

# SANTA CRUZ Y MEDINA-SIDONIA, ALMIRANTES DE LA GRAN ARMADA

Boris Osés\*

Meses antes del zarpe de la Gran Armada, en marzo de 1588, en los umbrales de la ancianidad, Felipe II le describía sus achaques a su hija Catalina Micaela, duquesa de Saboya: "...por la letra de esta carta creo que veréis que aún no estoy convalecido del todo"<sup>1</sup>. Efectivamente, los médicos estaban muy preocupados por la salud del regio paciente. El soberano sufría constantes dolores; tenía que sentarse con frecuencia apoyando su pierna gotosa sobre la típica silleta para recibir a los embajadores y altos señores, y en otras ocasiones no podía siquiera sostener la pluma en las manos, verdadero martirio éste para un Rey tan amigo de leer, despachar y garabatear interminables epístolas e informaciones, consultas e instancias. Los graves médicos de palacio le rogaron que descansase. Abandonó don Felipe, breves días, el trabajo; mas el fuego de su enorme voluntad era tan vivo y firme que consumía

casi por completo aquel cuerpo casi destrozado y su extenuado espíritu. Rara vez en la Historia un cerebro humano se ha entregado tan completamente a una tarea tan vasta y hasta en sus detalles más ínfimos.

La empresa contra Inglaterra era su obsesión. Cada nave, cada soldado y tripulante, cada galleta de aprovisionamiento y cada mosquete parecían asumir vida propia en el pequeño gabinete de trabajo, desde donde los agotados ojos del anciano monarca podían divisar el altar mayor de El Escorial. En aquel cuarto escribía don Felipe –de puño y letra, como siempre– los despachos hasta la medianoche, o aún más tarde, para levantarse a las cuatro o cinco de la mañana, cuando las alegres voces de los jóvenes seminaristas le anunciaban el inicio de la misa del alba. Y después de un frugal refrigerio, incansablemente, de nuevo a los infinitos quehaceres.

---

\* El Sr. Boris Osés es chileno, Profesor de Estado en Historia y Doctor en Filosofía y Letras (Historia), "summa cum laude", por la Universidad de Madrid. Además, ha cursado estudios superiores en Italia, Alemania e Inglaterra. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura españolas en la República Federal de Alemania. Ha publicado una multitud de trabajos sobre historia y literatura españolas, en España, Alemania y diversos países hispanoamericanos.

Mientras Felipe II estuvo casado con María Tudor, reina de Inglaterra, hubo cierto respeto – aunque forzado – por parte de los ingleses hacia la enorme zona de influencia española en América. Pero al subir al trono Isabel Tudor, su actitud varió por completo y el *gentleman's agreement* se convirtió en rapiña. Con razón se ha repetido que la piratería inglesa – proverbial en Europa desde hacía 100 años – adquirió proporciones patrióticas en el siglo XVI, pues los filibusteros se transformaron, como veremos, en héroes nacionales. De esta manera surgen los corsarios más famosos de la época: Hawkins, Cavendish y Drake, sin ir más lejos.

El primero, futuro Almirante de la Real Armada inglesa, merced al tráfico de negros y la piratería en Indias, llegó a ser el mercader más rico de Inglaterra, y la sanción que recibió por todo ello fue que la reina Isabel lo colmara de elogios y lo nombrase tesorero de la flota. Su mejor discípulo, Francis Drake, inició en 1571 “su campaña de piratería por el Caribe – escribe el historiador británico John Lynch – capturando botín y prisioneros en un incesante ataque que extendió a las Islas Occidentales el asalto marítimo”. “Legalmente – añade Lynch – Drake era un pirata, no había guerra oficial ni él tenía personalmente ningún encargo, pero indirectamente era un agente de la política de la Reina”<sup>2</sup>. Cinco años más tarde Drake vuelve a las andadas. Por cierto que aquello excedía todos los límites, y Felipe II decidió entonces replicar a su vez con una ofensiva naval en regla contra el mismo territorio británico. Otros motivos nos explican la resolución del Habsburgo español: la lucha sorda y enconada que sostenían los dos monarcas rivales; a la ayuda que prestaba la “Reina Virgen” a los “rebelados vasallos” holandeses, el soberano español respondía transportando en

sus buques a los llamados “voluntarios del Papa” para que se unieran en las islas Británicas a los católicos ingleses e irlandeses, igualmente “rebeldes”. La situación se mantuvo muy tensa durante varios años, pero sin que se llegara a la ruptura, a pesar de actos tan marcadamente hostiles como los esbozados.

En todo caso – seguimos a la vista de diversas fuentes anglosajonas – la piratería inglesa era un signo de debilidad, no de fuerza, un tributo más bien a la potencia superior de España, pues ésta poseía los ricos territorios indios que Inglaterra sola no podía asaltar de frente. Además, trascendía los medios de cualquier potencia *in illo tempore*, y aún hoy en día, patrullar la enorme línea costera que va desde la Florida y el Caribe hasta el cabo de Hornos, y desde allí, bordeando el litoral del Pacífico, hasta California. Este mismo factor hace mucho menos impresionantes las correrías de Drake. Y, al fin de cuentas, las operaciones de los aludidos piratas ingleses sólo incomodaron a Felipe II, pero no le restaron ni una sola colonia ni proporcionaron ningún territorio ultramarino a Inglaterra. Incluso los botines capturados fueron minúsculos si se comparan con los tesoros de las Indias americanas que continuaron llegando a la Península, y con el monopolio comercial que ésta continuó gozando sin contrapesos.

### **El marqués de Santa Cruz, Capitán General del Mar Océano**

Después de la anexión de Portugal (1580) a la corona hispana, el Rey Católico fijó su residencia durante dos años en Lisboa, importante punto estratégico y avanzada en la lucha por el predominio en el Atlántico. Y ahora no sólo los consejeros navales de don Felipe – al frente de ellos

don Alvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, que acababa de lograr en su nombre la gran victoria naval de las Azores – frustrados en la guerra defensiva, ardían en deseos de iniciar cuanto antes la lucha contra “el inglés”. El propio ministro Granvelle (Granvela) incitaba al monarca hispano a poner “en marcha el ataque a Inglaterra y proseguir así la pacificación de los Países Bajos”.

Don Alvaro había nacido en 1526. Desde muy joven, niño aún, había intervenido en operaciones marítimas. Dieciocho años contaba el novel marino cuando su padre, el Capitán General de las galeras de España, vencía a los franceses en las costas de Galicia. “En esta batalla –nos cuenta Prudencio de Sandoval– tomó parte su hijo mayor, llamado, como él, don Alvaro de Bazán... y de esta escuela militar de su padre salió tan gran capitán como a todos es notorio que lo fue el marqués de Santa Cruz”<sup>3</sup>. A los 28 años lucía ya el grado de capitán a cargo de la escuadrilla armada contra los corsarios. Poco después, en 1562, se le expidió el despacho de comandante de ocho galeras para el resguardo del estrecho de Gibraltar. Participó luego en diversas misiones: frente al Peñón apresó ocho naves inglesas; mandó seguidamente la escuadra que llevaba socorros de Sicilia a Malta, asediada por los turcos, forzó con audacia el cerco y desembarcó todos los refuerzos. El mismo año recibió el título de Capitán General del Mar. Asistió, a continuación, a la batalla de Lepanto, en la que mandó la escuadra de reserva compuesta por una treintena de naves; “con conocimiento perfecto de las fuerzas de que disponía –escribe Fernández-Duro– caía de improviso sobre la posición más comprometida, y la Armada cristiana lo estuvo en aquel día en que se jugaban los destinos de Europa. En mejo-

res manos no pudo ponerse la escuadra de socorro”<sup>4</sup>.

