17 las tres levantiscas que permanecían juntas: la *Lavia*, la *Juliana* y la *Santa María del Visón*. Sorprendidas por el temporal del 21, sus anclas garreararon y los barcos fueron arrastrados hacia la pequeña playa de Steedagh Point. Fueron más de mil los muertos entre las dotaciones de los tres navíos, pero sobrevivieron alrededor de trescientos hombres. Uno de ellos fue el capitán Francisco de Cuéllar, patrón del *San Pedro* (48), quien relató su epopeya en una carta que escribió al llegar a Amberes un año después (49). Cuéllar narra el horrible estado en que se

(47) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 6603, p. 90.

(48) Se encontraba a bordo de la *Lavia* porque en ella estaba embarcado el auditor general, Martín de Aranda, quien debía ejecutar contra él la pena de muerte que le impuso Medina Sidonia por su comportamiento en el Canal. Sin embargo, la hoja de servicios de Cuéllar impidió que Aranda se atreviera a llevar a cabo la ejecución.

(49) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 7127, pp. 507-516.

encontraban los naufragos y cómo los saqueadores irlandeses procedieron a esquilmar los restos de los barcos, asesinar a los supervivientes y expoliar a los cadáveres. Al día siguiente llegó George Bingham para completar la labor de exterminio. Cuéllar consiguió esconderse y salvar la vida para, posteriormente, iniciar un increíble viaje y regresar a España. Antes de partir tuvo tiempo de ver cómo el propio Fitzwilliam acudía a la playa para asegurarse de que allí yacían los cuerpos de 1.300 soldados y marineros de la armada, y de que el trabajo de Bingham se había llevado a cabo según sus órdenes.

Mientras ingleses e irlandeses masacraban a las tripulaciones y saqueaban los barcos, Leyva se mantenía fortificado con todos sus hombres en Doona Castle, en la jurisdicción de Bingham. Durante cuatro días, la tripulación había tratado de poner a salvo cuanto de utilidad hubiera en el barco para, finalmente, prender fuego a la *Santa María* y evitar que sus restos fueran saqueados por los irlandeses o utilizados por los ingleses. Los hombres de Bingham no se atrevieron a atacar a los de Leyva. Tal vez pensaran que aquel grupo de soldados era la avanzadilla de la supuesta y temida invasión española.

Recibió entonces noticias de que al otro lado de la bahía, en Elly Bay, a unas cuatro leguas, se encontraba fondeada la *Duquesa de Santa Ana*, realizando reparaciones. Hacia allí se dirigieron los marineros y soldados de la *Santa María*.

En esa misma zona de Blacksod Bay sí que fueron atacados algunos de los tripulantes de la *Nuestra Señora de Begoña* cuando se encontraban en tierra tratando de obtener provisiones. Bingham capturó a algunos de ellos y los degolló. Unos cuantos consiguieron escapar (50). Debido a su posición, cabe pensar que se unieran a los hombres de la *Santa María*. Leyva, conociendo la presencia de las tropas inglesas en las cercanías, y ante la posibilidad de ser atacado por Bingham, decidió el día 24 de septiembre que la urca, con más de 1.000 hombres a bordo pertenecientes a la tripulación de la *Santa María*, la *Duquesa* y, posiblemente, algunos de los pocos huidos de la *Begoña*, se hiciera a la mar. Pero el barco se encontraba en mal estado, y la tremenda sobrecarga que suponía navegar con 1.000 hombres, cuando la dotación habitual no llegaba a trescientos, provocaba que apenas pudiera controlarse. Dos días después embarrancaba en Loughros Mor Bay, en el condado de Donegal, al noroeste de la isla. El viento había empujado el barco hacia el norte y este no había conseguido poner proa hacia la Península. Leyva ordenó el desembarco, y aunque, de nuevo, todos los hombres sobrevivieron, esta vez él resultó herido, al golpearse con el cabrestante del barco. Las tripulaciones salvaron la munición y un cañón, que fue utilizado para fortificar el castillo de Kiltoorish. Allí, Leyva pensó en mantener la posición hasta que, tal vez, recibieran ayuda por parte de los hombres de otro barco. Pero tal ayuda no llegó, y en solo tres días consumieron los víveres que habían conseguido llevar a tierra, por lo que tuvieron que alimentarse a base de hierbas y carne de caballo.

