

EL DUQUE DE MEDINA-SIDONIA AL MANDO DE LA GRAN ARMADA

Dr. Boris Osés

Estamos ya muy cerca del cuarto centenario de un importante episodio naval; "la empresa de Inglaterra", como la denominaban los marinos y soldados hispanos contemporáneos, que acometió la Gran Armada de Felipe II en 1588. Y no deja de ser curioso en este contexto que los propios españoles hayan adoptado tan difícilmente el epíteto que se suele asignar a la Armada "Invencible", que sarcásticamente acuñaron hace siglos los numerosos secuaces de la Leyenda negra. Los únicos calificativos que le otorgan los documentos españoles coetáneos son los de "felicísima" o "gran" Armada, pero jamás "invencible". Los historiadores ingleses, en cambio, han reservado hasta el tiempo presente un sustantivo un tanto ampuloso, "the Armada", pero sin más atributo burlesco. En todas sus investigaciones y estudios la denominan escuetamente "the Spanish Armada", y en sus monografías más recientes hablan de los "Armada guns", "If the Armada had landed", con una ecuanimidad y justicia que honran a la escuela historiográfica inglesa contemporánea.

En las dos últimas décadas los historiadores británicos han podido disponer, es cierto, de novísimos antecedentes sobre el suceso, los restos de varias naves de la Armada, lo que les ha permitido estudiar aspectos tan importantes como la técnica de construcción naval o la calidad y número de la artillería empleada por las naves españolas¹. Esta ampliación temática, sumada a la labor de revisión y reinterpretación de las fuentes clásicas —británicas e hispanas— ha dado lugar a que se publiquen en Inglaterra y los Estados Unidos varias decenas de títulos en los últimos años, entre los cuales figuran obras tan conseguidas, clásicas ya en la historiografía sobre el tema, como *The Defeat of the Spanish Armada*, del investigador y erudito norteamericano Garret Mattingly, o *The Voyage of the Armada*, del marino y estudioso británico David Howarth.²

En comparación con esta pluralidad y abundancia de títulos, la bibliografía hispana en torno a la cuestión, como el tema resulta naturalmente un poco ingrato de abordar, es bastante exigua. Después de los dos gruesos volúmenes con la denominación tradicional en los escritos españoles, *La Armada Invencible* de D. Cesáreo Fernández-Duro (1885), transcurre medio siglo para que surja una nueva colección documental sobre la materia; nos referimos a la obra de Herrera Oria (1930) con el mismo epígrafe. El duque de Maura, por su lado, a mediados de la década de los cincuenta, vuelve a insistir en la "Armada Invencible" en uno de sus últimos trabajos. Los lustros siguientes se caracterizan por un sostenido y largo silencio en torno al suceso que nos ocupa.

A la vista de los citados estudios británicos del tiempo presente, la leyenda en relación con la "empresa", que comenzó a forjarse en el mismísimo siglo XVI y centurias siguientes, se vio incrementada por los frutos de la idealización de los historiadores ingleses —sobre todo decimonónicos— que escribían en pleno apogeo imperial británico, opina David Howarth, "convirtiendo el episodio de la Armada en una gesta heroica para nuestra nación, muy alejada de la realidad" (El subrayado es nuestro). El mito, felizmente, ha dado paso a un balance sereno y ecuaníme que reconoce a los marinos y soldados españoles el debido mérito, ya que después de todo, agrega Howarth, "fueron ellos quienes, en aquellas fechas de 1588, precisaban de mayor valor, pues los ingleses defendían sus propias costas, mientras

que aquellos se aventuraban en mares desconocidos". Y sin contar, añadamos nosotros, con puertos amigos, aptos para los grandes galeones de la Armada, en todo el estrecho y litorales adyacentes.

La historiografía anglosajona del presente ha enriquecido el tema con otra importante novedad, la reivindicación de la figura más injustamente ofendida de todo el trascendental episodio naval, el Almirante del Océano don Alonso Pérez de Guzmán, el Bueno, séptimo duque de Medina-Sidonia. La injusta leyenda y los cargos contra el duque han llegado hasta nosotros. Y no vayamos muy lejos en la apreciación. Como la suegra del noble gaditano lo alabase de "fino y buen caballero", un historiador español de nuestro siglo, tan humano y sobre todo tan justo y honesto como D. Gregorio Marañón, por ejemplo, asiente con el cumplido, mas añadiendo con ironía, "desde luego, mejor caballero que almirante". Y más aún, el Diccionario de Historia de España, el léxico especializado más reciente y universalmente aceptado, lo califica simplemente de "hombre sin experiencia ni fortuna" que contribuyó "con su inepticia, al desastre de la escuadra". El cultismo inepticia, según el Diccionario de la Real Academia Española, equivale, nada menos, citamos, a la "calidad de necio". Más salados y ocurrentes, en todo caso, faz a la figura del duque, han sido los novelistas que se han asomado al tema. El Laberinto, verbigratia, de Manuel Mujica Láinez, el excelente novelista argentino, con una gran dosis de imaginación, lucidez e ironía, transforma la historia y la fábula en un vivísimo cuadro novelesco. Protagonistas y acontecimientos se suceden de acuerdo con los hechos históricos, pero la figura del duque no escapa de las sobadas afirmaciones de costumbre, pues el autor lo convierte en un ridículo y despreciable esperpento.

¿Quién era, entonces, el censurado personaje? ¿Merece la conducta de Medina-Sidonia, al frente de la Gran Armada, tales vituperios? El séptimo duque de Medina-Sidonia, IX Conde de Niebla y marqués de Sanlúcar de Barrameda, Grande de España y Toisón de Oro, podía atravesar media Andalucía sin que las ruedas de su carroza dejaran de hollar sus fértiles dominios. Los únicos retratos que de él quedan nos muestran a un anciano menudo, de barba grisácea y atuendo sombrío, ojos más bien dulces que inquisitivos, frente de pensativa expresión, con un inequívoco aire de profunda melancolía. No obstante, las imágenes que poseemos hoy en día se pincelaron mucho después de los eventos de 1588 que arruinaron su salud y su prestigio. Cuando mandaba la Gran Armada tenía don Alonso sólo 37 años. Según las crónicas de aquella época y a la vista de los aludidos retratos, lucía el caballero andaluz buena figura, tenía el rostro fino, candoroso, afilado por la negra barba. Realzaba la pequeñez de su estatura con el delicado dibujo de sus piernas y pies y la elegancia de sus pulcros modales. Todos estos caracteres fisionómicos nos retratan a un hombre apacible y amable por naturaleza, considerado, cortés. Por principio, detestaba el aristócrata las intrigas cortesanas, la violencia y hasta la vida militar, aunque por su alcurnia y obligación hereditaria era Capitán General de Andalucía. Porque sus mayores, los Guzmán, habían combatido todos en la lucha secular contra los invasores agarenos. Y aunque debía lucir los entorchados de su alto rango marcial, por su mismo carácter, don Alonso jamás había pretendido ser un buen soldado —ni nunca quiso serlo— y mucho menos almirante. No obstante, un año antes de su nombramiento de comandante en jefe de la Armada había debido cumplir sus deberes de oficial general.

En efecto, la oportuna llegada de Medina-Sidonia al frente de las milicias locales lo habían acreditado como "el Salvador de Cádiz", pues, merced a él se libraron los gaditanos del pirata Drake, Draquez o el Dragón, como lo motejaban los españoles. Dicen que le agradaba al duque cabalgar por sus campiñas andaluzas, en las que los hombres se descubrían con respeto a su paso y las muchachas le obsequiaban cumplidas reverencias. O

asomarse a las terrazas de su palacio de Sanlúcar para contemplar la ancha desembocadura del Guadalquivir, las marismas, las fértiles llanuras bañadas por el espléndido sol de Andalucía, en fin, los trigales, olivares, viñas, naranjales y limoneros, o los graciosos pueblecitos gaditanos, encalados, desbordantes de flores, indolentes, con sus preciosas iglesias igualmente blancas.