Reconocido el Rey de sus servicios, lo agració con el título de marqués de Santa Cruz. Dos años antes de cumplir los 50 alcanzó el marqués el mismo rango que ostentaba su padre tres decenios antes, Capitán General de las galeras de España. Pocos años más tarde intervenía en la aludida anexión de Portugal. Allí le tocó primeramente trasladar al duque de Alba y sus tropas a Cascaes, cerca de Lisboa, y en la misma rada de la capital lusitana se apoderó de la escuadra portuguesa, mientras el duque de Alba ocupaba la ciudad. En seguida puso rumbo a las Azores, que conquistó tras una rápida y brillante campaña naval. En premio de la empresa el Rey lo nombró Capitán General del Mar Océano y lo hizo Grande de España. Don Alvaro no podía contener su entusiasmo ante la perspectiva de dominar el Atlántico. En sus numerosas acciones navales había combatido y derrotado no sólo naves turcas, sino también francesas e inglesas, de modo que creía conocer bien al enemigo. Había llegado el momento, proclamaba el marino, de ajustarle las cuentas a Inglaterra. Desde su almiranta, al ancla en las Azores, se dirigió al soberano instándole, como Granvela, a que preparase cuanto antes una expedición que destronara “a la hereje”, se proclamase rey de Inglaterra y sometiese desde allí a los Países Bajos.

Interesado en el proyecto, el monarca llamó a consejo a su más prestigioso marino para que le expusiera en persona su opinión acerca de la mejor manera de llevar a cabo la ardua empresa. Interin, la escalada de la tensión hispano-inglesa llegaba a su punto más extremo: Isabel comenzaba a intervenir descaradamente

en los Países Bajos rebelados. Ambos monarcas comenzaron a prepararse febrilmente para el conflicto que iba a decidir, opinaban, el dominio de los mares. En los puertos españoles, en Portugal, Flandes e Italia, se llevó a la práctica un amplio plan de construcciones navales: galeones, naos, urcas, carabelas, pataches, galeras y pinazas, debidamente aparejados, izaban el pabellón del Rey Católico y se dirigían hacia Lisboa, el gran punto de concentración.

Drake, entretanto, no perdía el tiempo; con dineros de la Reina esta vez, equipó una treintena de barcos y se lanzó de nuevo al Atlántico, ahora en lucha abierta, aunque no declarada, contra el Imperio español. Tras hacer una escala en Vigo se dirigió al Caribe, donde cayó sobre la indefensa y desprevenida capital de la Hispaniola, sometiéndola a un pillaje sistemático. Desde allí puso rumbo hacia Cartagena de Indias, en Tierra Firme, que iba a comprar su rescate por una alzada suma. Luego se retiró "ultrajado por tener que pasar por un vulgar pirata"<sup>5</sup>. Efectivamente, según reza un informe español de la época, sir Francis Drake encontró en Cartagena ciertos despachos advirtiéndole de su arribo, "y porque leyó en ellos 'Francisco Dráquez, corsario', se ofendió mucho, como si no fuera él pirata"<sup>6</sup>. Su expedición, sin embargo, no había logrado ningún éxito espectacular, pues Drake no consiguió, como soñaba obsesionado, apresarse ninguno de los galeones que transportaban los inmensos tesoros de Indias, elemento fundamental para la gran ofensiva que se estaba preparando. La flota de la Nueva España llegó a la Península sin novedad en 1586, y la flota de Tierra Firme al año siguiente. Furibundo, sir Francis amenazó La Habana, pero no se atrevió a atacar el puerto tan bien defendido, y después de destruir sin ningún motivo el poblado de

San Agustín de la Florida, se apresuró a volver a Plymouth.

Sin más tardanza, el Rey hispano pidió a su sobrino Alejandro Farnesio y Habsburgo, duque de Parma, su opinión de cara a la gran expedición que tenía entre manos. Farnesio, uno de los generales más brillantes de su tiempo, a la sazón dirigía, con singular éxito, las operaciones marciales en los Países Bajos: conquista de Maestricht, paso del Escalda, etc., donde había sucedido a su tío –camarada de niñez y juventud en Madrid, Alcalá de Henares e Italia– y gran amigo de don Juan de Austria. Poco antes, ante la admiración de Europa, había sitiado y rendido a Amberes, la plaza más importante de Flandes. El duque se mostró entusiasmado con el proyecto; mas, a su juicio, era preciso ocupar previamente un par de buenos puertos, para naves de gran calado, en el litoral flamenco.

En colaboración con su Almirante Santa Cruz y con el Gobernador General de Andalucía, duque de Medina-Sidonia, continuó el Rey preparando una gran flota, base de la Gran Armada. A comienzos de 1587, Medina-Sidonia solicitó el parecer del soberano: ¿debería salir este año una nueva flota mercantil hacia la Nueva España, o sería necesario concentrar todos los efectivos ipso facto en Lisboa? Su propio parecer era que resultaba de vida o muerte mantener a toda costa el zarpe anual de las flotas "de la carrera de Indias, pues de las comunicaciones entre estos dos mundos depende nuestra riqueza y poder en éste". La opinión del monarca, comunicada a través de sus secretarios, acentuaba la doble meta de la gran empresa y el hecho de que no eran incompatibles los intereses de la Armada en preparación y los de "nuestras Indias":



FELIPE II. RETRATO DE SU PINTOR DE CAMARA,  
ALONSO SANCHEZ COELLO

“La intervención de los ingleses en Holanda y Zelanda, junto con su infestación de las Indias y del Océano, ha llegado a tal medida que los métodos defensivos ya no bastan a defenderlo todo, sino que nos obligan a apuntar el fuego a su propia tierra y con tal fuerza que tengan que replegarse y retirarse de todas partes... Son poderosos en el mar y ésta es su gran baza; por tanto, la Armada de Su Majestad no debe salir en inferioridad de condiciones, sino que debe ser la mayor y la más poderosa que se pueda. Esto supuesto, Su Majestad pide vuestra opinión sobre si sería mejor que la flota de Nueva España abandone sus tareas normales con el fin de reforzar la Armada con toda su tropa, marinería, embarcaciones, artillería y demás. Porque el objetivo de esta Armada no es menos la seguridad de las Indias que la reconquista de los Países Bajos”<sup>7</sup>.

A estas alturas pidió Felipe II a Santa Cruz un plan minucioso, por escrito, de la campaña en proyecto. La Relación que le remitió don Alvaro solicitaba 150 embarcaciones y una gran cantidad de transportes para conducir 55 mil infantes, la mitad españoles y el resto alemanes e italianos, además de 1.600 jinetes y 4 mil artilleros. Por su parte, el duque de Parma exponía, igualmente por escrito, sus puntos de vista militares. A su juicio, la operación requería mucho secreto, “la seguridad contra Francia y la tranquilidad en los Países Bajos”. Estimaba, seguidamente, que se requerirían por lo menos 30 mil soldados que, escoltados por una fuerte escuadra, se trasladarían a territorio inglés. Mas ante todo, insistía, sería necesario tener a mano dos o tres puertos para que recalara a la costa flamenca la Gran Armada.

El Rey, después de examinar y meditar los dos planes –el del Almirante y

el del General– elaboró el esquema definitivo: Farnesio prepararía una fuerza expedicionaria en la costa de su territorio (Países Bajos), lista para embarcar; Santa Cruz dispondría, interin, de una fuerte Armada en Lisboa, que se enfrentaría en el canal de la Mancha con la Marina inglesa y transportaría, a la vez, una considerable fuerza de infantería española, adiestrada para el abordaje y la lucha en Inglaterra. La Gran Armada se uniría con el ejército de Farnesio y escoltaría los transportes hasta el litoral enemigo. Un proyecto, como se ve, bien meditado y bastante lógico en teoría, pero con algunos puntos débiles, muy discutibles. Para comenzar, el mando doble era peligroso, arriesgado; los cuarteles de ambos jefes –Lisboa y los Países Bajos– quedaban muy distantes el uno del otro, de modo que el único coordinador de la expedición tenía que ser el propio Rey, instalado, a la sazón, en el centro de la Península, en el Escorial, muy alejado también del campo de batalla. Además, como Farnesio había vuelto a advertir, faltaba a las fuerzas expedicionarias un puerto de aguas profundas, capaz de albergar a los pesados galeones españoles, situación que obligaría a la Armada a actuar lejos de su puerto de zarpe, sin una sola base cercana, y a Farnesio lo dejaría, como veremos, sin escolta desde sus puertos de embarque. Con todo, los tercios y las tropas reclutadas en Italia y Alemania iniciaron, por su lado, la marcha hacia el norte, para ponerse a las órdenes del duque de Parma.