(50) El resumen de bajas de *La batalla del Mar Océano* estima que regresaron 158 de los 300 hombres que partieron de La Coruña. *Ibidem*, vol. v, p. 362.



La *Valanzera*, el primer barco que naufragó en el norte de Irlanda, se mantuvo a flote al menos durante cuatro días tras chocar con un arrecife. Alonso de Luzón ordenó salvar cuanto fuera posible del navío. Tras llevar a cabo esos trabajos y mantener una difícil convivencia con los lugareños, la *Veneciana* se fue definitivamente a pique cuando treinta irlandeses la estaban saqueando. Se fueron al fondo con ella junto con cincuenta españoles (51) que seguían tratando de rescatar equipo del barco. Los nativos despojaron a los naufragos de sus bienes, pero hasta ahí llegó el daño que les infligieron. Alonso de Luzón decidió marchar con los 550 supervivientes al castillo de John O'Dogherty, comandante del territorio bajo control inglés.

Allí fueron recibidos por un obispo, que mandó disparar un cañonazo (52) para avisar a la guarnición angloirlandesa de la presencia de españoles. Los

(51) *Ibidem*, vol. IV, t. IV, p. 387. Testimonio de Antonio Martínez, piloto de la *Valanzera*.

(52) *La Gran Armada*, p. 364.

hombres de Luzón se refugiaron en las ruinas de un castillo, pero su posición era muy incómoda, ya que estaba rodeada por pantanos y a sus espaldas se encontraba el mar. Tras dos días atrincherados, Luzón, maestre de campo del Tercio de Nápoles, admitió la difícil situación en que se encontraban y aceptó un trato con el mayor John Kelly y el teniente Richard Hovenden para rendirse bajo unas condiciones justas. Pero, una vez que los hombres de la *Valanzera* entregaron las armas, los ingleses separaron a los oficiales, a la tropa y a la marinería, los despojaron de cuanto llevaban y desnudaron, los hicieron prisioneros y los tuvieron toda una noche al raso sin proporcionarles comida. A la mañana siguiente, en los alrededores de Illagh Castle, los ingleses formaron grupos de prisioneros y comenzaron a darles cuchilladas y arcabuzazos y a alancearlos (53). Algunos consiguieron huir en medio de la confusión y la locura de aquella masacre, a través de los bosques, desnudos y descalzos. Afortunadamente, bastantes fueron ayudados por los nativos (54). Otros fueron encarcelados en Drogheda. Los captores pusieron precio a sus vidas. Muchos de ellos no aguantaron, debido a su débil estado de salud, y murieron durante las negociaciones. Uno de los supervivientes de la matanza fue el piloto Melchior Sevilla, quien declaró posteriormente haber recibido la ayuda del obispo del castillo y de varios frailes que se ocuparon de curar a los maltrechos naufragos. Fueron ellos quienes les dijeron que debían partir hacia Escocia, para ponerse a salvo en territorio del rey Jacobo. Tras varias semanas escondido junto a otros naufragos, Melchior supo que Leyva había sufrido un segundo naufragio a unas siete leguas de donde se encontraban, así que decidió no permanecer más tiempo con los irlandeses y partió en busca de los hombres de Leyva.

En busca de la *Girona*

Las provisiones se agotaban en Kiltoorish Lake cuando Leyva fue informado de que, 15 millas al sur, se encontraba la galeaza *Girona*, la cual se encontraba en muy mal estado y había tenido que fondear para reparar sus serias averías. Leyva no dudó en movilizar de nuevo a todos los hombres, que pese a su mal estado físico iniciaron la marcha en busca de la galeaza.

El estado en que encontraron el barco hacía imposible que pudiera efectuar una travesía con 1.300 hombres en sus bodegas y cubiertas. Pero en las proximidades había naufragado otro barco de la armada, cuyos restos fueron utilizados para reparar la *Girona*.

No hay certeza acerca de cuál puede haber sido este barco pero, analizando los listados de los barcos perdidos y los barcos retornados a la Península, se

(53) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 6996, p. 387. Testimonio de Antonio Martínez, piloto de la *Valanzera*.