A mediados de febrero de 1588, sin embargo, se turbó repentinamente la bucólica paz que disfrutaba el patricio en Sanlúcar, con la llegada de un correo real ordenándole que en vista del fallecimiento del marqués de Santa Cruz se dirigiera de inmediato hacia Lisboa para asumir el mando de la Gran Armada y conducirla, en nombre de Dios y de Su Majestad Católica, a la conquista de Inglaterra. Otro español cualquiera no habría cabido en sí de orgullo, pero el duque quedó horrorizado. De una epístola escrita al secretario del rey, al recibir el nombramiento, obtenemos un conocimiento más cabal de su personalidad. La misiva en cuestión, para empezar, no merece el desprecio que varias generaciones le han otorgado. Primeramente, agradecía a Su Majestad haberse fijado en él para tan trascendental empresa, pero estimaba que no poseía ni el talento ni la fortaleza necesarios para lograr la proyectada meta, y por lo mismo, ni su conciencia ni su sentido del deber le permitían aceptar tal servicio, sencillamente porque carecía por completo de los más simples conocimientos náuticos. No son éstas las confesiones de un cobarde, de un patán presa del pánico ante la perspectiva del peligro, como se ha creído. Muy por el contrario, se necesitaba auténtico coraje moral para dirigirse en estos términos a Felipe II, y en las batallas navales que iba a conducir con gallardía demostró el duque que también poseía, y cómo, inaudito valor físico. Por toda respuesta, el rey le ordenó que acatase ipso facto la orden y que se encaminase sin dilación alguna hacia Lisboa, advirtiéndole que la Armada debía zarpar bajo su mando, a más tardar, el 1° de marzo. Un historiador inglés se imagina al flamante nuevo jefe de la flota en camino a Lisboa, inmerso en profundas meditaciones, pues aquella larga y fatigosa jornada lo conducía a un puesto en la historia y ésta no iba a juzgarlo por las virtudes y la suma de valores que él apreciaba, sino por los parámetros militares que le tocaría cumplir, tan ajenos todos estos a su modo de ser, "y el juicio sería implacable".

Una vez en Lisboa comenzó Pérez de Guzmán, el Bueno, por echar una detenida ojeada a los planes de batalla, informes y archivos administrativos de su predecesor, el marqués de Santa Cruz. Seguidamente se procuró un estado mayor, seleccionando con cuidado un grupo entre sus subordinados, de apellidos tan célebres como Recalde, Oquendo, Bobadilla, Bertendona, De Leyva y los dos primos Valdés. Podemos leer los currículos castrenses de estos caballeros, enterarnos de sus hazañas, pero los mismos no nos explican qué clase de individuos eran. Se sabe que los dos Flores de Valdés eran pendencieros y que se detestaban mutuamente; que De Leyva era el buen mozo, el guapo, del grupo de mandos, y un excelente y aguerrido general; que Recalde era el mayor de todos, un sesentón, muy anciano para la época, y quizá el capitán más admirable de Medina-Sidonia, siempre cortés, tranquilo y prudente. En términos generales, aceptaron todos estos hombres al duque, tal vez porque éste nunca pretendió siquiera sentar ante ellos cátedra de conocimientos náuticos o marciales, y siempre se manifestaba dispuesto a oír recomendaciones y sugerencias, aunque también, cuando se le planteaba algún grave problema, en virtud de su innato sentido común, solía cortar por lo sano, e iba el grano de las cosas, sin mayores titubeos.

Luego se ocupó el nuevo almirante del reparto de cañones y cargamentos en las naves, problema arduo si consideramos el "congelado caos" que encontró a su llegada a la capital lusitana. En antecedentes de la capacidad artillera de la marina enemiga, dedicó largas

jornadas a otro asunto trascendental: era preciso dotar de cañones de diverso calibre a su Armada. Y la cuestión era compleja, porque la fundición de cañones, arte difícil y raro en aquellos tiempos, casi lo monopolizaban los ingleses e italianos. Y por fin, cuando sus navíos estaban a punto de zarpar, se encontraban muchísimo mejor dotados de piezas de artillería que a su llegada, en febrero de aquel año 88, pero a pesar de ello la escasez de cañones de largo alcance, para las embarcaciones de primera línea, a juicio de los comandantes a las órdenes del duque, continuaba a estas alturas siendo alarmante.

A fines de abril, por otro lado, el número de galeones, sobre todo de combate, había aumentado en igual medida con el arribo de los navíos de "la guardia de Indias", los de Portugal, muy bien tripulados y armados, y el de Florencia, el más potente de cuantos militaban en la Armada. Veinte fuertes galeones en total, reforzados por cuatro galeazas (embarcaciones a remos, velas y tres mástiles) y cuatro grandes mercantes armados, formaron la primera línea. La segunda quedó integrada por 40 mercantes armados y un par de carracas (naves de transporte). Los restantes eran mercantes de apoyo, de abastecimiento y auxiliares —zabras de (dos palos), pataches (embarcaciones de carga de limitadas dimensiones) y fragatas para misiones de reconocimiento o para conducir órdenes urgentes. Ciento treinta naves en total, que por órdenes directas y personales del duque se habían carenado, ensebado y equipado de nuevo en su casi totalidad. La estadía de la Armada en Lisboa, en cambio, planteó al almirante gravísimos problemas logísticos, sanitarios, náuticos, militares y humanos, prácticamente insolubles muchos de ellos.

Con certeza que el duque aprovechó la espera en Lisboa, para explicar a sus comandantes, en consejo marcial, las instrucciones reales. Es fácil imaginarse el escenario y los personajes: la brillante procesión de embarcaciones trasladando a los mandos convocados por el duque, desde sus naves, vestidos con sus mejores galas y atuendos militares y navales, respondiendo al saludo de ordenanza de la tripulación del buque insignia, de acuerdo con su rango, y la ceremoniosa recepción, luego, en el centro de la capitana, que les prodigaba el almirante en persona. Y quizá, podamos igualmente echarnos a fantasear e imaginarnos a aquellos curtidos soldados y hombres de mar silenciosos al principio, en torno a la mesa del duque, arqueando luego las cejas, sorprendidos, conforme este les iba detallando el plan que proponía el monarca.

En esencia, el esquema era simple: la Armada debía dirigirse al "canal inglés" y navegar hasta el cabo de Margate para reunirse allí con el duque de Parma y asegurar el paso de las tropas del mismo, veteranas todas en las campanas de Flandes. De acuerdo, bien, pero ¿con qué flota contaba Farnesio para conducir sus hombres desde Flandes hasta Inglaterra? Todo el mundo sabía, además, que los holandeses rebeldes dominaban sin contrapeso el litoral desde Calais y Dunkerque hasta Frisia. El choque con la flota inglesa sería, pues, inevitable, problema que planteaba la cuestión que más temían todos. No precisamente la perspectiva de una gran batalla naval —eso lo deseaban de veras los hombres de Medina-Sidonia— sino la eventualidad de tener que trabar combate sin ningún puerto en retaguardia como hemos indicado. El enemigo disponía de sus propias bases, y muy a mano. Mas para los españoles no existiría ningún puerto mayor amigo con capacidad para el tonelaje de sus grandes naves.

La "felicísima" salió por fin del Tajo la tarde y la noche del 30 de mayo de 1588. Pero los vientos, desde el mismo comienzo, no la favorecieron de ningún modo. El 19 de junio, tres semanas después de zarpar de Lisboa, logra parte de ella anclar en La Coruña, afrontando multitud de escollos y dificultades de variada índole, sobrecargada encima con los veinte y tantos mil hombres que transportaba, y sobre los cuales comenzaba a sebarse una serie interminable de enfermedades y pestes. Medina-Sidonia pesó fríamente la situación y se dirigió otra vez al rey, expresándole sus más profundas y sinceras

convicciones. Las condiciones le eran del todo adversas, y el tiempo, fatídico, en pleno estío. Como Recalde, poco antes, con todo tacto no le decía al monarca, por cierto, que estaba equivocado, sino que otros lo inducían al error. Le manifestaba que su flota se encontraba dispersa y batida por los vientos y las tempestades desatadas, que sus hombres, a causa de las malas provisiones se sentían en un alto porcentaje enfermos. Que gran parte de los barcos, sobre todo los del Levante español e Italia, resultaban inapropiados para las agitadas aguas atlánticas. Que las costas cantábricas, lusitanas y andaluzas quedaban desguarnecidas, y lo mismo las Indias y posesiones portuguesas de ultramar. Que los Países Bajos volverían a levantarse tan pronto supiesen de cualquier descalabro de la Armada. Y suplicaba, por último, a Su Majestad, que considerase la conveniencia de concertar una paz ventajosa con Inglaterra o de, por lo menos, diferir la empresa un año más. Con tacto, inteligencia y sensatez le exponía, pues, los escollos que afrontaba, limitándose a citar verdades y datos bien concretos. Eso es todo. Pero cuando se publicó esta carta en Inglaterra, a fines del siglo pasado, muchos historiadores ingleses la interpretaron como un testimonio irrefutable más de que Medina-Sidonia era un necio y un cobarde. Pusilánime fue el epíteto más suave que muchos le confirieron. "Pero nadie libre de prejuicios —escribe Howarth a la vista del escrito— detectaría cobardía o insensatez" en lo que confiesa tan paladinamente. Pues, la misiva, estampa seguidamente, muestra todo lo contrario. Y en cuanto a cobardía y "pusilanimidad", que se le atribuye así de buenas a primeras, ya lo veremos actuar de cara al enemigo. La respuesta de Felipe II fue categórica e inmediata, manifestándose firme en la decisión de no alterar sus órdenes anteriores.