Mientras continuaban estos preparativos bélicos y logísticos, tanto en la Península como en el resto de las posesiones españolas en el centro de Europa, Drake asestó un nuevo golpe de mano. Esta vez cayó sobre Cádiz y capturó parte de la flota de Nueva España y algunas otras

embarcaciones. En vista de la nueva situación planteada, el Almirante asumió una actitud mucho más precavida, gesto que no compartía el monarca, que le instaba a ultimar cuanto antes los detalles y a hacerse sin tardanza a la mar. En el invierno de 1588 logró por fin don Alvaro de Bazán reunir a sus comandantes definitivos, todos ellos marinos y soldados tan eminentes como Juan Martínez de Recalde y Miguel de Oquendo, los segundos jefes de la operación.

Los documentos oficiales españoles se refieren únicamente a la Armada o Gran Armada; no obstante, la misma era tan numerosa y bella que por todas partes comenzó a llamársela Armada Invencible, nombre que se ha mantenido en la tradición. Mas cuando todo estaba dispuesto para largar vela sobreviene una fatal e irreparable desgracia: su jefe supremo, el marqués de Santa Cruz, cuya técnica había vencido en Lepanto y las Azores, muere repentinamente. ¿Del pesar que le produjeron unas desabridas palabras de su Rey? Es posible; el rumor lo recoge, al menos, la Historia. El viejo y glorioso marino contaba ya con 73 años. ¿Víctima de la inquietud, del empeño, del acoso superior a sus fuerzas?

### **El duque de Medina-Sidonia**

Con gran asombro de los contemporáneos, el Rey designó como sucesor del marqués de Santa Cruz al joven duque de Medina-Sidonia, hombre laborioso, honesto y precavido, pero que no era marino. Como es lógico, el duque trató de eludir el nombramiento a base de argumentos de peso: su ignorancia en materias militares, su inexperiencia en asuntos relacionados

con el mar, etc., y hasta recurrió, se dice, a razones más sutiles, su propensión al mareo. Pero el Austria español tenía también sus motivos, y bien fundamentados, al designarlo en el cargo: quería un ilustre representante de la Grandeza, dotado de innata autoridad, para que se impusiera sobre los capitanes de la Armada. Y Medina-Sidonia, gracias a su experiencia de una década en la organización de la flota de Indias y, en los últimos años, en la preparación de la Gran Armada, había logrado interiorizarse de una serie de cuestiones navales.

Tan pronto como el nuevo Almirante se presentó en Lisboa, estableció excelentes relaciones con todos sus comandantes de escuadra. Enseguida se dio cuenta de la importancia de la artillería, pero en este sentido no pudo superar dos problemas graves: la carestía de los cañones de largo alcance y la escasez de artilleros peritos. Con todo, se procuró más "bocas de cañón", consiguió reunir más navíos y hasta reclutó nuevos pilotos, incluso algunos ingleses, que conocían bien el canal y el mar del Norte.

"Fino y buen caballero" llamaba a Medina-Sidonia su suegra, a lo que historiador tan humano como don Gregorio Marañón asiente, pero añadiendo: "desde luego, mejor caballero que Almirante"<sup>8</sup>. No obstante, a la hora de la verdad, como veremos, no se batió mal "Su Excelencia", don Alonso Pérez de Guzmán, el Bueno, séptimo duque de Medina-Sidonia, noveno conde de Niebla, quinto marqués de San Lúcar de Barrameda, Grande de España y Toisón de Oro, que podía atravesar media Andalucía —donde era Capitán General por el Rey— sin que las ruedas de su carroza dejasen de hollar sus fértiles tierras...

En unas cuantas semanas logró el duque captar las líneas esenciales de la operación, claramente indicadas en las precisas instrucciones que le había hecho llegar al monarca: "Al recibir mi orden, salid con toda la Armada hacia el canal inglés, avanzad por él hasta el cabo Margate para reuniros con el duque de Parma y cubrir su travesía", le mandaba Felipe II. El Rey estaba al tanto de todos los detalles castrenses: "Pero debéis poner especial atención en que el intento del adversario será luchar a distancia, pues cuenta con la ventaja de una artillería superior...". Otro punto esencial tranquilizaba al soberano: conocía bien la respetuosa sumisión de éste aristócrata, el cual no había de oponerse, como el Almirante anterior, a que Farnesio tomase el mando en tierra, que era lo que el soberano siempre había deseado.

La reina Isabel de Inglaterra, por su lado, no perdía el tiempo: confió, para comenzar, la jefatura suprema de la escuadra a su primo el Almirante Charles, lord Howard of Effingham. Drake se unió luego en Plymouth con su flota y los barcos de la Reina, mientras que otros jefes ingleses recibían la orden de vigilar el canal y los movimientos de Farnesio –a quien era preciso cercar en el litoral flamenco –con la cooperación de la flota holandesa aliada de Justin van Nassau.

Cuando la Invencible levó anclas en Lisboa, contaba con 130 naves de diversos tonelajes e iba tripulada por más de 8 mil marineros y 2 mil remeros; conducía, además, 20 mil hombres en pie de guerra. Pero casi enseguida comenzaron a cebarse las desgracias sobre la Gran Armada: los barcos construidos y aparejados para la ruta de Indias resistían malamente los temporales desatados de los mares noreu-

ropeos y se dispersaban. Medina-Sidonia ordenó que la flota, en general, volviese a concentrarse en La Coruña, pero sus despachos no alcanzaron a muchos barcos que siguieron la "derrota", como se decía entonces, hacia el norte. La imponente formación naval esperó algunos días vientos propicios y embarcó agua y víveres frescos. Desde el puerto gallego el Almirante despachó un oficio al Rey, haciéndole ver los graves riesgos en que incurría la expedición, pero el monarca le ordenó que reagrupase sus fuerzas y siguiera adelante en la empresa, sin mayores dilaciones. Reparadas y aprovisionadas las naves, zarparon hacia su destino. A fines de julio de aquel año histórico los vigías divisaron a lo lejos el canal de la Mancha. Desde los acantilados y las playas de la gran isla los faros ingleses comenzaron a sembrar la alerta por todo el territorio.

