

LA LARGA TRAVESIA DE RETORNO DE LA GRAN ARMADA DE GRAVELINAS A LA COSTA CANTABRICA *

Dr. Boris Oses

Desde hace ya cuatro siglos, en virtud de las complejas y espinosas relaciones entre ingleses e irlandeses, los dos émulos seculares se han culpado ácida y recíprocamente de los crímenes y atropellos que cometieron con los infelices náufragos españoles de la Gran Armada. Ateniéndonos a los estrictos antecedentes históricos de que disponemos hoy en día, la verdad escueta y desnuda es que ni éstos ni aquéllos actuaron digna e hidalgamente, si bien sería absurdo contemplar y juzgar sus hechos desde una perspectiva actual, basándonos en nuestra escala de valores. En todo caso, cuatro veces centenaria igualmente es una leyenda irlandesa, viva aún en el presente, incluso entre los descendientes de irlandeses en los Estados Unidos, en el sentido de que el color moreno y el aspecto meridional de los habitantes del occidente de Irlanda se debe a su descendencia de los náufragos de la Gran Armada. Es indudable que no pocos de aquellos jóvenes sobrevivientes, muchísimos de ellos nobles, que se honraban en servir a su Rey en una "empresa" tan importante para la "monarquía", sedujeron a un número crecido de muchachas irlandesas. Estas con certeza se sentirían cautivadas por el físico y el temperamento meridionales de esos infortunados jóvenes, como deduciremos luego a la vista de las aventuras galantes de uno de ellos, el capitán Francisco de Cuéllar, que logró salir con vida de aquel calvario merced precisamente a sus numerosas admiradoras en la "verde Erín de los poetas".

Días antes, el aciago 8 de agosto de 1588, aquellos mismos hombres habían luchado con inaudita gallardía en Gravelinas, contra la poderosa flota inglesa. Varias veces sus naves habían pugnado desesperadamente por el abordaje, la única oportunidad que tenían de luchar en igualdad de condiciones. Errantes ahora, desorientados y naufragos, semidesnudos y hambrientos, vagaban por las gélidas y sombrías costas de Irlanda; se extraviaban y perecían buscando pistas más seguras por los pantanos de aquellas tierras inhóspitas y mezquinas, perseguidos y acosados por los soldados de la Reina o sus mercenarios nativos. Y cuando lograban dar con algún obispo o determinado jefe de facción irlandeses que le tendían la mano, tan pronto como se reunían en paz surgían los comentarios más acerbos, las violentas discusiones, las amargas recriminaciones. Los más frustrados y abatidos eran los soldados. "¿Cómo y por qué —increpaban de viva voz— los pilotos y capitanes no fueron capaces de abordar los navíos ingleses?" La Armada, replicaban los marinos, había cumplido a carta cabal con su deber. "¿Es que no habían visto los soldados la nave insignia, el *San Martín*, gravemente dañada, lanzarse una y otra vez al centro mismo de la contienda a rescatar o auxiliar a los compañeros en peligro?" "A babor —interrumpían dos oficiales de marina —vimos pasar la gran carraca de Bertendona con la cubierta repleta de muertos y agonizantes, sus bocas de fuego silenciosas y la sangre manando por los imbornales, mas con los mosquetes impertérritos en lo alto de los

* Este artículo complementa los anteriores del autor referentes a la Gran Armada de Felipe II, que *Revista de Marina* publicó en sus números 3/1983 y 5/1987, constituyendo en conjunto un aporte a la celebración del Cuarto Centenario de dicha efeméride.

alcázares mientras sus tripulantes, casi todos heridos, luchaban tercamente por ocupar de nuevo su puesto en la alineación que les había ordenado el Duque-Almirante".

En esos precisos momentos —terciaba un curtido y macilento contra maestre portugués— el San Mateo, cercado por el enemigo se encontraba en condiciones aún peores y se hundía lentamente. No obstante, cuando la capitana se aproximó para ayudarlo y el Almirante en persona ofreció su galeón para acoger a sus oficiales, tripulantes y soldados sobrevivientes, su capitán don Diego de Pimentel se negó con orgullo a abandonar su barco. "Y pese a los sacrificios desmesurados de todos, ante los propios ojos del Duque —remachaba un piloto levantino— la fuerte alineación de la Armada se nos venía abajo de modo que nuestras naves quedaban desperdigadas y a merced de la poderosa artillería enemiga".