La estadía en el puerto gallego mejoró, no obstante, las condiciones de la flota; las provisiones frescas sentaron de maravilla a los tripulantes y soldados, se revisaron las condiciones técnicas de las naves y, lo más positivo, se presentó casi la totalidad de los barcos que faltaban. Y cuando por fin, fiel a las instrucciones reales, con las velas hinchadas por una suave brisa meridional, puso a la "felicísima" proa a Inglaterra, el duque se sentía una vez más prudentemente optimista.

¿Que ocurría, entretanto, en aguas británicas? Será conveniente, por de pronto, ir dilucidando algunos puntos muy controvertidos de la leyenda inglesa en torno a la victoria sobre la Armada. Es indudable que la reina Tudor disponía, y mucho antes, de una pléyade de excelentes capitanes, hombres de gran experiencia naval, y muchos de ellos, como Drake, de origen humilde, que crearon y desarrollaron, para empezar, el denominado "navío raso", un tipo de barco que pasó a convertirse en una auténtica y revolucionaria arma naval, y no una especie de fortaleza flotante para conducir soldados, según el concepto, en general, imperante en la época. La nueva norma liquidaba la antigua táctica de abordar a la nave enemiga, sustituyéndola por el combate a distancia, basado en la artillería naval. De modo que siguiendo las instrucciones de los mismos, los astilleros ingleses les construyeron naves muy marineras, desembarazadas del todo de dos "estorbos", a juicio de los curtidos capitanes de la reina: los castillos y los soldados. Pero no se trataba, subrayemos el dato que destacan los historiadores ingleses actuales, de ningún modo, de embarcaciones más pequeñas que las españolas, sino sencillamente de borda más baja y, por lo mismo, más maniobrables. De manera que conferir al episodio cierta similitud al combate bíblico de David y Goliat no es historia, sino simple y pura deformación de los hechos reales.

Medina-Sidonia debió sentir cierto orgullo contemplando desde la popa de su capitana, el *San Martín*, bajo el brillante sol estival, aquel formidable bosque de velas, reorganizado ahora en once escuadras: Castilla, Portugal, las Indias, Andalucía, Levante, Italia, etc., pues casi todos los extensísimos dominios de Su Majestad Católica iban representados en la "felicísima". A bordo del buque insignia, o navegando en otras unidades

muy cerca de él, rodeaba a Medina-Sidonia un nutrido grupo de consejeros y amigos: el viejo y experimentado vasco Recalde, en el *San Juan*, siempre a babor de la capitana; el general don Francisco de Bobadilla y el capitán don Diego Flores de Valdés, en la nave insignia, directamente a sus órdenes. Y además del comandante de su nave, llevaba consigo cuatro pilotos, uno de ellos inglés, un lucido séquito de nobles, muchos de ellos andaluces, y un par de capellanes. "Por lo tanto, en la práctica, la Armada iba al mando de un consejo permanente, al que el duque, mucho más joven que la mayoría de los restantes miembros, únicamente aportaba su sentido común y la autoridad que el rey le había conferido y, justo es decirlo, no poco valor personal". El juicio es de un historiador inglés de nuestros días.

Pese a un temporal que desbandó pasajeraamente la flota, en la travesía del golfo de Vizcaya, el duque estampó en su bitácora que sus hombres se encontraban animados y daba gloria verlos. A las cuatro de la tarde del 29 de julio, los vigías avistaron tierra a babor y reconocieron el cabo Lizard. El almirante ordenó izar la enseña consagrada en Lisboa y disparar salvas para que todos elevasen una oración de gracias al Señor por haberles permitido cumplir la primera etapa de su misión. Horas más tarde reunió su consejo de mandos. Mientras no se fijase una entrevista con el duque de Parma, la flota no iría más allá de la isla de Wight, acordó el mismo, ya que no se disponía de puertos con fondeaderos suficientes. Pero como la empresa fracasó luego, la opinión pública española, al explicarse el descalabro, precisaba un chivo expiatorio, una cabeza de turco, como decimos en lenguaje coloquial, y éste, claro, fue el duque, el almirante. Surge, pues, a estas alturas, una nueva leyenda, desfavorable, por supuesto, a Medina-Sidonia.

Uno de los primeros propagadores de las "acusaciones" fue un dominico que iba en la expedición y que redactó más tarde un informe muy poco riguroso sobre ésta, en el que califica al almirante de "torpe" y "lerdo" y le atribuye todos los fracasos y contrariedades ulteriores. El capellán de marras no asistió a ningún consejo de mandos y no tenía por qué inmiscuirse en asuntos militares que no le incumbían en absoluto; empero expone afirmaciones de tercera mano, asegurando, sin preámbulos, que los expertos eran partidarios de atacar Plymouth, y que el duque se negó de plano, privando a la Armada, con su cobardía, de la victoria. Nadie ha llegado tan lejos como el capellán e improvisado cronista, pero en algunos de los escritos más difundidos sobre la materia se encuentran ecos de estas calumnias. Dos antecedentes, la mencionada crónica y el hecho de que el propio Fernández-Duro incluyera un resumen de la misma en su famosa Colección, han dado a la versión ofrecida por el fraile más crédito del que realmente merece. Tanto Mattingly como Howarth rechazan de plano toda imputación, de cara a esta nueva y gratuita aserción que han recogido, claro está, no pocos escritores ingleses.

Terminado el consejo comenzó la Gran Armada el lento y cuidadoso avance hacia el canal. Al ser avistada desde el litoral inglés empezaron a encenderse las fogatas de alarma. A la altura del cabo Dodman ordenó el almirante echar el ancla.

El principio esencial de la táctica naval de aquellos tiempos consistía en ganar a toda costa el viento al enemigo, pues en esa posición uno de los dos almirantes adversarios podía elegir a su antojo el momento de lanzarse al ataque. Si nos atenemos a la aludida táctica inglesa, fundamentada en la artillería naval, esta norma mantenía más que nunca su importancia, de modo que aquella primera tarde y la noche consiguiente, las dos flotas maniobraron para ganar el barlovento y conseguir la ventaja sobre el enemigo en cuanto amaneciese. Consciente del hecho, el almirante hispano despachó una rápida pinaza de enlace a los barcos de su flota, para ordenar que todos cerrasen en el orden de combate establecido y que sólo una vez cumplida estas instrucciones echaran el ancla.

Los marinos y tripulantes ingleses esperaban a la Gran Armada no con pánico, pero sí con gran respeto. Lord Howard, el almirante inglés, se hallaba rodeado de la flor y nata de la marina y ejército de la reina, y sólo temía que los civiles en tierra quedasen despavoridos a la vista de la enorme flota española. Con sobrada razón, el orgullo de los marinos ingleses había ido incrementándose en el transcurso de las dos últimas décadas, pues disponían de mandos excelentes: al lord almirante le seguían el vicealmirante Drake, los comandantes Hawkyns, Frobisher, Beeston; etc., que dirigían en total más de cien navíos muy bien artillados, con diez mil hombres a bordo.