El cuerpo principal de la flota inglesa esperaba a los españoles al oeste de Plymouth. Ya antes de que la Armada entrase directamente en combate, disfrutaban los británicos de una ventaja decisiva y esencial: "como traían bajeles ligeros y muy bien gobernados", escribe Medina-Sidonia, ganaron de buenas a primeras la partida meteorológica –la dirección del viento– y la mantuvieron durante todo el resto de la cruenta campaña. Con sus maniobreras y bien artilladas naves podían imponer ahora, como se les antojase, el planteamiento del combate; podían perseguir incansablemente a la Invencible y aun mantener a ésta a la distancia que se les ocurriera, sometiéndola al duro fuego de sus cañones de largo alcance. El objetivo principal que perseguían los ingleses era evitar a toda costa que los españoles se les acercaran. Sus barcos, bajos y de manga estrecha, se escabullían con soltura entre los pesados galeones de la Gran

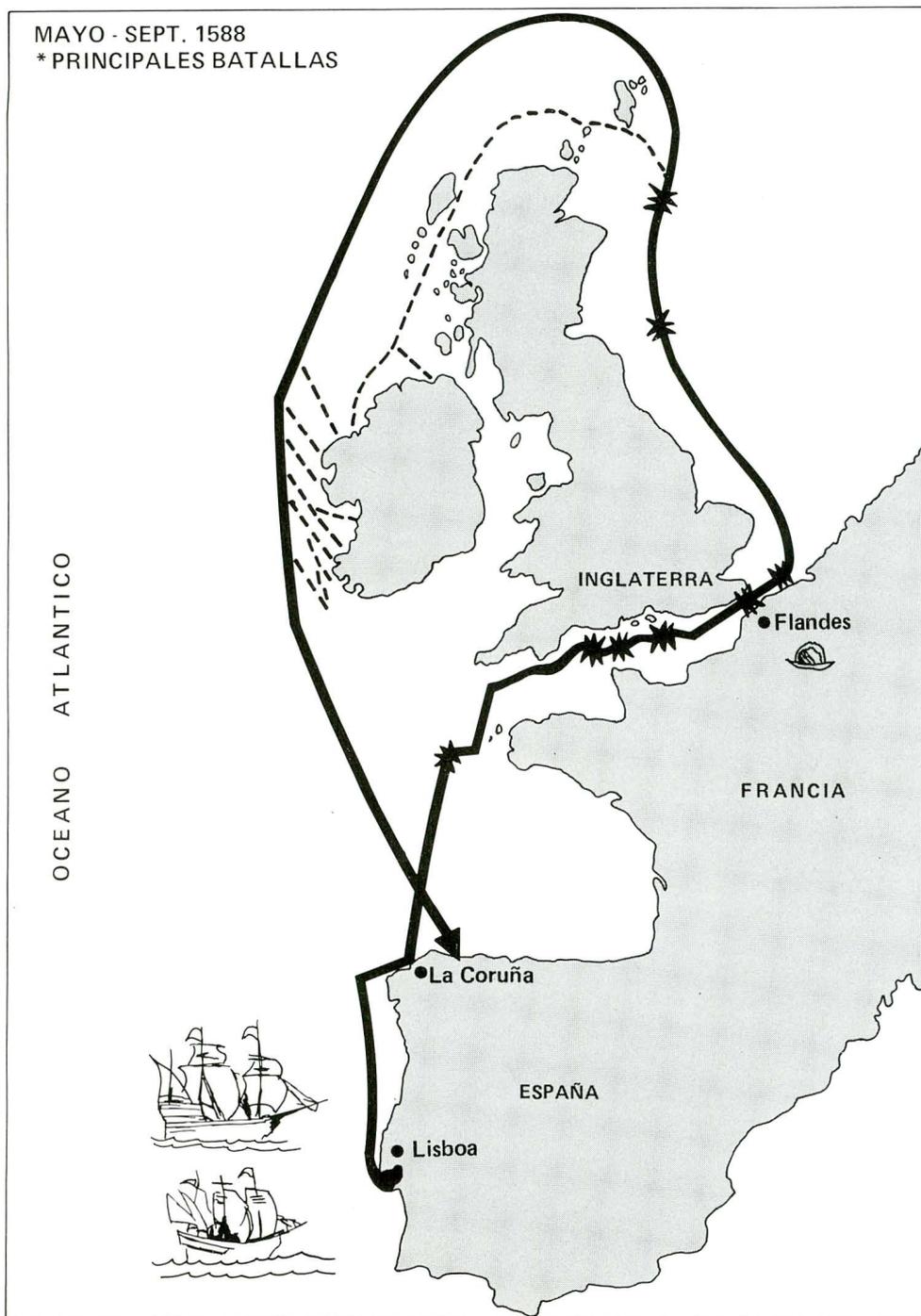
Armada y lanzaban mortíferas andanadas al paso. Las cubiertas de los galeones eran, por el contrario, demasiado altas; sus bocas de fuego disparaban por encima de las embarcaciones enemigas y causaban poco daño. Los ingleses, interin, se desplazaban libremente bajo aquel fuego alto, y con mucha capacidad de maniobra, repetimos, dejaban al enemigo confundido y en la impotencia. Pero “los capitanes de Medina-Sidonia conocían su oficio; la flota española maniobró con gran precisión hacia su famosa formación creciente, presentando una sólida defensa a los ingleses, que permanecían en su formación de vanguardia y que tenían que cuidar de no quedar atrapados entre las dos alas”<sup>9</sup>.

### La batalla crucial

Insistamos, antes de continuar, en un aspecto importante de la gran operación naval, lucha consiguiente y consecuencias que tratamos de esbozar. La tradición popular británica –y merced a la influencia de ésta, en general, la sajona y la centro-europea– las narraciones novelescas o pseudohistóricas y, en fin, los relatos patrióticos hiperbólicos y desbordados, y hasta más de algún trabajo serio, han deformado hasta la saciedad los caracteres de esta trascendental batalla. La moderna historiografía científica inglesa, en cambio, no comparte de ningún modo este criterio<sup>10</sup>. La leyenda despectiva, pues, que pinta a Medina-Sidonia como un perfecto inepto y como un Almirante descentrado, y a sus hombres como torpes mesnadas presa de ataques de pánico, es simple y pura ficción, barata propaganda, fantasía patriótera; historia, de ningún modo. “Los españoles –escribe Walsh– no tuvieron nada de qué avergonzarse; sí mucho de qué enorgullecerse y muy poco que lamentar, como no fueran sus malas venturas”<sup>11</sup>.

Tampoco, lo explicaremos en detalle más adelante, fueron irreparables y catastróficas las pérdidas y las consecuencias mismas del revés. Al respecto, concluye el conocido historiador y catedrático inglés John Lynch, “el suceso más destacado de estos años no fue el desastre de la Invenible sino la rapidez con que España se recuperó”<sup>12</sup>.

A pesar de que los ingleses se resistieron a ser atraídos y a permitir que los temibles tercios los aferrasen y los abordasen, su bombardeo de largo alcance –una táctica relativamente nueva en la guerra del mar– no poseía la necesaria precisión y, sobre todo, potencia para horadar los gruesos cascos de los galeones hispanos. De modo que no pudieron romper la formación que presentaba la Invenible. “La técnica marinera, la disciplina y el espíritu combativo de los hombres de Medina-Sidonia fueron soberbios”<sup>13</sup>. Mientras subían lentamente las naves españolas por el canal, sus pilotos lograron mantener la astuta y dúctil formación. Después de cuatro horas de constante lucha, la Invenible siguió impávida, llena de poder de lucha, sin dejar de avanzar hacia su meta. Viendo los ingleses que una urca y un galeón hispanos se rezagaban, los atacaron con inaudita violencia; las galeazas de retaguardia corrieron a auxiliar a sus camaradas, y lo consiguieron a pesar de encontrarse las dos naves españolas rodeadas de enemigos. Mientras tanto, la capitana de Howard y otro navío inglés, siempre con el viento a favor, cayeron directamente sobre la almiranta de Medina-Sidonia, que dirigía la vanguardia. Los británicos, osadamente, se aproximaron más cerca de lo corriente y lanzaron feroces andanadas con los pesados cañones de cubierta, esperando herir a la gran nave del duque en la línea de flotación y hundirla. Recalde y varios otros



TRAVESIA DE LA ARMADA INVENCIBLE

capitanes volaron en ayuda de su jefe; el enemigo huyó enseguida, perseguido por la almiranta hispana y los suyos, que navegaban desesperadamente a vela y a remo para trabarse por fin, de veras, con "el inglés".