Callaban un largo rato para insistir luego una y otra vez en los pormenores de la contienda final que se les antojaba ahora un suceso falaz, ilusorio, "un engaño del sentido" como dirían más tarde los prosistas y líricos barrocos españoles. El violento temporal consiguiente que había separado a los contrincantes lo recordaban todos, así como la difícil maniobra, con el enemigo al frente, para recuperar la alineación de siempre, "la vieja y fuerte media luna española" y el retador gesto final de la Gran Armada, recogiendo velas dispuesta a lanzarse de nuevo al combate. Pero los ingleses no habían vuelto a la lid. "¡Desalentados al ver nuestra flota gallardamente alineada!", sostenían los náufragos. En todo caso, ni la flota de la Reina ni la Gran Armada a estas alturas conocían el grado de debilidad de la contraria. Al anochecer, de puño y letra, el Almirante Howard dirigió a tierra un urgente mensaje: "...enviad a la brevedad posible cuanto tengáis a mano..." "Hemos puesto al enemigo —agregaba— en gran aprieto, pero la Armada española está compuesta de barcos muy espaciosos y de gran potencia". Y en inglés coloquial remataba escueta y desenfadadamente: "su flota es maravillosamente grande y fuerte, pero poco a poco la vamos desplumando", valorización bien modesta de la campaña naval en marcha que no brinda el menor atisbo de esperanza en un fin cercano.

El billete que nerviosamente rasgueaba Drake a esas mismas horas tampoco pecaba de optimismo. Ninguno de los dos jefes ingleses se imaginaba siquiera la desesperada situación que afrontaba entre tanto Medina-Sidonia: sus castigadas naves poseían aún algo de pólvora, mas no les quedaba ni una sola bala de cañón e interín el vendaval desatado lanzaba a la Armada hacia los peligrosos arenales de Zelanda. No había otra alternativa y Medina-Sidonia tomó *ipso facto* una resolución terminante: era mejor morir luchando que ahogarse sin pelear. Ordenó pues, acto seguido que sus naves se detuviesen y virasen para salir al encuentro de los ingleses. Todo el mundo a bordo recibió los sacramentos y se aprestó para lanzarse contra el enemigo con las únicas armas disponibles: fuego de mosquetes y armas blancas. Pero los ingleses se mantenían distantes y los pilotos españoles no necesitaron explicar al Duque el motivo de esa actitud. El enemigo se mantenía alejado para ser testigo de la destrucción de la Armada. Aún permaneciendo quieta, el viento y la corriente empujaban inexorablemente la Armada hacia sotavento. De ninguna manera podía esperarse que las anclas se mantuvieran fijas en las movedizas cambiantes arenas flamencas.

A los españoles no les quedaba más que una opción adentrarse a toda costa en el mar del Norte. En el último minuto el viento cambió, giró del todo hacia el sureste y las naves que iban a la vanguardia pudieron eludir los traicioneros bancos, internándose por fin toda la Armada mar adentro. Tanto al Duque como a los demás jefes, oficiales, tripulantes y soldados españoles les asistió la más absoluta certeza de que sus barcos se habían salvado por un milagro divino.