Al igual que Medina-Sidonia, Howard recogió velas aquella noche, mas sólo durante unas horas. Antes de que amaneciera volvió a largarlas y se desplazó mar adentro para cambiar de bordada luego y adoptar un rumbo próximo al noroeste. Al alba la flota inglesa había culminado con éxito la esencial maniobra, ganando el viento al enemigo. Mas con las primeras luces de la aurora, los dos adversarios se llevaron una sorpresa mayúscula: los españoles, maravillados al constatar cómo los ingleses ganaban distancia barloventando con barcos más marineros y más veloces que los suyos; los ingleses, por su parte, se quedaron no menos estupefactos y angustiados ante la formación masiva, compacta y magistral de la "felicísima". En efecto, a la espera del ataque enemigo, Medina-Sidonia había ordenado disparar la señal convenida para que su flota formase en orden de batalla.

Cada unidad hispana fue, pues, avanzando o aflojando la marcha con precisión militar y cambiando de rumbo en perfecta combinación con las de al lado, hasta presentar la Gran Armada española —por vez primera a los ingleses— su famosísima formación de luna creciente que tanto había de maravillar y hasta aterrorizar al enemigo, a lo largo de todo el canal. Jamás se había visto nada igual a la alineación de combate española. La estampa se reflejó en las colecciones de cartas náuticas trazadas en la época, y fue diseñada luego en los conocidos tapices que adornan la Cámara de los Lores.

Por cierto que los fogueados hombres de mar de Howard discutían acaloradamente en cubierta cómo tan heterogénea agrupación de barcos podía cumplir de modo tan suave y perfecto y mantener con tanta firmeza aquella complicada y sorprendente formación. "Los ingleses —escribe Mattingly— no habrían podido conseguirlo". Los marinos británicos, de más esta decirlo, no despreciaban de modo alguno a sus adversarios. Por el contrario, ninguno de ellos opinaba que los portugueses, por ejemplo, que se habían adelantado al resto de Europa hasta los más remotos océanos, ni los andaluces, compañeros de Colón, ni los bravos vascos que cada día ganaban su pan en las aguas más rudas y traicioneras del mundo, fuesen "marineros de agua dulce...". No obstante, la maniobra que se desarrollaba a su vista era algo tan nuevo, tan hábil y sorprendente en su realización, como la ligereza ante el barlovento demostrada antes por ellos mismos a los ojos de sus adversarios españoles. Es claro que la operación de las naves de la Armada produjo gran desaliento en quienes la contemplaban, porque era una formación prácticamente impenetrable y de enorme poder ofensivo, además.

Los ingleses la describieron más tarde como de media luna, aunque la misma resultaba más parecida a un ave de presa en vuelo, a juicio de los expertos, que a una luna creciente. El cuerpo principal de barcos de transporte iba en el centro; a la cabeza, la escuadra del duque, integrada por los galeones lusitanos y las cuatro galeazas, y cerrando la formación navegaba la escuadra de Pedro de Valdés. En los flancos de este cuerpo compacto iban dos alas de galeones y otras embarcaciones en orden escalonado, en sesgo, mas en líneas rectas. Para los marinos ingleses que la contemplaban a la zaga, o para los civiles que la observaban desde los acantilados de la costa, podía parecer efectivamente una media luna. Las naves de Medina-Sidonia iban tan juntas que el enemigo no podía adentrarse en sus filas sin ser

abordado de inmediato y por ambos lados, ya que esto era precisamente lo que intentaban los españoles.

Es muy probable que aquella madrugada los comandantes de las dos flotas comprendiesen la difícil situación en que se encontraban inmersos, por de pronto. He aquí, pues, las dos marinas más poderosas del mundo dispuestas a enfrentarse, sin poder hacerlo. Ambas se habían estructurado, montado y armado para distinto tipo de combate; y ninguna de ellas podía llevarlo a la práctica: los españoles querrán ir a toda costa al abordaje, pero las ágiles naves inglesas se les escapan barloventando; los ingleses procurarán cañonear a la Armada, pero sus tiros no afectarán en absoluto al grueso de la flota adversaria. A medida que los españoles navegaban canal arriba, los mandos ingleses comprendieron poco a poco que les quedaba una sola alternativa para definir el combate: romper y dispersar de algún modo la alineación de la Gran Armada.

Como solían hacer los viejos capitanes castellanos en cuanto eran avistadas galeras moras en aguas cristianas, el almirante Medina-Sidonia ordenó izar de nuevo en lo alto del palo mayor de su capitana el pendón sagrado, en señal de que iba a iniciarse el combate. De inmediato Howard lanzó su flota alineada en una sola hilera, contra el extremo norte de la luna creciente enemiga. El flanco atacado fue el de Leyva, compuesto principalmente por el escuadrón del Levante. Luego el propio Howard, Drake y Frobisher intentaron romper la formación hispana por la retaguardia, embistiendo contra Recalde. Pero las dos tentativas resultaron vanas, sin consecuencias. En suma, para ambas flotas, la primera jornada de lucha constituyó una experiencia frustrada. Los españoles, más que perjudicados, se sentían furiosos. Sólo el galeón de Recalde presentaba algunos daños; no obstante, a juzgar por los resultados del primer encuentro con los ingleses, volverían a producirse pérdidas en sus naves en cuanto estos atacasen de nuevo. Se esfumaban, pues, las posibilidades efectivas de lograr un buen desquite cuerpo a cuerpo.

Los ingleses, por su lado, aunque no habían padecido daño alguno, comenzaban a inquietarse de verdad. Más que nunca eran conscientes de la fortaleza y poder de sus enemigos. Acortando distancias, los españoles podrían perjudicarlos mucho con su artillería, e incluso sin llegar al abordaje. Y si en aquella primera jornada los cañones españoles no los habían alcanzado, tampoco ellos, a juzgar por las apariencias, habían conseguido resultados espectaculares, como calculaban y pretendían. Desde cerca la Armada lucía aun más imponente que desde lejos. Howard despachó urgentes correos en demanda de refuerzos, de más naves, de más municiones y más tripulantes. Todo estaba allí a un par de millas de distancia, al alcance de la mano.

Las primeras pérdidas españolas de trascendencia se produjeron después de la batalla, al margen de la acción enemiga: la nave insignia de Pedro de Valdés chocó con otro navío y perdió el bauprés. Minutos después se oyó una tremenda explosión, a la izquierda del duque: la *San Salvador*, capitania de Oquendo, acababa de incendiarse y era pasto de las llamas. Medina-Sidonia, a bordo del *San Martín*, actuó ipso facto, dirigiendo desde cubierta de la almiranta las operaciones de salvamento. Al cerrar la noche, la primera nave siniestrada, inclinada de banda, perdió por completo el rumbo. De nuevo intervino el almirante, pero todos los intentos resultaron estériles debido a la ventisca y a la mar gruesa del anochecer. El primo-hermano de don Pedro, comandante de la nave accidentada, don Diego Flores de Valdés, que iba, como hemos señalado, en el buque insignia en calidad de náutico de Medina-Sidonia, enemigo acérrimo del primero, aconsejó al duque que no esperase más pues corría el riesgo de que en la oscuridad no todos los barcos observasen la maniobra, y al amanecer la Armada se encontrase fatalmente desperdigada. A la madru-

da siguiente, Drake ocupó sin dificultades la dañada nave a la deriva. Un botín así no se le podía pasar inadvertido al ávido raquero.

Un mes más tarde, en su cómoda prisión en Inglaterra, seguía Valdés furioso con el duque. Escribió al rey acusando a Medina-Sidonia de haberse negado a auxiliarlo, pero sus andanadas las dirigía más bien contra su eterno enemigo, Diego Flores de Valdés. Y consiguió don Pedro, en efecto, sus propósitos, pues el monarca, sin censurar directamente al duque, en cuanto don Diego retornó a España lo mandó a encarcelar.

El 2 de agosto de cara a Portland Bill se entabló el combate más arduo de los ocurridos hasta entonces. Una dura batalla en la que se entrecruzaron enormes cantidades de proyectiles. Mas las cosas tampoco resultaban como esperaban los mandos ingleses; ahora comenzaban éstos a comprender experimentalmente que tardarían meses en hundir o poner fuera de combate a toda una flota de 130 velas, y que necesitarían para ello más municiones y pólvora de las que existían en toda Inglaterra. No obstante, parece que con ocasión de aquella cruenta jornada empezaron a la vez a arriesgarse, acercándose más al enemigo. El duque anota en su diario: "Cuando nuestra capitana vio que venía hacia ella la capitana enemiga, cobró las gavias y el enemigo pasó de largo, seguido de todos los barcos de su flota que descargaban su artillería contra nuestra capitana conforme pasaban".