El 6 de agosto Medina-Sidonia se detuvo frente a Calais; había perdido sólo dos naves, y aun, en gran parte, por causas accidentales. La flota de la Reina, por su parte, seguía disfrutando del viento a su favor y ahora se veía reforzada por las escuadras que bloqueaban a Farnesio. Cuando la Invencible echó anclas a unas cuantas millas de Calais, había llegado el momento del que dependía toda la operación: el encuentro de la Armada con el Ejército del duque de Parma. Desde este punto, el Almirante envió un despacho a Farnesio pidiéndole que embarcara ipso facto a sus hombres. La respuesta fue una cortés negativa: no podía hacerlo mientras la Invencible no expulsase de aquellas aguas a los barcos ingleses y a la escuadra holandesa de Nassau, que le cerraban el paso. El desaliento de los españoles aumentó cuando vieron aparecer a toda la poderosa Armada inglesa, cuya superioridad artillera y de condiciones marineras habían experimentado ya en carne propia. ¿Consideró tal eventualidad el Rey, en su lejano palacio castellano, al atar decenas de cabos sueltos y sincronizar, como Dios manda, los mil detalles estratégicos de la expedición? Casi con certeza que sí. ¿Se le escapó el detalle esencial, le dio un carpetazo al asunto, lo olvidó o lo menospreció? Es muy posible, en cambio, que el Almirante se enterase del grave obstáculo sólo al echar anclas frente a Calais.

"Nadie lamenta esta situación más que yo – expresó Farnesio – y lo he lamen-

tado desde el comienzo". Desde mediados de julio aguardaba Farnesio el arribo de la Invencible con sus tropas y las lanchas en los puntos de embarque de Dunquerque y Nieuwpoort. Las noticias que fue recibiendo mientras la Armada avanzaba por el canal confirmaron sus peores sospechas: sin escolta no podría romper solo el peligroso asedio anglo-holandés. Y a Medina-Sidonia le resultaba igualmente imposible acercarse a Dunquerque, porque sus galeones tenían un calado superior al que permitía el puerto flamenco. A la Armada no le quedaba, pues, otra alternativa que permanecer en alta mar. No se produjo, por lo tanto, la reunión y la empresa misma fracasó en su punto cardinal.

Aprovechando la oscuridad aquella noche, los ingleses, cuando se levantó viento del oeste y la marea subía en el canal, transformaron ocho de sus naves más rápidas en brulotes, los encendieron y acto seguido los lanzaron a toda vela a favor del viento y de la corriente, contra la Invencible. Medina-Sidonia no perdió de ningún modo la cabeza: temiendo que los brulotes contuviesen minas, hizo levar anclas fría y conscientemente. Rompía filas para dejar pasar las naves en llamas y después volver a sus posiciones. Tras los brulotes, al alba del lunes, se presentó prácticamente la totalidad de la flota británica –unas 150 naves– dispuesta a decidir la lucha. "Con hermoso alarde de dirección, colaborado por un inteligente cuerpo de subalternos y una guarnición disciplinada, Medina-Sidonia pudo recomponer la formación de sus grandes navíos, de nuevo, frente a Gravelinas"<sup>14</sup>. Se iniciaba así una de las más terribles batallas de la Historia, que duró, furiosamente, desde las nueve de la mañana hasta el anochecer.

“Nunca en la Historia – escribe Walsh– ni siquiera en Lepanto, los marinos y soldados españoles dieron ejemplo más espléndido de lo que eran capaces aquellos hombres agotados por nueve días de lucha y tras una noche de ansiedad y terror; acosados por los elementos y medio enfermos por el bizcocho podrido...”<sup>15</sup>, y aún más, escasos de munición, después de seis semanas de navegación, a bordo constantemente, lejísimos de sus puertos de embarque y de su tierra. Los ingleses cayeron sobre la almiranta directamente y sobre los galeones *San Mateo* y *San Felipe*, “los dos más hermosos del mundo”, con singular furia. El resto de la Armada, unas cincuenta unidades de guerra, imposibilitadas para abordar, con sus santabárbaras semiagotadas, eran materialmente despedazadas por los obuses ingleses, pero rechazaron una y otra vez la oferta de cuartel si se rendían. Parecía imposible que Medina-Sidonia, con su nave desmantelada, casi irreconocible por los destrozos, pudiese continuar la resistencia. Y en el momento crítico, cuando el destino de la Invencible seguía en la balanza, oscureció el cielo, ya al atardecer, y una turbonada terrible de viento cayó sobre las dos flotas ensangrentadas y las separó. Así terminaba la cruenta jornada de las Gravelinas. Durante toda la noche el viento y la lluvia azotaron despiadadamente a las maltrechas naves hispanas, y a la mañana siguiente se encontraban muy distantes de la escuadra inglesa, desarboladas en su mayoría, dispersas y zarrandeadas peligrosamente, muy cerca de los inseguros arenales de Zelanda. El duque reunió con presteza su consejo de guerra, que decidió retornar cuanto antes a las desguarnecidas costas de la Península.

Al día siguiente, el resto de la Armada comenzó a retirarse hacia el norte.

Farnesio, indefenso en la costa flamenca, desembarcó a sus tropas y regresó a Brujas, donde tuvo que aguantar otro tipo de tormenta: las críticas más despiadadas. El fuerte viento sur no dejó de soplar hasta que las naves españolas arribaron a las islas Orcadas. El duque siguió a la cabeza de sus maltratados navíos, afrontando los violentos temporales de costas y mares desconocidos para los pilotos españoles y portugueses. En la travesía perdió miles de sus mejores hombres. Sin embargo, gracias a su serena dirección y a la capacidad de sus pilotos y oficiales, logró salvar el sesenta por ciento de la gran flota, pero menos de la mitad de sus hombres. Según informaciones del Gobernador inglés de Connaught, en las costas de su distrito se ahogaron seis o siete mil españoles, y los que consiguieron ganar las orillas fueron acuchillados por los ingleses, sin excepción ni misericordia.

Casi dos meses aguardó las noticias el rey don Felipe, en su retiro de San Lorenzo el Real. En dos misivas que le dirige a su hija, la duquesa de Saboya, le expresa la esperanza de que “mi Armada” haya “vencido a la de Inglaterra o parte de ella”<sup>16</sup>. El 23 de septiembre de 1588 arribaba a Santander el duque de Medina-Sidonia, en un estado de semidelirio. El resto de los capitanes no compartieron la suerte del Almirante. El valiente Alonso de Leiva vio que su gran navío se hundía irremediablemente; llevó a sus hombres a bordo de una galera y la dirigió a la costa escocesa, pero la galera tampoco pudo aguantar la furia de aquellos mares; el casco se abrió y Leiva y la inmensa mayoría de sus tripulantes se ahogaron. Recalde, el fuerte vasco, consiguió reparar como pudo siete de sus barcos y con ellos tomó rumbo a la costa de España. Apenas llegó a La Coruña murió víctima de sus

terribles privaciones y pesares. Igual suerte corrió su paisano Oquendo al arribar a Santander. El propio que le despachó Medina-Sidonia al Rey, desde la costa cantábrica, informó a éste en detalle sobre el terrible desenlace de la tragedia.