De cara a las consecuencias de la batalla naval de Gravelinas y encuentros inmediatamente anteriores, David Howarth, historiador británico del presente, plantea algunos interrogantes del todo novedosos y sugerentes: ¿Por qué en el último combate, sobre todo, los efectos de la artillería inglesa fueron tan distintos? y ¿Por qué los ingleses salieron del paso con tan pocos daños? Las exploraciones submarinas realizadas en los últimos tiempos, entre los restos de las naves hispanas hundidas, nos brindan una serie de datos bastante convincentes. En efecto, los cañones y proyectiles de todo tipo recuperados en los lustros recientes confirman una realidad histórica indiscutible: Portugal y España estaban muy atrasados en técnicas de fundición en aquella época. Para empezar, toda la artillería de Felipe II procedía de fundiciones italianas, holandesas e inglesas. No obstante, la mayor parte de la munición era española o portuguesa; se había fundido en las semanas que siguieron a la llegada de Medina-Sidonia a Lisboa y, según los modernos análisis, el proceso fue muy deficiente: el hierro está lleno de impurezas y presenta un exceso de carbono y óxido férrico. Las balas tienen, además, círculos concéntricos, lo que indica que las templaron cuando estaban aún al rojo vivo. Como consecuencia, *in situ* resultaron éstas demasiado frágiles en comparación con la munición inglesa que procedía de una cuidada fundición y acabado, llevados a cabo por peritos en los bosques de Sussex. Los artilleros de la Armada usaban, por otro lado, pólvora del tipo de grano fino que provocaba en el cañón una presión mayor y más rápida que la pólvora denominada de serpentina empleada por los ingleses. O sea, producía una deflagración, como dicen los técnicos en la materia, muy fuerte en las piezas de artillería y es muy posible que la munición española de cañón se despedazara al dispararla o cuando hacía impacto en los cascos de las naves enemigas.

En el lecho marino se ha encontrado otros testimonios sugerentes. Se ha recuperado muchísimas piezas españolas reventadas como consecuencia, con toda certeza, del error de utilizar aquella pólvora fina. Y es fácil imaginarse los efectos devastadores de la explosión de una pieza en los puentes de artillería; no solo para los tripulantes, sino para el propio barco. Algunas piezas no iban montadas en cureñas navales de cuatro ruedas, sino en cureñas del ejército de dos enormes ruedas, muy difíciles de manejar en un barco en movimiento sin inmovilizarlas a la estructura de la nave, aunque las mismas tenían, como veremos, otra finalidad bien concreta. Todas estas observaciones nos facilitan ciertas claves que nos



(De Grandes batallas navales)

El insigne navegante inglés Sir Francis Drake, hijo de un pastor protestante, se consideraba como elegido de Dios para el cumplimiento de una misión: "vender negros en las colonias, matar españoles y saquear los puertos de Indias que cargaban oro." El juicio es de un historiador inglés. Fue vicealmirante en la campaña contra la Gran Armada y uno de los marinos más expertos y valientes de su tiempo. Realizó travesías de enorme interés geográfico, pero casi todas sus hazañas las hizo como actos de bandidaje, piratería, pues su patria estaba, cuando las cometió, en paz con España. Para Inglaterra fueron tan fructíferos sus saqueos que Madariaga (Cuadro Histórico de las Indias) estima que constituyeron la base del Banco de Inglaterra y de su prosperidad económica.

explican la victoria inglesa. El factor primordial radica, en todo caso, en otras razones: la maniobrabilidad de los barcos ingleses, la suerte del viento propicio y la calidad de sus proyectiles, que a corta distancia atravesaban el casco de las naves enemigas.

Cambios de rumbos

Al día siguiente del cambio del viento que salvó a la Gran Armada, los dos comandantes en jefe celebraron consejos de guerra en sus naves insignias. Por unanimidad, los jefes españoles acordaron virar en redondo si el tiempo, o sea, el viento, lo permitía; en caso contrario "obedecerían" al viento y pondrían, por el norte, rumbo a la Península. En el consiguiente mensaje al Rey, el Duque le da una clara idea de la situación: la Armada se encontraba dispersa y en penosas condiciones y su primer deber para con Su Majestad era, a su juicio, salvarla a riesgo de una travesía interminable por latitudes desconocidas por todos sus pilotos.