¿Le brindó aquel episodio a lord Howard la oportunidad de inventar la celebérrima "línea de combate" que se convertiría en la piedra angular de la táctica naval del futuro, y se utilizaría hasta la batalla naval de Jutlandia? Es muy posible. La realidad desnuda, en todo caso, fue que la jornada en cuestión decepcionó de nuevo a ambos bandos contrincantes. Por lo visto, no había manera de que los ingleses ni siquiera detuviesen a sus adversarios, pues la Armada rehizo en perfecto orden su alineación y prosiguió su ruta tan compacta y poderosa como siempre. Para los españoles la frustración fue en todo caso, mayor, pues acababan de comprobar que era prácticamente imposible abordar las naves rivales, ni siquiera con viento a favor. ¿Cómo iban a despejar entonces el canal para que lo cruzase Farnesio? Desilusión, y mayúscula, padecían igualmente los artilleros profesionales ingleses. Con certeza que las patéticas y repetidas palabras de elogio a la Fuerza Aérea Real, formuladas en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial por uno de los líderes ingleses, se inspiraron en la desilusionante conclusión a que llegó uno de estos especialistas, Burghley, citado por Mattingly: "...tanta pólvora y tantas municiones y tanto tiempo de lucha sirvieron para hacer, en comparación, tan poco...".

A la madrugada del día 4 de agosto avistaban el duque y los suyos la isla de Wight. Había llegado el momento de adoptar una resolución, y no tenían noticias aun de Farnesio. Se cuenta que desde que divisaron Inglaterra, Medina-Sidonia casi no había dormido. Considerando los acontecimientos de las tres últimas jornadas, no obstante, podía pensar el almirante hispano, con toda justicia, que su deber estaba cumplido. Es indudable, además, que había dado buen ejemplo; todas las versiones de los combates —inglesas y españolas— coinciden en que su nave capitana estaba continuamente enzarzada en todas las acciones, y siempre era de las primeras en virar en redondo para auxiliar a cualquier embarcación que se encontrase en apuros.

Mas, ¿qué les depararía el futuro? El lord almirante tampoco podía conciliar el sueño. Si es cierto que había aumentado su flota con las reservas que le llegaban a diario, el incremento se hacía en detrimento de un punto que inquietaba de veras a Howard: la organización de su flota. Al parecer, los ingleses, en el pasado, jamás habían dividido su marina en escuadras, y ahora, quizá a la vista de las escaladas divisiones de sus enemigos meridionales, resolvieran reorganizarla en secciones. En la *Relation* leemos, en efecto, que

aquel día Howard dividió su flota en cuatro escuadras (al mando de él mismo, de Drake, de Hawkyns y de Frobisher, respectivamente). Dos criterios navales nuevos, pues, y que habían de durar siglos, se forjaron en aquellos días de constante combate: la "línea de combate", primeramente, y luego la división de la flota en escuadras.

Antes de perder de vista la isla de Wight, el almirante se dirigió una vez más al duque de Parma. Avanzaba con lentitud, le escribía, a causa del escaso viento y de los continuos ataques del enemigo que rehuía la lucha cuerpo a cuerpo. Agregaba que los ingleses contaban con muchos navíos, tripulantes y municiones de reserva, y que en la Armada éstas comenzaban a escasear debido a las continuas "escaramuzas", por lo cual le solicitaba le despachase cuanto antes un par de barcos cargados de pólvora y proyectiles. Pedía luego a Farnesio que se dispusiese a zarpar enseguida, pues contaba con estar muy pronto frente a las costas flamencas. A partir de esta fecha, remitió Medina-Sidonia un mensaje diario al duque de Parma, misivas que al comienzo, demostraban impaciencia y más tarde desesperación, mas en todas ellas jamás omitió su acostumbrado tono de cortesía y mesura. No obstante, ni una sola vez recibió respuesta de Farnesio, dueño, en el litoral de Flandes, de dos puertos de entrada difícil: Dunkerque y Nieuport, de imposible acceso para la Armada, sin prácticos flamencos. Por este motivo, considerando la sugerencia de los suyos, el duque ordenó echar anclas frente a Calais, a unas cuatro millas de la costa francesa y a casi 25 de Dunkerque.

La flota inglesa, que lo seguía de cerca, se detuvo a un tiro largo de culebrina, por popa a barlovento. Tres horas más tarde lord Seymour se unió a la escuadra inglesa a la cabeza de 24 naves de refuerzo, todas perfectamente municionadas. El lord almirante no cabía en sí de alegría, pues sus fuerzas totalizaban ahora unas 140 unidades, con lo que superaba a la Armada enemiga. Howard despachó desde su almiranta un bote para recoger a sir William Wynter, contraalmirante de las embarcaciones de refuerzo recién llegadas, marino de gran experiencia, que expuso acto seguido al lord una idea que a éste le pareció luminosa: deshacer la flota enemiga lanzándole brulotes, o barcas en llamas. El tiempo apremiaba, pues los dos duques españoles establecerían pronto contacto. Era evidente que la Armada, sin embargo, continuaría anclada hasta que el duque de Parma estuviese dispuesto para la operación y le fueran favorables el tiempo y el viento. Además, con sus propios ojos el lord había visto a algunos botes navegando en continuo ir y venir desde el buque insignia español hasta el puerto francés. ¿Qué contubernio tramaba el gobernador galo con Medina-Sidonia? Los recién llegados Seymour y Wynter estaban tan impresionados por la amenazadora potencia de la Gran Armada, como los propios capitanes ingleses que contra la misma habían luchado agotadoras y estériles jornadas.

Nadie osaba acercarse demasiado al imponente bosque de velas, ni nadie pensaba siquiera en bombardearlo. Había pues sólo una alternativa viable, como reflexionaba Wynter: romper a toda costa la disciplinada formación hispana, romperla y dispersarla. Sólo así, desperdigada y dividida, podrían batirla.

Se eligieron ocho barcos de cierto tonelaje para convertirlos en brulotes y sigilosamente los cargaron de materiales inflamables. Interin, Medina-Sidonia y sus mandos seguían en ascuas esperando noticias de Farnesio. Resulta extrañísimo constatar que el duque andaluz no conociese hasta esa fecha la dura realidad en que se debatía el duque de Parma. La mayoría de los escritos sobre el tema, hasta hoy, afirman que la causa primordial "del fatal malentendido que inutilizó por completo la empresa" fue la "incapacidad de Medina-Sidonia para admitir lo evidente"; ¿ineptitud, entonces, del almirante? De ningún modo. Farnesio había dado cuenta, efectivamente, de su grave situación, pero no a Medina-Sidonia, sino al rey; le había informado que sus barcas no podían aventurarse en el mar a

menos que la Armada se encontrase próxima para protegerlas de las naves inglesas y holandesas enemigas. En abril había enviado dos emisarios a Madrid, solicitando que en vista de las dificultades en que se debatía se aplazase la empresa, o se le concediese tiempo para apoderarse de un buen puerto flamenco. Uno de los mensajeros de Farnesio, el futuro historiador don Luis Cabrera de Córdoba, nos cuenta que expuso, por orden del duque de Parma y personalmente, la situación a Felipe II. Pero, en todo caso, ni este ni Farnesio revelaron nada al almirante, y el rey únicamente repitió con insistencia la orden de que los dos duques se encontrasen en el mar, a la altura del cabo Margate. El almirante español tuvo la primera impresión de la catástrofe que se le venía encima al día siguiente por la mañana, precisamente al recibir las primeras noticias de Farnesio, que traía en persona su enviado, el capitán don Rodrigo de Tello. Le prometía el general tenerlo todo listo en seis días. Pero la noche anterior, informaba Tello al duque, no había divisado siquiera al de Parma, y las embarcaciones que había visto en Dunkerque eran simplicísimos cascos, sin avíos ni armamentos, o barcasas fluviales inapropiadas para una travesía marítima.