## A la ofensiva de nuevo

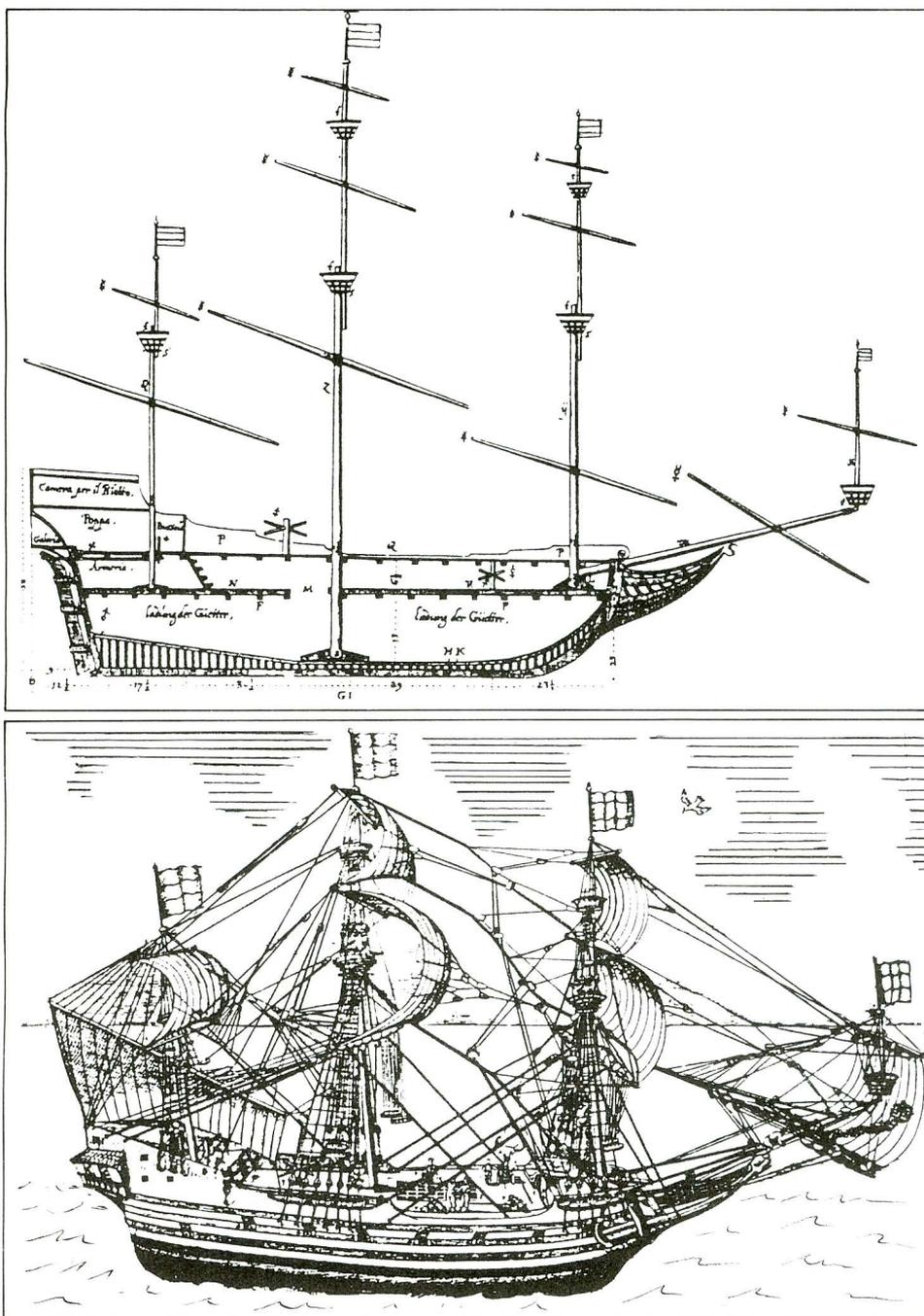
Felipe II se mostró exteriormente imperturbable. Si no pronunció entonces las conocidas palabras que la tradición le atribuye —“Yo envié mis naves a luchar contra los hombres, no contra los elementos”— es más probable que pronunciase las que Estrada le atribuye en sus *Décadas*: “Doy gracias a Dios que me haya dejado recursos para soportar tal pérdida y no creo que importe mucho que nos hayan cortado las ramas con tal que quede el árbol de donde han salido, y de donde pueden salir otras”. Cuenta el historiador jesuita F. Colin que un misionero de su orden, el P. Alonso Sánchez, se encontraba precisamente en El Escorial, para obtener una audiencia con el monarca, cuando llegó el despacho anunciando el fracaso de la empresa contra Inglaterra. El religioso buscaba ayuda para las misiones españolas en las Filipinas y en China. Felipe II lo recibió con su habitual tranquilidad y cortesía, oyó con parsimonia sus peticiones, tomó en las manos los antecedentes que le extendía el jesuita y le prometió estudiar el asunto.

Si la moral de los españoles no se desplomó bajo la impresión del desastre, se debió en parte a la imperturbable continuidad demostrada por su “Rey y Señor”. Mas a despecho de su increíble sangre fría, de su valerosa continencia externa, el anciano don Felipe quedó profundamente herido por la pérdida de la flor y nata de su querida Armada. Cuando marchó a Ma-

drid, para dar personalmente las órdenes de que se asistiera debidamente a sus tripulantes y soldados, y de que se repararan los barcos salvados, uno de sus más cercanos consejeros escribió confidencialmente a Farnesio: “Su Majestad ha sentido de modo increíble lo que ha sucedido”.

Para el duque-Almirante no tuvo el soberano ni una sola palabra de reproche; le permitió volver a sus latifundios de San Lúcar y no le retiró ni su gracia ni su confianza, pero jamás volvió a enviarlo al mar. ¿Fracasó la Invencible, entonces, por culpa del Almirante? Por cierto que no. El “fino y buen caballero” demostró, como hemos visto, no sólo coraje, sino auténticas dotes de mando. Tampoco podemos atribuir a Farnesio el desastre. El duque de Parma era un excelente jefe; su mismo sentido moral y táctico le habían impedido lanzar a sus tercios a la ciega destrucción. Ambos jefes cumplieron a carta cabal con su deber; la causa misma del revés, como hemos visto, los exime de toda culpa.

Luego que hubo terminado la lucha, los vencedores no se dieron cuenta de la magnitud de su victoria. Por el contrario, bien veían los jefes ingleses que habían obligado a los barcos españoles a abandonar el canal, pero temían que, reparados en Dinamarca o Noruega, volviesen al combate. En los días que siguieron al encuentro debieron enfrentarse, por su lado, con una terrible tragedia: “Las enfermedades y la muerte se ceban asombrosamente en nosotros; y es muy doloroso ver aquí en Margate cómo los hombres, no habiendo lugar donde albergarse, mueren en las calles”, escribía lord Howard a uno de sus camaradas. Semanas más tarde el mismo Almirante británico se dirigía al lord del Tesoro: “Me compadezco de ver morir a los hombres de hambre después de tal servicio... Por ello yo quisiera que la Reina



VISTA DE UN CORTE TRANSVERSAL DE UNA NAVE HOLANDESA Y VISTA COMPLETA DEL MISMO BARCO. ESTE TIPO DE EMBARCACION, CONSTRUIDA A BASE DE MODELOS ESPAÑOLES, A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVII NAVEGABA POR TODOS LOS MARES CONOCIDOS.

*DIE SCHIFFE DER VOELKER. TRAUM, GESCHICHTE, TECHNIK,*  
 FREIBURG IM BREISGAU, 1962, p. 346.

abriese un poco la bolsa para socorrerlos...". Pero "Isabel – escribe sir Charles Petrie – no tenía intención alguna de abrir la bolsa, pues, a diferencia de Felipe II, no había nada de hidalguía o generosidad en su carácter"<sup>17</sup>.

Sedienta de venganza ahora, tan cauta y precavida antes, "the Queen" aceptó con extraña precipitación un absurdo plan de desembarco en Portugal. En la primavera del año siguiente –1589– en efecto, zarpó de Plymouth una fuerte escuadra inglesa, bien artillada, al mando de Drake, a bordo del *Vengeance*, capturado más tarde por los españoles; el Almirante inglés desembarcó primeramente en La Coruña y luego apareció en Lisboa, donde fue rechazado enérgicamente por el Cardenal-Infante don Alberto de Austria, a cargo del reino lusitano en nombre de Felipe II. Aquella deslucida tropa, incapaz de medirse con la infantería española, reembarcó, diezmada y vencida, y volvió a Inglaterra. La presencia en Portugal de los derrotados disgustó sobremanera a Isabel, lo que redundó en descrédito de su jefe, Drake, que perdió la gracia de su Reina. La "contra-Armada inglesa", el golpe abortado de Drake contra el litoral de Galicia y Lisboa, demostró que España, igual que Inglaterra, resultaba inatacable, incluso por tierra.