(54) Los testimonios de dos tripulantes de la *Valanzera* coinciden en esto. *Ibidem*, docs. 6996 y 7082.

me ocurren tres posibles opciones: las zabras *Trinidad* y *Nuestra Señora de Castro*, y el patache de Castilla *Nuestra Señora del Socorro*.

La *Trinidad* no registra supervivientes en el listado de *La batalla del Mar Océano* (55). Se cree que naufragó en Tralee (condado de Kerry) y que su tripulación fue ejecutada en el castillo de sir Edward Denny, pero este condado está muy al sur de Irlanda, lejos de donde fondeó la *Girona*. Posteriormente, durante noviembre, además aparecen registros de una zabra con este nombre en Santander y Ferrol. Casado Soto, por otra parte, la incluyó en su listado como retornada a Santander.

Tampoco se encuentran supervivientes en las listas que pertenecieran a la tripulación de la zabra *Nuestra Señora de Castro*, pero este barco llegó al Cantábrico en conserva del *San Martín* y zozobró ya frente a la costa española a causa de un temporal. No se hundió en Irlanda.

En cuanto al *Nuestra Señora del Socorro*, no hay ninguna referencia de él y hasta hoy se ignora su paradero y se da por perdida a toda su tripulación (56). Este patache, por descarte de otros barcos a través de la información que se recoge en los historiales de los navíos de la armada, puede ser el que fuera utilizado para reparar la *Girona*.

Melchior Sevilla y sus compañeros encontraron al grupo de hombres que mandaba Leyva cuando trataban de poner de nuevo en servicio la *Girona*. Allí había alrededor de 1.300 hombres dispuestos a embarcar. La galeaza habitualmente tenía una dotación de 300 remeros forzados y alrededor de 200 soldados y marineros de profesión. Leyva hizo recuento de provisiones y calculó una ración de cuatro onzas de pan y medio cuartillo de vino para cada hombre.

Melchior y los hombres huidos de la *Valanzera* hicieron saber a don Alonso lo que había ocurrido en Illagh Castle. Le informaron de que Richard Bingham estaba buscando españoles y actuando sin piedad con aquellos que encontraba, de manera tal que ni siquiera respetaba la vida de los que se rendían (57).

Leyva decidió que no debían esperar a ser capturados por los ingleses y que «antes quería morir en la mar como caballero, que no supiese Su Majestad se había rendido a tan ruin gente (58)», y asumió el riesgo que suponía iniciar una travesía con una nave tan cargada y después de haber sufrido los embates del viento y el mar durante las violentas tormentas. Decidió dirigir la nave hacia Escocia, ya que el exceso de carga podía hacer imposible la travesía a través del Atlántico hasta el norte de la península ibérica. Sin embargo, pensaba que sí podrían atravesar el estrecho canal de Moyle, que con solo 20 kilómetros de anchura separaba el norte de Irlanda y Escocia. El 26 de octubre de 1588, la galeaza *Girona*, con 1.300 soldados y marineros procedentes de dife-

(55) *Ibidem*, vol. v, p. 364.

(56) *Ib.*

(57) *Ib.*, vol. iv, t. iv, doc. 6603, p. 90.

(58) *Ib.*, doc. 7082, p. 457.

rentes navíos y bajo el mando del maltrecho capitán de caballería Alonso Martínez de Leyva, zarpaba con rumbo nordeste. Unos días después se encontraba frente a Lacada Point, en la costa de la actual Irlanda del Norte. La neutral Escocia se encontraba a tan solo unas pocas millas.

Relatos de supervivientes

Algunos de los protagonistas comenzaron a arribar a la Península a comienzos de octubre. El grupo de la *Barca de Danzing*, con la tripulación de la *Anunciada*, alcanzaba la costa del Cantábrico el 4 de dicho mes.

El 8 de octubre de 1588 Juan Martínez de Recalde llegaba al puerto de La Coruña. Por medio de Martín de Idiáquez hizo llegar al rey una carta (59), junto con los documentos que portaba referentes al viaje. Lo primero que manifestaba en su carta era la preocupación que sentía por Leyva, ya que lo último que había sabido de él era que la *Santa María* se encontraba en muy mal estado.