Resulta, por cierto, difícil enjuiciar el extraño comportamiento de Farnesio. Su conducta, en cierta medida constituye el enigma central de toda la trayectoria de la Armada. Podemos leer sus epístolas o deducir de sus palabras lo que hizo, pero en relación directa del porqué de sus actos, apenas podemos formularnos conjeturas, y bastante endeble en todo caso. Por de pronto, anuncia que había recibido todas las comunicaciones urgentes que le despachó Medina-Sidonia durante la travesía. ¿Por qué, entonces, no respondió estos apremiantes mensajes? Ordenó luego hacer copias de todos estos escritos, las mandó a Madrid y le comunicó al rey que se había apresurado a satisfacer las demandas de municiones y pilotos de la Armada. Tres días después debía admitir que los barcos de auxilio no se habían hecho a la mar a causa del mal tiempo. Pero es doloroso constatar la verdad: en las dos flotas adversarias, los botes circulaban de un barco a otro sin dificultades. ¿No se había dado por enterado, entonces, de los problemas que afrontaba la Armada? El 5 de agosto especificaba que había dado a sus tropas a través de sus subordinados, la orden de embarque; que se encontraba en Brujas —a unos 65 kilómetros de Dunkerque— para liquidar unos asuntos, y que se disponía a salir al día siguiente hacia la costa. ¿Es que no veía el duque de Parma motivos para apresurarse? ¿Estimaba que Medina-Sidonia debía limpiar el mar de enemigos? Así parece. Una vez lograda esa meta, él esperaba que el tiempo le fuera favorable para realizar una travesía cómoda y sin complicaciones. ¿O será preciso interpretar simple y llanamente de otra manera su conducta? ¿Que la empresa estaba condenada al fracaso? ¿Cuánto tiempo más debía esperar Medina-Sidonia para que Farnesio estuviese en condiciones de hacerse a la mar? Aquello era el colmo. De ninguna manera podía eternizarse allí en Calais, dos o tres semanas, inactivo. Con tan escasas municiones tampoco podía salir a mar abierto a combatir contra la enorme y reforzada flota de Howard. La única solución que atisbaba él radicaba en encontrar algún puerto, aunque ello significase posponer la empresa hasta la primavera siguiente. Sólo los pilotos flamencos de Farnesio le habrían podido ayudar a hallarlo, pero éstos no aparecían. Confió su última comunicación al Inspector General de la Armada, para que le expresase al duque de Parma, de viva voz, la penosísima situación que encaraba en aguas francesas, y a un par de yardas de la flota enemiga, la cual vislumbraba él y sus mandos, preparaba sigilosamente un golpe de mano, tal vez de insospechadas consecuencias.

No es tarea fácil juzgar la actitud del duque de Parma, uno de los generales más brillantes —y quizá el mayor— de la Europa de su tiempo. Una vez más es preciso formularse una cantidad de preguntas: ¿Por qué se mostró tan negligente en el cumplimiento de la importantísima tarea que le había encomendado el propio rey? ¿Por qué

se decidió por barcazas fluviales, en lugar de buenas embarcaciones marítimas? ¿Por qué subordinó la misión al azar imprevisible del "tiempo favorable"? ¿Por qué confió a sus subordinados las labores más delicadas de la operación? ¿Cómo esperaba hacer navegar los cascos y barcazas que hizo preparar tarde y mal? Todos estos interrogantes merecen respuestas claras y persuasivas. Cualquier conjetura al respecto, o los "parece que", "creemos que", "es muy posible que", resultan del todo inconvincentes. Tampoco podemos acusar a Farnesio, sin antecedentes que nos aclaren debidamente su comportamiento, en vista de la estatura moral y síquica, en fin, de su entereza, inteligencia y valentía mil veces demostrada. Mas la verdad desnuda es que el amago de Farnesio de embarcar a sus tropas en las deficientes barcazas que tenía dispuestas, y cuesta creerlo, se producía después de la derrota irreparable de la Armada. En efecto, el día anterior se había producido la batalla naval de las Gravelinas, y horas después los averiados navíos españoles habían desaparecido rumbo al norte. Parece increíble que nadie en Dunkerque oyese el violentísimo cañoneo que se desarrollaba a tan sólo doce millas de distancia de la plaza, ni divisasen las dispersas naves de la flota, desperdigada y vencida.

La extraña escena en el puerto flamenco, el simulacro de embarque, se llevó a cabo el martes por la noche. Dos días antes, hacia el mediodía del domingo, el duque almirante y sus mandos presintieron con claridad el peligro muy próximo que se les venía encima, y que su vulnerable posición era tan evidente tanto para ellos como para los ingleses. Medina-Sidonia adoptó las únicas precauciones viables; al caer la tarde ordenó que un grupo de pinazas se dispusiese a apresar los brulotes que se imaginaba lanzaría el enemigo, desviándolos hacia la costa, y alertó a todas sus naves. Poco después de medianoche escucharon los españoles el cañonazo de señal de la flota enemiga, y los temidos barcos en llamas se pusieron en marcha. Las pinazas que había dispuesto el duque consiguieron apresar algunos, pero antes de que consiguiesen desviarlos ardían las jarcias de enganche, y cuando en los puentes de las mismas alcanzó la temperatura el nivel apropiado los cañones que llevaban debidamente cargados comenzaron a dispararse en todas direcciones.

Según la leyenda tradicional inglesa los brulotes provocaron un "pánico irrisorio" en la Armada. Así escribía, en plena época victoriana, por ejemplo, un experto en la materia, sir Julian Corbett. Con certeza que se produjo el clásico griterío meridional español, pero los oficiales y marineros de Medina-Sidonia no perdieron de ninguna manera la cabeza; muy por el contrario, llevaron a cabo con inaudita rapidez y admirable serenidad una difícilísima maniobra. Howarth calcula que en sólo cinco minutos, con el viento y la marea en contra, los tripulantes españoles tuvieron que izar las boyas del ancla, cortar los cables tirantes, trepar el aparejo, largar las velas, guiñar la proa y volver a situar el barco en un rumbo a salvo de los brulotes, y todo ello en la más completa oscuridad. Y concluye el mismo historiador y marino inglés: "Nadie que entienda de barcos se atrevería a decir que fue una maniobra realizada por hombres presa de pánico". Naturalmente que se produjeron colisiones, pero no se quemó ningún barco. El propio almirante efectuó con su capitana la misma maniobra que había ordenado a toda la Armada: se apartó de la costa una milla aproximadamente y volvió a echar el ancla. No obstante, al amanecer, junto a la nave insignia sólo se encontraban cuatro barcos, todos ellos galeones Portugueses que, como siempre, ocupaban los lugares de mayor peligro y honor, uno de ellos al mando de Recalde. La mayoría de las embarcaciones de la Armada había perdido una o dos anclas, daño que se multiplicaría más tarde en la travesía de regreso a la patria. Se produjeron instantes en que Medina-Sidonia fue más digno de admiración que nunca, e igualmente sus subordinados. Aquella tétrica aurora constituyó uno de esos momentos. Podía haber cedido al pánico, como se les antojaba a los ingleses, lanzándose simplemente a la huida, abandonando su flota u

ordenándole que lo siguiese, pero no lo hizo. Al contrario, despachó ipso facto rápidas pinazas con la misión de localizar y reunir sus navíos. Los pilotos le informaron que se encontraban ya peligrosamente cerca de los temibles bajíos flamencos, y el gallardo almirante decidió que sólo tenía a mano una manera de amparar a su Armada. Sin meditarlo dos veces, ordenó a su piloto que virase en redondo, y se dispuso a detener a los ingleses él solo.