Con respecto a los efectos materiales de la derrota de la Invencible, tampoco fueron éstos catastróficos e irreparables, como se ha repetido y reitera aún. La flota española "no sólo repuso sus bajas con notable rapidez, sino que se convirtió en una fuerza más poderosa aún de lo que había sido"<sup>18</sup>. El desastre no fue, pues, decisivo. Tampoco ganó Inglaterra en esa ocasión el dominio de los mares: el Atlán-

tico era demasiado extenso para que una sola potencia lo sometiese, a esas alturas y con los medios técnicos de la época. España siguió controlando soberanamente la importante travesía de Indias, y aquí sí que se batió con éxito. Inmediatamente después del revés, Felipe II ordenó reconstruir la Marina de Indias, protegiéndola con nuevos tipos de naves, y para asegurar los cargamentos del tesoro los confió a flotas de rápidas y maniobreras fragatas y gallizabras que podían atacar a/o escapar velozmente de los asaltantes enemigos. Los caudillos rivales de la época comprendieron claramente dónde residía el poder del Rey Católico. "España quiere apoderarse de Flandes a través de Inglaterra – escribía a sir Francis Walsingham un cabecilla hugonote – pero vosotros podréis apoderaros de España a través de las Indias. Es por aquí por donde hay que atacarla"<sup>19</sup>.

Pero Felipe II se les había adelantado. Y no sólo con la reconstrucción de la Armada de las Indias. Después de las piraterías de Drake por las costas indianas, desarrolló el rey hispano un consecuente plan de defensa de estos dominios, tanto por tierra como por mar. Y como resultado – gracias a la incansable labor del técnico militar Juan de Tejada y del ingeniero civil Juan Bautista Antonelli – se fortificaron los puertos antillanos mayores<sup>20</sup>, se crearon guarniciones regulares en ellos, rápidas escuadrillas y hasta una flota para todo el Caribe, "la Escuadra de Barlovento".

La eficacia de las nuevas defensas quedó en evidencia a costa de los inveterados enemigos de España: Drake, Hawkins y Howard. En 1595 se hizo a la vela el incansable Almirante John Hawkins, al

frente de 27 navíos, con rumbo a las Indias, seguido de sir Francis Drake, que había vuelto a la gracia real. Pero esta vez las guarniciones, las fortalezas recién construidas y las naves de guerra españolas, los esperaban con impaciencia en los puertos caribes y de Tierra Firme. Los invasores fueron repelidos en Panamá y Puerto Rico. Ante la fortaleza de San Juan cayó fulminado, por la fiebre y el revés, al Almirante inglés. Poco después sus dos camaradas de correrías, Howard y Drake, camino este último del opulento Portobelo, seguían la misma suerte<sup>21</sup>.

Casi al mismo tiempo, el anciano y tenaz Felipe II, a base de su reconstruida y renovada Marina, volvía a emprender la ofensiva, e irritado por el ataque de Essex a Cádiz en 1596, el año siguiente despachó una nueva y poderosa Armada contra Inglaterra. El balance militar, después de sus infatigables labores y desvelos, hacia el final de los días del Rey Católico, era del todo favorable: había mantenido y mejorado el aparato defensivo de la Península, reconstruido y reforzado la Marina y conservado intacta la mayor fuente de su poder, su Imperio americano. Durante los últimos años de su reinado el manantial del tesoro indiano era más seguro y constante que nunca antes. Ahora sí que podía morir tranquilo en su retiro de San Lorenzo el Real, a los pies de la sierra de Guadarrama.

### La réplica inglesa de la Invencible

Un par de décadas después de Drake, Howard, Essex y los suyos, los altos *lords* del *Admiralty* dirigieron un nuevo asalto contra Cádiz (1625). "Fracasado y ridículo –recogemos el juicio de Elliot<sup>22</sup>–

los soldados y tripulantes de las casi 130 naves anglo-holandesas de la expedición cometieron todos los errores imaginables: dejaron que la flota española de Indias emprendiera una acción evasiva; el ataque a las ciudades estuvo mal dirigido y fue rechazado por las levadas locales, y la operación en su conjunto terminó en un desastre"<sup>23</sup>.

Siglo y medio más tarde, no obstante, en aguas hispanoamericanas, ante los imponentes muros defensivos de Cartagena de Indias, zozobraría una réplica inglesa de la Invencible, la gigantesca flota del Almirante Edward Vernon<sup>24</sup>. Hasta que Pershing cruzó en dirección contraria el Atlántico en 1917, fue ésta la mayor expedición que jamás había atravesado el "mar océano". Mientras que la flamante escuadra navegaba hacia el Caribe, el Almirantazgo inglés despachó al comodoro George Anson, barón, "the father of the English navy", al mando de otra flota con la orden de dirigirse hacia el Pacífico, capturar galeones del Perú, ocupar El Callao, adueñarse finalmente de Panamá y hacer contacto con Vernon. Este, a su vez, debía cumplir otra misión no menos utópica e ilusoria, pues pretendía conquistar "el arco de Aquiles", la llave de los dominios españoles en las Indias: San Juan de Puerto Rico, La Habana, Veracruz, Portobelo y Cartagena, completando con la misión de Anson la gran tenaza que permitiría a Inglaterra, fantaseaban los altos *lords*, apropiarse de todo el continente colombino, nada menos. Los ingleses ponían en marcha, de esta manera, una antigua aspiración nacional: "cortar el istmo", con el objeto de partir la unidad territorial del Imperio español y ocupar el Perú, emporio de soñadas y envidiadas riquezas desde los tiempos de "Guatarral"; así llamaban los españoles de la época a sir

Walter Raleigh. Convertir, en una palabra, la América española “into an english America”.

El barón Anson, naturalmente, no logró cumplir ninguno de los puntos cardinales de su quimérica empresa. “The ships were badly equipped and manned...”, de modo que debió alterar el rumbo: en vez de unirse con Vernon en Panamá, con la única nave que le quedaba, el comodoro Anson fue a dar a las costas de China<sup>25</sup>. El Almirante Vernon fue rechazado en La Guaira, consiguió arrasar Portobelo y al frente de su poderosa Armada –un total de 180 naves, 23 mil combatientes y un par de miles de colonos procedentes de Virginia con sus respectivos esclavos negros– atacó con inusitado ímpetu, en tres ocasiones (13 de marzo y 3 de mayo de 1740 y 13 de marzo de 1741), las fortalezas de Cartagena.

Por fin, tras largas semanas de enconada lucha con los defensores españoles, criollos e indios, dirigidos por el Teniente General don Sebastián de Eslava, virrey de Nueva Granada y Teniente General de la Real Armada a cargo del puerto y sus fortalezas, consiguió “el inglés” apropiarse

de la mitad de la bahía, e ipso facto, ante perspectivas tan favorables, despachó el Almirante Vernon un veloz paquebote a Inglaterra, anticipándose a dar por consagrado el éxito de la empresa. Pero el destino le jugó una mala partida, que por siempre acompañará su memoria. Un mes después comenzaba, el resto de su orgullosa flota, vencida y desarbolada, a abandonar para siempre la bahía cartagenera. En la prolongada y cruenta lucha había perdido “la flor de sus oficiales”, varios miles de combatientes y no pocas embarcaciones. Los ingleses se marchaban, pero “sólo a reforzarse a Jamaica”, le aseguraron unos subalternos de Vernon a un oficial español prisionero. “Señores –les respondió éste– para venir a Cartagena es necesario que el rey de Inglaterra construya otra escuadra mayor porque ésta sólo ha quedado para conducir carbón de Irlanda a Londres, lo que mejor les hubiera estado, y no emprender conquistas que no pueden conseguir”<sup>26</sup>.