Durante octubre y noviembre siguieron llegando a puertos del Cantábrico barcos de la armada (60), con las tripulaciones en un estado de salud lamentable. También llegaban pequeñas embarcaciones con soldados y marineros que habían logrado escapar de Irlanda y embarcarse en Escocia. Las noticias que traían hablaban de naufragios en el norte y oeste de Irlanda, de persecuciones por parte de las autoridades, de tripulaciones hambrientas, desnudas y descalzas que trataban de huir de los irlandeses leales a Isabel I y de sus soldados. Pero también coincidían en que en algunas zonas del noroeste de la isla quedaban españoles luchando y resistiendo el acoso de los irlandeses. El 21 de diciembre arribaba a San Juan de Luz una pequeña embarcación de la que desembarcaba un joven irlandés que afirmaba que en Drosal (posiblemente Dursey Head) resistía Alonso de Leyva con Rodrigo Mendoza y otros capitanes (61). Leyva le había entregado un gran envoltorio con cartas para que se las hiciera llegar al corregidor de Bilbao, y con esa intención había navegado hasta San Juan de Luz, desde donde partiría hacia San Sebastián para continuar luego camino a Bilbao. La información era creíble (62), e inmediatamente oficiales del ejército se ofrecieron al rey para enviar expediciones de rescate. Pero habían transcurrido dos meses desde que el irlandés saliera de Irlanda, y los hechos que narraba, aun siendo ciertos, podían haber evolucionado de muchas e inciertas maneras.

(59) AHN, OM (PPC), leg. 3511, núm. 41.

(60) En *La batalla del Mar Océano* (vol. IV, t. IV, doc. 6772, p. 194) aparece una relación, fechada el 20 de octubre, con los barcos retornados y con aquellos de los que no hay noticias.

(61) *Ibidem*, doc. 6934, p. 327.

(62) El irlandés ya había contactado en Nantes, cuando se dirigía a la costa cantábrica, con Martín de Igueldo y le contó la misma historia de Leyva y las cartas. *Ibidem*, doc. 6811, p. 221.

A finales de enero llegaron a Ribadeo dos personas que afirmaban ser tripulantes de diferentes navíos de la armada (63). El alcalde, Julián de Carranza, puso el hecho en conocimiento del marqués de Cerralbo, quien pidió que fueran enviados a La Coruña. Antes de que partieran, el escribano del Ayuntamiento, Juan de Oria, les tomaba declaración (64).

Uno de ellos era Melchior de Sevilla, identificado como piloto de «una nave veneciana» (65); el otro, Jácome Hescafin, genovés y calafate de la *Santa María*. Ambos afirmaban en su declaración que, tras cinco días de travesía bordeando el norte de Irlanda, la *Girona* se disponía a embocar el Canal con dirección a Escocia cuando, a las cuatro de la mañana, se quebró el timón de la galeaza, la cual, sin posibilidad de ser dirigida por los pilotos, fue empujada irremediamente contra un peñón en la zona conocida como Lacada Point.

Allí se ahogaron 1.300 hombres con su mando, Alonso Martínez de Leyva, después de haber decidido no rendirse a los ingleses y tras haber sobrevivido durante semanas en territorio irlandés en unas condiciones difícilmente imaginables. Unos documentos hablan tan solo de cinco o seis supervivientes, algunos testigos afirmaron que fueron nueve los que se salvaron (66). Dos de ellos habían alcanzado Ribadeo.

Conclusiones. Algunos datos para el debate

La armada no resultó dañada de forma irremediable en las aguas del canal de la Mancha. Los ingleses rehusaron acercarse a los barcos españoles, para eludir posibles abordajes, de manera que los combates tuvieron lugar con la artillería como protagonista. Los encuentros que se produjeron el día 4 y el combate posterior desarrollado en Gravelinas sí que provocaron ciertos desperfectos y averías considerables en algunos de los barcos. La retaguardia se vio envuelta en serios combates. En esa posición debería haberse encontrado el *San Juan* de Recalde, pero tras las primeras refriegas hubo de pasar a vanguardia y dejar el mando de la retaguardia a la *Santa María*. Los desperfectos que sufrieron y las escasas condiciones que para marear en el Atlántico tenían los barcos mediterráneos hicieron que, una vez que Medina Sidonia hubo ordenado el retorno bordeando las islas británicas, las levantiscas queda-

(63) Ib., doc. 7035, p. 410.