En el consejo marcial celebrado en el *Ark Royal* dominó la ansiedad al principio. Todas las naves de la Reina seguían a flote, era cierto, y sus desperfectos eran mínimos. Todo marchaba bien en general, pero la acuciante escasez de municiones de guerra y boca se haría crítica antes de 24 horas. Se decidió entonces que el grueso de la flota siguiese a los españoles mientras existiese el peligro de que intentasen desembarcar en Inglaterra o en Escocia. En opinión de todos los asistentes los combates no habían terminado y se reanudarían, consideraban al unísono, en cualquier momento. La atmósfera, además, desde el comienzo hasta el fin de la reunión, fue tirantísima. Winter no estuvo presente por encontrarse herido; Frobisher se ausentó teatralmente tan pronto como se enteró de que su odiado émulo, sir Francis Drake, estaría allí presente; lord Seymour protestó herido y ultrajado cuando el Almirante Howard le ordenó que vigilara las costas flamencas, acusándolo groseramente de intentar reservarse toda la gloria del triunfo. Fastidiadísimo, el propio jefe inglés tuvo que sufrir la lectura de un largo y aburrido mensaje del consejo real pidiéndole que relacionara el número y tonelaje de sus barcos y hombres, vituallas, pólvora y proyectiles, bajas en todos los combates desde Plymouth, etc. Pero lo que más lo exasperó fue que le preguntasen por que no había abordado ninguna nave española... O el consejo no había comprendido la táctica de sus marinos o no había entendido ni una palabra de sus mensajes y explicaciones. Indignado, Howard se negó a contestar el escrito de los altos lores de la corte real.

Al día siguiente navegaba la Armada a toda vela con un suroeste fresco y mar fuerte. Viendo el Duque que los Ingleses daban alcance a la retaguardia, mandó recoger velas para esperarla y disparar tres cañonazos para que toda la Armada cobrara trapos. Antes que los ingleses los alcanzaran, la retaguardia quedó reorganizada, pero el enemigo se detuvo una vez más y quedó a la expectativa. Medina-Sidonia estaba indignado, porque dos de sus naves se habían atrevido a pasar por alto su orden de ponerse en guardia para esperar al enemigo. Reunió en seguida su consejo de guerra y una vez demostrado que su orden había sido oída y luego deliberadamente desobedecida, sentenció a la horca a los dos capitanes culpables. Hizo colgar acto seguido a uno de ellos, caballero de Sanlúcar, amigo suyo, y relevó al segundo de su respectivo mando poniéndolo bajo la custodia del fiscal general de la Armada. Es lógico que entre sus hombres abundasen las recriminaciones y los rumores. Todos se sentían frustrados, derrotados y avergonzados. En particular los jefes del ejército, que estaban furibundos con los capitanes de las naves, los verdaderos causantes, a su juicio, de la derrota por no haber sabido abordar a ningún barco enemigo, privando con ello a sus hombres de la oportunidad de luchar como lo sabían hacer sólo los tercios españoles, la primera infantería de Europa.

Reorganizada una vez más, la Armada avanzó por el canal de Noruega hasta que los pilotos creyeron haber alcanzado los 61 grados y 30' latitud norte por mares prácticamente desconocidos no sólo por los españoles. En realidad, ninguna flota, ni siquiera los vikingos se habían aventurado por aquellas latitudes. Tampoco había mapas o cartas de navegación, porque los propios cartógrafos europeos desconocían esos distantes, brumosos y tempestuosos litorales nórdicos. El único que a bordo de la Armada conocía Irlanda era Recalde, mas sólo el extremo suroeste de la gran isla. De modo que Medina-Sidonia, asesorado por sus consejeros, una vez rebasadas las islas del norte de Escocia decidió mantenerse lejos del litoral irlandés para tomar rumbo hacia el sur sin divisar tierra.

Los ingleses siguieron a sus enemigos, hasta 55 grados de latitud norte y como los españoles tampoco parecían poner proa a Escocia, viraron hacia el estuario de Forth y dejaron solo dos pinazas persiguiendo a la Armada, con la misión de retornar y dar la alarma si las naves hispanas cambiaban de rumbo. Al respecto, poseemos un mensaje de Thomas Fenner, subordinado de Howard. Se trata de un elegante escrito, en limpia prosa isabelina, comunicando al consejo real las impresiones de los comandantes ingleses de cara al enemigo. Calando muy hondo, Fenner estimaba que los españoles no volverían a Inglaterra, pues habían perdido ocho excelentes navíos, tenían muchísimas bajas y carecían de agua y víveres. Consideraba finalmente que la Armada seguiría la ruta de Escocia e Irlanda para regresar a la Península, por lo que, en vista de lo avanzado de la estación y la larga travesía de altura muy difícil y aventurada que tenía por delante, con las naves en lastimoso estado, pronto se les vendría el otoño encima y este les sería fatal a los españoles. En esos mismos