Pero aquí no terminan “los duelos y quebrantos” del marino inglés’, pues “Vernon suffered another reserve at Santiago de Cuba in 1741 and returned home in 1743”<sup>27</sup>.

## NOTAS

<sup>1</sup> Felipe II, *Epistolario Familiar*, Madrid, 1975, p. 94.

<sup>2</sup> John Lynch, *Spain under the Habsburgs*, Oxford, 1965. Hay versión castellana: *España bajo los Austrias*, dos tomos, Barcelona, 1970, tomo I, p. 390. Vide nuestra recensión sobre esta excelente obra en *Boletín Histórico*, N° 11, mayo de 1976, Caracas, pp. 350-364.

<sup>3</sup> Prudencio de Sandoval, *Historia del Emperador Carlos V*, Madrid, 1846, tomo VII, p. 418.

<sup>4</sup> C. Fernández-Duro, *Historia de la Armada Española desde la unión de Castilla y Aragón*, Madrid, 1896, tomo II, p. 161.

<sup>5</sup> Lynch, op. cit., tomo I, p. 407.

<sup>6</sup> I.A. Wright, *Furhter English Voyages to Spanish America, 1583-1594*, London, 1959, p. 134.

<sup>7</sup> Duque de Maura, *El Designio de Felipe II*, Madrid, 1957, p. 163.

<sup>8</sup> Gregorio Marañón, *Antonio Pérez*, Madrid, 1947, tomo I, p. 216.

<sup>9</sup> Lynch, op. cit., p. 421. El ataque de Drake a Cádiz había puesto en evidencia las excelentes condiciones marineras de la nueva flota inglesa, así como la potencia y facilidad de manejo y movimiento de sus cañones. Al organizar, reparar y aparejar la Armada, Felipe II, sin embargo, no abandonó la táctica española del abordaje, pero consciente de la eficacia artillera del enemigo hizo instalar cañones de hasta 50 libras en sus pesados navíos, destinados, en todo caso, a facilitar la destrucción del enemigo en la lucha a corta distancia.

La flota inglesa, reiteramos el detalle, ponía en práctica ante la Armada española un criterio de guerra enteramente nuevo, combinando, como hemos indicado, la velocidad y maniobrabilidad de sus veleros con el empleo de baterías de costado, compuestas de cañones livianos, numerosos y de largo alcance (*culverins*, o sea, culebrinas). Sus naves atacaban desde barlovento, a prudente distancia, y manteniéndose fuera del alcance de las peligrosas salvas enemigas de 50 libras. Por lo mismo, los ingleses llevaban a bordo sólo 1.500 soldados y, en cambio, casi 15 mil marineros, mientras que los españoles transportaban unos 20 mil tercios aguerridos en el abordaje y únicamente 8 mil tripulantes. Vide el cuadro de la cita 10.

<sup>10</sup> Vide William Th. Walsh, *Felipe II*, Madrid, 1958; sir Charles Petrie, *Philip Second of Spain*, London, 1963 (hay versión española: *Felipe II*, Madrid 1964); J. H. Elliot, *Imperial Spain, 1469-1716*, London, 1963 (hay versión castellana: *La España Imperial*, Barcelona, 1965); Garret Mattingly, *The Defeat of the Spanish Armada*, London, 1959, John Lynch, op. cit.

Las fuentes inglesas ponen énfasis en las básicas diferencias de objetivo que se observan entre las dos marinas, confrontando el número de hombres y los armamentos empleados (*Encyclopaedia Britannica*, vol. II, ed. 1964. pp. 415-416):

País	Buques		Tripulación		Cañones (4 libras, arriba)			
	Total	Hilera frontal	Soldados	Marineros	Total	% pesados corto alcance	% livianos largo alcance	Peso medio del proyectil
España	130	68	19.000	8.000	1.124	44	56	17 lb.
Inglaterra	197	61	1.500	14.500	1.972	5	95	7. 1/2 lb.

<sup>11</sup> William Th. Walsh, op. cit., p. 720.

<sup>12</sup> Lynch, op. cit.

<sup>13</sup> Lynch, op. cit.

<sup>14</sup> Lynch, op. cit.

<sup>15</sup> Walsh, op. cit.

<sup>16</sup> Felipe II, *Epistolario* cit., p. 288.

<sup>17</sup> Sir Charles Petrie, op. cit., p. 288.

<sup>18</sup> Elliot, op. cit.

<sup>19</sup> *Ibidem*, op. cit., p. 313.

<sup>20</sup> Vide Juan Manuel Zapatero, *Historia de las Fortificaciones de Cartagena de Indias*, Madrid, 1979. Con magníficas ilustraciones y, naturalmente, documentados estudios.

<sup>21</sup> El odio y horror que inspiraba en España “Dráquez” o “el Draque”, halló su concreción literaria en el poema *La Dragontea*, de Lope de Vega. Salvador de Madariaga estima que los pingües saqueos del “gentil pirata” proporcionaron la base del Banco de Inglaterra, de la Compañía de Indias y de parte de la prosperidad económica del país: *El Auge y el Ocaso del Imperio Español en América*, Madrid, 1977, p. 137.

<sup>22</sup> Elliot, op. cit.

<sup>23</sup> Lynch, op. cit. Sólo cerca de cincuenta naves retornaron a sus puertos de origen, la mayoría de ellas “bien destrozadas”, “y habiéndose tomado muestra a la gente de guerra, se hallaron tan solamente 5 mil hombres, de 12 mil que se embarcaron”. Cita documental de José Alcalá-Zamora: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Madrid, 1975, p. 225. El conde-duque de Olivares, primer ministro de Felipe IV, presenta a los infortunados combatientes británicos retirándose “y huyendo que dejaban las armas en el suelo y las arrojaban por poder correr más”: *Memoriales y Cartas del Conde-Duque de Olivares*, tomo I, Madrid, 1978, p. 185. Un aguerrido veterano de Flandes, don Fernando Girón, dirigió la defensa de Cádiz, a pesar de “su poca salud y su mucha edad... desde su silla”; de esta manera lo representó Zurbarán en su famoso cuadro, pintado expresamente para el Salón de los Reinos del Palacio del Buen Retiro.

<sup>24</sup> Tanta era la fama del altivo Almirante – a propósito del lienzo de Zurbarán de la cita anterior – que antes de hacerse a la mar posó incluso ante Thomas Gainsborough. El soberbio retrato, obra del mayor pintor británico del siglo XVIII, luce hoy en la National Gallery.

<sup>25</sup> *Encyclopaedia Britannica*, volumen I, ed. 1964, pp. 1027-1028.

<sup>26</sup> Vide la cita documental completa en Juan Manuel Zapatero, op. cit., 124.

<sup>27</sup> *Encyclopaedia Britannica*, volumen xxiii, ed. 1964, p. 88. Vide, además, Juan Manuel Zapatero, *La Gran Batalla de Cartagena de Indias, Réplica de la Armada Invencible*, ABC, edición aérea, Madrid, 7 de noviembre de 1976, así como su op. cit. José Vicente Mogollón Vélez, *La Armada Invencible Inglesa fue Derrotada en Cartagena de Indias*, ABC, edición aérea, Madrid, 14 de noviembre de 1976.

Más de un historiador sajón – William Coxe en su conocida historia sobre los Borbones, entre ellos – ha pretendido asegurar que Cartagena estaba en tan buen estado de defensa que hubiese podido resistir a un ejército de 40 mil combatientes (sic). Excelente argumento éste en favor de la eficacia de las defensas hispanoamericanas y de la calidad superior de la arquitectura militar española. A estas alturas nos preguntamos, ¿qué otros puertos del mundo contaban con tan formidables defensas? En otra ocasión, más tardía, a fines del mismo siglo xviii, el General inglés Abercromby, fracasado por completo su temible ataque y asalto a San Juan de Puerto Rico (1798), pretendió mitigar la derrota con argumentos similares.