(64) Ib., doc. 7082, p. 455.

(65) En mi opinión, esto puede ser un error de transcripción, ya que Sevilla debió de identificarse como piloto de la *Veneciana*, que era el sobrenombre con el que se conocía a la *Trinidad Valanzera*. Véase también ibídem, vol. v, apéndices, p. 276.

(66) Ibídem, vol. v, anexo 6, p. 361. En la recapitulación de las pérdidas que hace José Ignacio González-Aller aparecen un superviviente de la *Santa María*, cuatro de la *Girona* y ninguno de la *Duquesa*. A estos cinco habría que sumar al piloto de la *Valanzera*. Juan de Nova y Francisco de Borja dijeron que el superviviente de la *Girona* que encontraron en Escocia les habló de nueve supervivientes.

ran rezagadas. También tuvieron problemas las voluminosas urcas bálticas, de difícil manejo en una tempestad.

Los navíos comenzaron a agotar las provisiones; el escorbuto y el tifus hicieron mella en las tripulaciones. La necesidad de aprovisionarse, de atender a los heridos y de hacer aguada llevó a los barcos rezagados a acercarse a la costa y atender sus necesidades en tierra irlandesa. Muchos barcos habían cortado las cadenas de sus anclas durante el ataque de los brulotes en Calais, por lo que el fondeo no podía realizarse con garantías. Cuando se desataron las tormentas, los barcos, deficientemente fondeados, con parte de sus tripulaciones en tierra, no fueron capaces de zarpar con tiempo suficiente de alejarse de la costa. Muchos soldados y marineros murieron ahogados. Otros consiguieron mantenerse con vida tras los naufragios, pero no sobrevivieron a las armas de las guarniciones inglesas.

Algunos de los huidos consiguieron contactar con otros de sus desafortunados compañeros e iniciaron caminatas en busca de otros barcos o de un lugar donde obtener refugio hasta que alguien les ayudase a poner sus vidas a salvo. Un gran grupo compuesto por tripulantes de varias naves quedó reunido bajo el mando del capitán Alonso Martínez de Leyva. Soportaron el acoso inglés fortificados, negándose a rendirse, pero cuando navegaban hacia Escocia abandonando Irlanda, un nuevo temporal destruyó su nave.

Otros, sin embargo, no sobrevivieron a las crueles acciones de Fitzwilliam, los hermanos Bingham o Clancy. Además de mancillar los cadáveres y rematar a los moribundos en las playas, Bingham cometió con total frialdad un crimen atroz. Fue él mismo quien informó el 1 de octubre de que solo quedaban unos pocos prisioneros «tontos» y que la región estaba libre de extranjeros. Estos prisioneros eran los aproximadamente trescientos supervivientes de los naufragios, que los irlandeses fueron entregando a las tropas de Bingham en los condados de Galway y Mayo, en Connaught. En el pueblo de Galway hoy se puede leer una placa que recuerda cómo 300 españoles fueron sacados de la cárcel, paseados por las calles hasta el convento agustiniano y ejecutados allí, sin previo juicio ni piedad. Eso ocurrió el 9 de octubre de 1588, una semana después de que Bingham se vanagloriara de haber acabado con todos los españoles, «salvo algunos tontos».

Los debates acerca de la actitud de Medina Sidonia en Plymouth, y en Calais, sobre la decisión de regresar rodeando las islas y el abandono a su suerte de la retaguardia siguen vivos 530 años después. Recalde y Leyva fueron muy duros en sus juicios respecto al capitán general de la armada, en ocasiones demasiado. Pero la actuación del duque en combate no dejó nada que desear, aunque pudo pecar de falta de osadía (67).

(67) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: «Teatros de operaciones navales. Flandes, mar del Norte y armadas contra Inglaterra», en O'DONNELL, H. (dir. y coord.): *Historia militar de España*. Tomo I: *Edad Moderna*, vol. I: *Ultramar y la Marina*. Laberinto-Ministerio de Defensa, Madrid, 2012, p. 208.