(De Veleiros de todo el mundo)

El celeberrimo Golden Hind, el ex Pelican, legendaria nave de Drake. El lejano Reino de Chile no le dejó un grato recuerdo a los hombres del Golden Hind, pues en sus costas sufrieron, Sir Francis y los suyos, las únicas dos derrotas —"ignominiosas," a juicio de Luis Silva Lezaeta. El Conquistador Francisco de Aguirre, Santiago 1953.p. 436— de su triunfal carrera por medio mundo: la una en la isla Mocha, en noviembre de 1578 y la otra, semanas más tarde, en la bahía de La Herradura. En efecto, armados por los españoles, que dirigían la explotación de la isla Mocha, los indios mataron a dos marineros que Drake había enviado a tierra. Cuando quiso el capitán inglés ir a vengarlos en persona, los chilenos los recibieron con una nube de flechas. Casi todos sus hombres resultaron heridos y él mismo recibió un feroz flechazo en plena cara.

Posteriormente tuvo más suerte en Valparaíso, donde capturó un buque y saqueó a su antojo el desprevenido e indefenso puerto. Confiando en repetir en La Serena su "hazaña" de Valparaíso, tocó en La Herradura. Pero en mala hora tuvo Sir Francis tal intento. Alarmado por un propio del Corregidor de Santiago, el octogenario conquistador Francisco de Aguirre, compañero de Valdivia, descolgó sus armas para defender con los suyos "la muy noble y muy leal ciudad". Al frente de una pequeña columna de infantería y caballería, apenas divisó a los ingleses desembarcando en la playa cargó resueltamente el viejo general contra el enemigo, que presa de pánico huyó sin presentar batalla, dejando abandonado a su suerte, en tierra, a uno de sus marineros.

momentos, puntualizaba el marino inglés se levantaba una violenta tormenta procedente del suroeste que arreciaba por momentos. El temporal, en efecto, duró dos días y las naves de la Reina lo capearon en alta mar. La Armada, estampaba a continuación el oficial inglés, debía estar ínterin tan mal parada luchando contra los elementos, que muchos de sus hombres no volverían a ver España.

Sin embargo, las cosas no discurrían tan mal en el campo hispano. El día 19 amainó el viento y se produjo un cambio oportuno en el preciso momento en que los vigías avistaban a proa las Shetland y a sotavento el canal entre éstas y las Orcadas, que la Armada cruzó sin mayores problemas. Dos días más tarde el Duque ponía fin a su diario con la siguiente y sobria sentencia: "Ponemos rumbo a España con viento NE". Acto seguido lo entregó a uno de sus oficiales, D. Baltasar de Zúñiga, con una carta que dirigía al Rey. No minimizaba Medina-Sidonia, por cierto, el desastre. Llevaba a bordo 3.000 enfermos, le comunicaba, y numerosos heridos de guerra. En términos similares se dirigía a los obispos de Galicia, rogándoles que se aprestasen a acoger a sus hombres. Como siempre, en estas misivas no encontramos ni una sola expresión de agrio reproche para nadie. Luego, el 21 de agosto, aprovechando el viento favorable, partió Zúñiga en su rápida pinaza con los mensajes del Almirante para el soberano y los preladados. Al amanecer siguiente volvió a cambiar el viento. La Armada se encontraba ahora en algún punto no muy distante del cabo Wrath y es entonces cuando comienza la infausta dispersión de las naves.