Al constatar el fondeadero vacío y la Armada, por fin, dispersa, los ingleses no cabían en sí de júbilo. Acto seguido lord Howard dio la orden de "cargar", pues ese era el vocablo que usaban los ingleses, como en caballería. Sus marineros levaron anclas con gran presteza, largaron trapos y enarbolaron sus estandartes de combate. Las 150 velas de la reina, toda la potencia naval inglesa, se disponía a "cargar" sobre la desperdigada Armada. Siguiendo las instrucciones de Howard, fue Drake el que lanzó la primera andanada contra la nave insignia española. El duque, en el *San Martín*, lo esperó impávido y respondió con resolución al fuego enemigo. A Drake siguió la escuadra de Hawkyns, mas en auxilio del duque se presentaron acto seguido cuatro de sus galeones. Drake y su escuadra prosiguieron rumbo al este, dejando que se ocuparan de la capitana española los barcos ingleses que venían detrás. Su compatriota y camarada de armas, sir Martin Frobisher, que odiaba con toda su alma al célebre pirata, volvió a enfurecerse, y más tarde, en tierra, afirmarí a todo el mundo que sir Francis se había acercado el primero, "fanfarroneando" como siempre, para luego alejarse "alegrándose de escapar, como un cobarde bribón o como un traidor, pero juro, sin duda alguna, como uno u otro". Con certeza que el filibustero había divisado entretanto una presa más fácil y apetitosa, pues Drake sabía siempre a lo que iba.

La lucha se centró entonces en torno al núcleo de galeones de la Armada. A media mañana, en que el capitán Wynter llegó comandando el *Vanguard*, muchas más naves hispanas se habían acercado para reunirse con su duque almirante, y le llamó bastante la atención la admirable alineación que habían logrado organizar los españoles. Recuperar la formidable formación las primeras y tumultuosas horas de la mañana, escribe Mattingly, "fue una de las más notables proezas de la disciplina y pericia" de los marinos de Medina-Sidonia. Sin la dirección de éste, agrega el historiador norteamericano, tan frecuentemente citado por sus congéneres ingleses, y el inquebrantable valor de toda la Armada, jamás habría podido llevarse a cabo tal hazaña.

El primero que se vio rodeado y acribillado fue el galeón portugués *San Felipe*, El *San Mateo* voló en su ayuda, pero quedó enseguida semidestruido; Recalde consiguió, no obstante, sacarlos de apuro, para verse de nuevo literalmente acosados por el enemigo. La nave insignia se presentó a continuación en el centro del combate; llevaba tantos agujeros entre la borda y la línea de flotación, que las bombas no daban abasto, mas sus tripulantes se las arreglaron para virar y ayudar a sus compañeros. Los bravos marinos y soldados lusitanos y castellanos del *San Felipe* asumieron una actitud indomable: tenían el casco acribillado, se les había hundido el puente superior, les habían destruido gran parte del aparejo y casi todas sus piezas de artillería estaban desmontadas. No obstante, su capitán, don Francisco de Toledo, con los garfios de abordaje dispuestos, desafió a los ingleses que fuesen al cuerpo a cuerpo. Estos, en respuesta, los conminaron a rendirse, voceándoles que eran buenos soldados, que se rindiesen en condiciones favorables. Una lluvia de balas de mosquete obligó a los ingleses a retirarse, mientras los españoles los motejaban e insultaban de cobardes, "provocándolos con sorna —escribe Howarth— para que volviesen al combate y llamándolos gallinas protestantes, como hubiesen hecho los críos en la escuela...": Estamos seguros de que los epítetos de los hombres del *San Felipe* fueron muchísimo más procaces y rudos; pues en este contexto nuestro léxico "secreto", sobra decirlo, es copiosísimo.

Pero en una batalla naval de tal envergadura, la victoria depende no sólo del valor y la audacia de los jefes y tripulantes de los respectivos contendientes. La palma se la lleva el que cuenta con mejores barcos y mejores cañones, y los ingleses no sólo disponían de más embarcaciones y de más marineros, sino de mejor artillería y de más municiones, y con reservas al alcance de la mano, como hemos indicado.

Un desatado temporal con violentos torrentes de lluvia separó a los combatientes, y cuando volvió a despejarse el cielo los ingleses advirtieron que los españoles estaban fuera de su alcance, pero que maniobraban de nuevo para recuperar su alineación de combate acostumbrada. Luego, desafiante, la nave insignia hispana acortó trapos y la reorganizada Armada imitó su ejemplo. ¡Los soldados y marinos españoles se aprestaban de nuevo al combate! Pero los ingleses no volvieron a atacar porque habían consumido casi todas sus municiones. Ninguno de sus jefes se imaginó siquiera que habían logrado una importante victoria. Lord Howard escribió, simplemente, que había puesto aquel día a los enemigos "en grandes aprietos, pero", añadía, "su Armada está compuesta de barcos espaciosos y de mucha potencia" y que poco más podía al hacer contra una flota "maravillosamente grande y fuerte". Drake se mostró un poco más optimista, de cara a los probables resultados de la contienda.

Mas, a decir verdad, la situación de los españoles era desesperada. Prácticamente todos sus barcos habían sufrido graves daños. Durante la borrasca uno de los grandes navíos vizcaínos, bastante cañoneado a primeras horas de la mañana, se fue a pique. Y al anochecer encallaron dos excelentes galeones, y como si todas estas desgracias no fuesen suficientes, a la vista de todos, se hundió un excelente mercante armado. Fue aquella la primera noche aciaga para la Armada, pues ahora debió enfrentarse con una amenaza invisible, más peligrosa aun que los cañones enemigos: los bancos de arena de los engañosos bajíos flamencos. En plena oscuridad, los sonderos comenzaban a cantar monótona y lúgubremente: ocho brazas, siete, seis, cinco brazas, una escasa profundidad en que la quilla de un galeón va ya rozando peligrosamente el fondo. Durante toda la noche y la mañana siguiente esperaron aquellos hombres angustiados oír en cualquier momento el siniestro ruido, preludio del naufragio y la muerte. De pronto cambió el viento y las naves que iban a la cabeza pudieron eludir los traicioneros bancos de arena, internándose luego toda la Armada mar adentro.

A mediodía, tan pronto como reunió de nuevo sus baqueteadas naves, el duque convocó a su consejo. A juzgar por los destrozos y daños notificados, escasez absoluta casi de municiones y carencia de víveres, no parecía que la Armada estuviese en condiciones de enfrentarse de nuevo con el enemigo. No obstante, el consejo de mandos acordó, sin ninguna voz discordante, que si el viento cambiaba en los próximos días, volverían al combate, intentando, incluso, conquistar un puerto británico, o luchar de frente con el adversario para tratar a toda costa de retornar a la patria por el canal. Mientras se perfilase una ocasión, por ínfima que fuese, tenían que tratar de cumplir su misión. Sin embargo, dejaban constancia, de mala gana, que si la dirección del viento los mantenía en el mismo rumbo nornoroeste, tendrían que intentar la vuelta a la Península dando un rodeo por las Islas Británicas. Y si ya nada más podían emprender, resumió el duque, era deber de todos salvar tantas naves del rey como pudiesen.

Y la brisa mantuvo su dirección. El 12 de agosto, a unos 56 grados de latitud norte, los ingleses, que seguían de lejos a los españoles, viraron poniendo proa a Firth of Forth, satisfecho Howard con que la Armada no intentase desembarcar, pues en sus naves comenzaban a escasear hasta el agua y los víveres más esenciales. Desde la popa de su nave insignia, observa Medina-Sidonia con su catalejo cómo se alejaba la flota de la reina. Desde

el primer combate, a la altura de Plymouth, hacía dos semanas, había estado al pie del cañón en su puesto. Había visto caer a su lado a muchos de sus mejores hombres e incluso a algunos ilustres caballeros de su séquito. De vez en cuando únicamente había bajado a probar a la carrera el rancho o a dormir un par de horas. Allí continuaba ahora, oteando el horizonte, atisbando cómo las gaviotas de Howard se esfumaban hacia el oeste suroeste. Hacía frío, pero había cedido sus dos capotes; el uno a su capellán y el otro a un joven grumete malherido. Siguió largas horas apoyado en la borda de su maltrecho navío, más consciente que nunca de su derrota.

Interin, en Inglaterra, todavía a comienzos de septiembre continuaba Drake pensando que la Armada iba a retornar. Sólo seis semanas después de las Gravelinas comprendieron los ingleses que no regresaría, y decidieron celebrar en Saint Paul un oficio de acción de gracias. La retirada española era un tremendo alivio, sin duda, mas no el júbilo que habría provocado una victoria definitiva. Y, por lo mismo, la nación no se hallaba muy predispuesta a felicitar a su marina por una actuación que todos se atrevían a calificar de discutible. ¿Qué táctica de combate había adoptado el lord almirante? ¿Por qué su poderosa flota, mayor incluso que la Armada, había sido incapaz de destruirla? Howarth estima que ningún coetáneo del suceso creyó que aquello hubiese sido un triunfo rotundo, y sólo mucho después *se fabricó la historia triunfalista* (El subrayado es nuestro). Tal vez sea la conocida inscripción de la medalla mandada fundir por la reina, añade, la que más se aproxime a la realidad: *Flavit Jehova et dissipati sunt*; Dios sopló y fueron dispersados³.