Lo cierto es que ni Leyva ni Recalde pudieron cumplir con su deseo de contarle al rey en persona las situaciones vividas durante la empresa. Leyva falleció en el Mar del Norte, y Recalde, con tantas heridas en el cuerpo como en el alma, acabó su vida postrado en el monasterio al que se retiró pocos días después (el 23 de octubre) de arribar a La Coruña. El hecho de que ni Leyva ni Recalde despacharan con el rey para trasladarle sus impresiones acerca de lo ocurrido tal vez favoreció la situación de Medina Sidonia. Los capitanes interrogados posteriormente culparon a Diego Flores Valdés, el consejero naval del duque, de las malas decisiones tomadas. Él fue el único oficial declarado culpable y el auténtico chivo expiatorio del desastre. Fue detenido y encarcelado. La circunstancia de que Flores fuera considerado el culpable del desastre parece indicar que Leyva y Recalde, pese a no poder defender sus posiciones ante el rey, salvaron su honra y su honor.

ANEXO

«Todo esto he visto, aunque creo que fuera mejor no haberlo visto, según lo que duele». Esta fue la frase que Felipe II anotó en el margen de uno de los documentos que Recalde le había hecho llegar por medio del secretario de Asuntos Extranjeros, Idiáquez, a mediados de octubre tras desembarcar en La Coruña. En ellos narraba lo acontecido en la empresa de Inglaterra y recogía recomendaciones acerca de cómo se debería actuar en un futuro. El rey mostraba así su desolación por el fracaso de su gran empresa.

Pero, además de los argumentos expuestos por el almirante que el rey pudo conocer, Felipe II debería haber conocido las impresiones de Leyva, ya que Recalde afirmaba portar, entre los documentos entregados, unas cartas de don Alonso.

Existen dos cartas hológrafas de Leyva cuyo destinatario, con seguridad, era Recalde. Aparecen transcritas en *La batalla del Mar Océano*, codificadas como documentos 6113 y 6170. Deberían haberse encontrado entre los documentos que Recalde envió al rey –así lo notificaba el almirante en el escrito introductorio que presentaba a Felipe II–. Allí debieran aparecer los billetes que él mismo escribió en alta mar, una carta exponiendo su parecer al rey acerca de los errores que se deberían subsanar en otra posible tentativa, el diario de un marinero de su galeón y unas cartas de don Alonso.

Sin embargo, en los márgenes del documento introductorio original escrito por Recalde, Felipe II anotó «no sé si vinieron esas». Las cartas de Leyva del 12 y 17 de agosto no estaban entre la documentación que el secretario Idiáquez entregó a Felipe II. Por tanto, es muy probable que el rey no leyera las inculpativas cartas que Leyva escribió en alta mar, ya que nunca se las entregaron.

Leyva escribió a Recalde para comunicarle que iba a redactar una relación de todo lo ocurrido y le invitaba a que hiciera lo mismo. Leyva se comprometía a hablar por ambos en caso de regresar con vida y a defender su honor ante

posibles injurias. Desconfiaba del duque y temía que trataran de achacar a sus acciones el fracaso de la empresa. Este temor aumentó el 17 de agosto, cuando Leyva conoció que Medina Sidonia iba a enviar al oficial Baltasar de Zúñiga de regreso a España con despachos y correspondencia. Leyva sospechó que en estos documentos se iba a tratar de culpar a Recalde y a él mismo de lo acaecido. Escribió al almirante vizcaíno para informarle y transmitirle de nuevo su desazón por la cobardía mostrada por el resto de los comandantes y por no haber decidido enfrentarse a los ingleses en el Canal.

Por otra parte, un joven irlandés llegó a San Juan de Luz en diciembre con un «envoltorio grande de cartas» que, decía, le había entregado Leyva durante los días que permaneció fortificado en Irlanda, en el lugar donde vivía. El muchacho debía entregarlas en mano al corregidor bilbaíno. Una tempestad en el Cantábrico hundió el barco en el que viajaba el irlandés hacia Bilbao, por lo que ese paquete de cartas tampoco llegó a su destino.

Si Recalde decía tener unas cartas de Leyva y se las entregó al rey, ¿qué cartas traía el irlandés? Es muy posible que ambos escribieran más correspondencia de la que se conoce, e incluso puede ser que Leyva narrara lo que le estaba ocurriendo en Irlanda. Tal vez fueran de ese tipo los documentos que traía el irlandés y no fueran las mismas cartas que debía haber recibido el rey por la vía de Recalde.