Los naufragios en las costas de Irlanda

Al entrar en el Atlántico, la vida a bordo de las naves españolas se había hecho de por sí insufrible. Las tripulaciones iban del todo diezmadas por las enfermedades —escorbuto, fiebres y "calenturas"— los barcos plagados de bichos y apestando a excrementos. Y todo el mundo a bordo, al menos los que podían tenerse en pie, debían cumplir pesadas tareas: trepar a las vergas, reparar averías y achicar sin cesar con las bombas, esfuerzos cada vez más agotadores a medida que aumentaba la debilidad física hasta el extremo de que, semanas más tarde, algunas naves encallaran en el mismísimo litoral español, porque no quedaba nadie con fuerzas para recoger trapos y tirar el ancla. De modo que, como consecuencia, muchos sobrevivientes fallecieron, como veremos, del todo exhaustos, a la vista del litoral patrio.

La navegación en tales condiciones era punto menos que imposible: en casi todos los barcos no se sabía ni siquiera donde se encontraban; con el cielo permanentemente cubierto, tampoco podían calcular la latitud; dispersados y zarandeados por las tormentas, el violento oleaje y las nieblas, las naves españolas se fueron poco a poco disgregando. Sólo los fuertes galeones podían seguir con cierta seguridad la derrota. Muchos de los barcos mediterráneos demostraban evidente debilidad para afrontar las tormentas equinocciales del Atlántico norte. De las 24 urcas, por ejemplo, 15 naufragaron o desaparecieron sin dejar huella y de los barcos de la escuadra del Levante sólo escaparon dos. Ante la lenta e inexorable desintegración de sus barcos nada podían hacer las extenuadas y sufridas tripulaciones. Según los últimos descubrimientos, 26 naves naufragaron en Irlanda, dos o tres en Escocia y una en Inglaterra. No sólo porque se encontraban perdidas, sino también porque no podían barloventear y su única esperanza, muertos de hambre y sed sus tripulantes y soldados, consistía en tocar tierra como fuese.

El 23 de agosto, en algún punto no lejos del noroeste de Escocia, en cuanto sopló viento contrario se quedó rezagado un grupo de cuatro naves: tres urcas y un navío mediterráneo de gran tamaño: el *Gran Grifón*, el *Castillo Negro*, el *Barca de Hamburgo* y el

Trinidad Valencera. Durante jornadas interminables lucharon sus hombres denodadamente contra el viento y el oleaje y uno por uno fueron deshaciéndose. El *Barca de Hamburgo* fue el primero en hundirse; antes disparó un cañonazo pidiendo auxilio. El *Gran Grifón* y El *Trinidad Valencera* fueron a socorrerlo; recogieron a los 350 hombres que conducía y presenciaron su rápido hundimiento. El *Castillo Negro* desapareció sin dejar el menor rastro, debió de hundirse con todos sus tripulantes y soldados. Dos semanas después El *Trinidad Valencera*, a punto de irse a pique, escoró en un arrecife en la costa de Donegal (Irlanda), la mayoría de los hombres a bordo lograron ganar la orilla en donde afrontarían nuevas desventuras y la muerte perseguidos sin piedad por los ingleses. El *Gran Grifón* se quedó absolutamente solo luchando contra los elementos. Navegó primeramente tres días hacia el norte hasta que avistó una isla que debía de ser Santa Kilda, en las Hébridas occidentales; luego cambió el viento y al cabo de otros tres días había recorrido casi toda la costa de Irlanda occidental, mas, volvió al alterarse la dirección del viento y se hallaron una vez más en la latitud de Santa Kilda. Zarandeado en todas direcciones, con sus hombres extenuados de achicar y de tratar de conducir de algún modo la nave, veinte días después fue a encallar por milagro, junto a la isla Fair. Sus 300 soldados y tripulantes lograron salvarse por el feliz azar de haber dado con las Shetland, en territorio escocés.