Epílogo

1. Los historiadores se muestran unánimes en afirmar que la derrota de la Armada constituyó un hito decisivo en la historia del mundo. Mas en lo que ya no coinciden es en determinar y definir concretamente qué es lo que decidió. De ninguna manera, desde luego, el conflicto y los antagonismos subsiguientes entre Inglaterra y España. La lista de fracasos y descalabros ingleses, en este marco, no es breve: la contraofensiva inglesa contra Portugal del año siguiente (1589), por ejemplo, terminó en el más rotundo de los desastres. más catastróficos aún fueron el ataque inglés contra Cádiz (1625), en el cual los invasores perdieron 80 naves y 7 mil hombres; o los fracasados intentos, tan larga y circunstanciadamente dispuestos por la *Admiralty*, dirigidos contra La Guaira y Cartagena de Indias (Vernon); la embestida estéril y vana contra Puerto Rico, o la vergonzosa derrota de cara a Buenos Aires, en los siglos XVIII y XIX, respectivamente.⁴

2. Otros historiadores consideran que la derrota de la Armada "marca el ocaso del imperio colonial español y el comienzo del británico". Tesis falaz porque España, como consecuencia, no cedió a su enemiga ni una sola isla de sus enormes dominios ultramarinos. Sólo medio siglo después (1640) perdió Portugal y sus posesiones, merced al apoyo anglo-franco-holandés, pero continuó manteniendo doscientos años más, hasta principios del siglo pasado, el rango de gran potencia colonial y naval.

3. La abortada empresa de la Armada tampoco "transfirió el dominio de los mares de España a Inglaterra", porque la derrota de aquella no trajo como resultado el fin de la marina española, sino su comienzo, "convirtiéndose ésta en una fuerza más poderosa aún de lo que había sido", según ponen de relieve, una y otra vez los mejores historiadores ingleses hispanistas del presente, J.H. Elliott, John Lynch, Henry Kamen, y los mencionados Mattingly y Howarth. En los escasos años que le quedaban de vida al rey Felipe, preparó todavía otras tres imponentes Armadas, tanto o más poderosas que la primera.

4. Los ingleses no pudieron ni siquiera bloquear el litoral español. Drake y Hawkyns soñaban con impedir la afluencia de riquezas de las Indias españolas, pero el caso concreto es que precisamente desde 1588 a 1603, llegaron a la metrópoli más tesoros americanos que en ningún otro lapso de tres lustros en toda la historia de España, pues ésta siguió controlando soberanamente la travesía de las Indias.

5. Igualmente incoherentes y desfasadas resultan las afirmaciones de que el suceso "forjó la actitud optimista, proverbial en el temperamento isabelino...y la causa misma de que surgiesen genios literarios..." en la misma época. ¿Es que sólo las victorias pueden resultar estimulantes para el genio literario?

Aunque los "si", condicionales no valen mucho al enjuiciar el pasado, la propia historiografía inglesa contemporánea —valiéndose de un *if* circunstancial: *if the Armada Had Landed* (Vide bibliografías)— ha tenido que reconocer la viabilidad del intento de invasión a Inglaterra, puesto en marcha por Felipe II en 1588, así como el prodigioso dispositivo que supuso para su época aquella colosal máquina militar. De cualquier manera, resulta satisfactorio constatar que el lector medio inglés tenga ahora acceso a trabajos científicos que exponen los hechos en su justa medida, y cuyos autores se distancian por principio y convicción de las vanas idealizaciones victorianas, superadas del todo en el tiempo presente.

NOTAS

- 1- Las exploraciones submarinas realizadas en los dos últimos decenios, entre los restos de las naves españolas hundidas en las costas occidentales de Irlanda y Escocia. Particularmente, han recuperado infinidad de objetos, cañones, proyectiles, etc. Vide la obra de R. Stenuit indicada en nuestra bibliografía, y el interesante estudio de Colin Martin, *Full Fathom Five*, Londres, 1975, incluye un apéndice de S. Wignall sobre piezas de artillería y municiones de la armada. Sobre este último tema disponemos de una obra clásica en la materia, el trabajo de M. Lewis aparecido en *Mariner's Mirror, 1942-1943*, y la obra del mismo que indicamos en nuestra bibliografía.
- 2- Limitándonos a los últimos cien años, las principales fuentes de documentación inglesas son los *State Papers Relating to the Defence of the Spanish Armada*, Navy Records Society, anno 1538, dos volúmenes, editados por J.K. Laughton, Londres, 1895. Y, Naturalmente, los *Calendars of State Papers*, en sus diversas series: Irlanda, Escocia, etc. En 1899, Martin A.S. Hume publicó el *Calendar of State Papers Relatin English Affairs*, vol. IV, que vertía al inglés una gran parte de las cartas y documentos aparecidos en la obra de Fernández-Duro, que mencionamos en el presente trabajo. Con certeza que sir Julian Corbett conoció estos materiales, que le permitieron elaborar el primer análisis táctico de los combates; vide *Drake and the Tudor Navy*, Londres, 1899. El estudio de sir Julian, sin embargo, ha sido bastante criticado en el último tiempo.
- 3- La expresión latina *et dissipati sund* cobra particular interés si nos detenemos a examinar las aciagas desventuras que sufrió la flota española de retorno a la Península, por "mares desconocidos para nosotros", como dice un cronista del infortunado episodio, donde naufragó, además, gran parte de la misma. Niall Fallom, en su libro *The Armada in Irland*, 1978, ofrece una serie de datos y pormenores interesantísimos al respecto.

- 4- Al parecer, sólo los triunfos seducían a los historiadores victorianos ingleses. Las derrotas, pensaban quizá con Rudyard Kipling, el lírico teorizante del destino imperial de Britannia, *which ruled, in illo tēmpore, and not only the waves*, no ennoblecían la aureola del invicto imperio. La lucha *against the Armada* y el triunfo consiguiente, sí como si aquél, así parece indicarlo el sustantivo *the Armada*, hubiese sido el único y decisivo enfrentamiento ocurrido entre ambas potencias a lo largo de toda la historia.

BIBLIOGRAFIA

- JOSE ALCALA-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, ESPAÑA, FLANDES y el Mar del Norte, Barcelona, 1975.
- J.H. ELLIOTT, *Europe Divided, 1559-1598*. Londres, 1968.
- Idem, *Imperial Spain, 1463-1716*, Londres, 1963.
- Idem, editor, *Poder y Sociedad en la España de los Austrias*, Barcelona, 1982.
- *Encyclopaedia Britannica*, varios volúmenes.
- *Diccionario de Historia de España*, Madrid, 1968, tres volúmenes.
- DAVID HOWARTH, *The Voyage of the Armada*, Londres, 1981.
- HENRY KAMEN, *Spain, 1469-1714, A Society of Conflict*, Londres, 1963.
- Idem, *The Iron Century, Social Change in Europe, 1550-1660*, Londres, 1971.
- Idem, *Spain in the later Seventeenth Century, 1665-1700*, Londres, 1980.
- M. Lewis, *Armada Guns: A Comparative Study of English and Spanish Armament*, Londres, 1961.
- JOHN LYNCH, *Spain under the Habsburgs*, Londres, 1964, dos volúmenes.
- GARRETT MATTINGLY, *The Defeat of the Spanish Armada*. Jonathan Cape, 1959.
- GREGORIO MARAÑÓN, *Antonio Pérez*, Madrid, 1963.
- G. PARKER, *If the Armada Had Landed*, History, 61, Londres, 1976.
- Idem, *Philip II of Spain*, Londres, 1978.
- R. STENUIT, *Treasures of the Armada*, Londres, 1.972.
- R.A. STRADLING, *Europe and the Decline of Spain*, Londres 1981.
- BRYCE WALKER. *The Sea Farers: The Armada*, Alexandria, Va., 1981.