Pero, si aceptamos que las cartas perdidas con su mensajero irlandés en el Cantábrico no eran las que menciona Recalde, ¿dónde estaban las cartas que Leyva envió al almirante y que el rey no leyó?

Sabemos de las dificultades que los pataches tenían en alta mar para hacer llegar la correspondencia que se intercambiaban los diferentes navíos, pero debemos pensar que algunas de las cartas escritas en la *Santa María* sí que llegaron a su destino, porque Recalde las incluye en la relación de la documentación que aporta.

Geoffrey Parker, tras la primera edición de *La Gran Armada* editada junto a Colin Martin, continuó investigando el episodio de la Felicísima Armada. En 1998 publicó en la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, número 60, «El testamento político de Juan Martínez de Recalde». El texto habla de unos documentos encontrados en el Archivo Histórico Nacional, a los que le remitía Jesús Bouza Álvarez en el año 1994. Se trataba de los legajos del 3509 al 3512 del archivo de Órdenes Militares, denominados «Papeles Curiosos», que incluían la documentación mencionada por Recalde. Sin embargo, las cartas de Leyva no se encontraban en el dossier. Una nota a pie de página de Parker menciona la extraña y curiosa historia de esas cartas y del irlandés. Parker afirma que hasta la fecha nada al respecto había aparecido en el Archivo de Simancas.

En el año 2002, Parker publicaba en el número 79 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL un artículo titulado «No sé si vinieron estas», en el que incluye la transcripción de las cartas escritas por Leyva los días 12 y 17 de agosto de 1588. Las misivas estaban en el Archivo Histórico Nacional, dentro del legajo 3511 del archivo de Órdenes Militares. Su presencia en este archivo está justificada ya que ambos caballeros pertenecían a la Orden de Santiago.

Mientras que los documentos ya conocidos de Recalde eran identificados con el código 3511/41, las dos cartas de Leyva lo eran con el 3511/38. Allí siguen, protegidas en el interior de unas fundas de plástico. Ahora –debería decir desde 2002– los billetes y cartas de Recalde y las misivas de Leyva están en el mismo archivo. ¿Estuvieron separadas entre 1588 y 2002? ¿Dónde estaban las cartas de Leyva en 1998, cuando se identificaron las de Recalde? Hasta el momento no he conseguido averiguar cómo, cuándo, ni por qué conducto llegaron estas misivas al Archivo Histórico Nacional. La respuesta a estas preguntas puede ayudar a entender por qué Felipe II no recibió aquellas cartas.

Fuentes directas

Las fuentes utilizadas (cartas, aranceles, declaraciones, informes y relaciones) para la investigación se encuentran recogidas en GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio; DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de; CALVAR GROSS, Jorge, y MÉRIDA VALVERDE, M.^a del Campo: *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, volumen III: *Preparación de la Empresa de Inglaterra de 1588*, volumen IV: *16 febrero 1588-1604. Ejecución de la Empresa de Inglaterra de 1588* (2014), y volumen V: *Anexos y apéndices* (2015). Ministerio de Defensa, Armada española, Madrid.

Pese a estar transcritas en el monumental corpus mencionado, acudimos al Archivo Histórico Nacional para conocer el estado de las cartas de Recalde y Leyva y cómo estaban archivadas. Archivo Histórico Nacional, Órdenes Militares (Papeles Curiosos) legs. 3511/38 y 3511/41.

Bibliografía adicional

- GRACIA RIVAS, Manuel: «Sanidad y vida a bordo», en O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (dir. de la obra y coord. del vol.): *Historia militar de España*. Tomo III: *Edad Moderna*, vol. I: *Ultramar y la Marina*. Laberinto-Ministerio de Defensa, Madrid, 2012, pp. 387-403.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.^a Carmen: «Política naval y guerra marítima en la España del Antiguo Régimen», en G.^a HURTADO, Manuel-Reyes; GONZÁLEZ LOPO, Domingo L., y MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, Enrique (dirs.): *El mar en los siglos modernos/O mar nos séculos modernos*, t. II. Xunta de Galicia, Consellería de Innovación e Industria, Santiago de Compostela, 2009.