Más numerosos, en cambio, fueron los que tuvieron la desgracia de naufragar en las costas de Irlanda, territorio que soportaba ya cuatro siglos de dominio inglés. Unos años antes la Reina Isabel había sofocado a sangre y fuego, como de costumbre, una nueva rebelión, de modo que el desgraciado país, empobrecido y hambriento, gemía bajo la opresión de los ocupantes. Los dos Lores-deputies que subyugaban la nación irlandesa en nombre de la soberana inglesa sólo temían una cosa: que Felipe II invadiese Irlanda y sus tropas aportasen la disciplina y el mando de que carecían los irlandeses, de manera que cuando comenzaron a conocerse las noticias del desembarco de miles de españoles, los Lores decidieron aniquilarlos a todos sin compasión alguna. En cuanto a los propios irlandeses, su conducta estuvo en relación con el carácter de los jefes locales. Los primeros que entraron en contacto con los españoles eran modestos campesinos o pescadores que los recibían consternados y que se limitaban a venderles comestibles. Lo usual era que el cabecilla local ordenase la ejecución de los náufragos extranjeros o sus soldados los atacasen, les quitasen todo lo que llevaban encima y los dejaran simplemente morir desnudos de hambre y frío. Los obispos católicos se apresuraron en muchos casos a ayudar a los españoles, pero los mercenarios irlandeses a sueldo inglés fueron los más crueles. Algunos líderes arriesgaron, es cierto, vida y bienes, negándose a entregar a los españoles, pero más bien como gesto de desafío a Inglaterra que como acto de piedad o caridad. Otros, entre los clanes del Ulster sobre todo, de origen escocés, los ayudaron a escapar sin escatimar esfuerzos. ¡Se calcula que unos seis mil españoles encontraron la más miserable de las muertes en Irlanda o en sus aguas!

Don Alonso de Luzón, capitán del *Trinidad Valencera*, nos relata la suerte que corrieron sus 450 hombres en manos de aquellos "salvajes", como los califica: más de 300 fueron brutalmente exterminados a lanza y bala y el centenar restante logró refugiarse en el castillo de un obispo que pudo por fin repatriarlos a través de Escocia.

Entre tanto, el 3 de septiembre, el Duque al mando del grueso de la Armada escribía un nuevo comunicado al Rey. Se encontraba a 58 grados de latitud norte, muy lejos del litoral de Irlanda. Le informaba que durante cuatro noches había sufrido violentísimos temporales, por lo que 17 de sus naves se habían visto obligadas a separarse del grueso de la Armada, yendo en éstas Alonso de Leiva, Recalde y otros altos jefes. Durante el día había contado no obstante, 95 velas. Iba muy escaso de provisiones y llevaba numerosos enfermos

y heridos. Poco después escribe que lo siguen únicamente sesenta navíos. Pero el 18 se desató un nuevo temporal que casi acaba con todos; ahora sólo divisa once velas. Uno a uno o en cortos grupos fueron llegando los rezagados a las costas de Irlanda. De Leiva en el *Rata coronada* seguido del *Duquesa de Santa Ana* arribaron a una bahía. El primero había zarpado de La Coruña con 335 soldados y 84 marineros. La fama, simpatía y popularidad del apuesto oficial había atraído más jóvenes de abolenjo que en otras naves. En la suya iban más de 60 caballeros con sus respectivos criados. Por lo tanto, debía haber un mínimo de 600 hombres en un barco de apenas 800 toneladas de porte. A la noche siguiente el viento y la marea arrastraron la nave, que terminó por encallar peligrosamente, pero todos se salvaron saltando a tierra.

Dos días después logró dar de Leiva con los hombres del *Duquesa de Santa Ana* y el general en persona tomó el mando de los dos grupos de soldados y tripulantes. Aquella era precisamente la situación militar que tanto temían los ingleses. Y si de Leiva se hubiese propuesto establecer una alianza con el jefe rebelde irlandés local, habría podido apoderarse de la región noroeste del país y conservarla indefinidamente. Mas lo único que deseaban los españoles era salir cuanto antes de aquel maldito territorio y retornar a la patria. El general acomodó de alguna manera el baqueteado *Duquesa de Santa Ana*, embarcó aquella multitud a bordo y se hizo a la mar con intenciones de arribar por lo menos a Escocia, sólo para naufragar de nuevo, pero una vez más de Leiva logró salvar a sus hombres. Mal herido caminó con estos 20 millas por la costa hasta dar con una galeaza española, la *Girona*, que reparaban febrilmente sus tripulantes. Por fin 1.300 hombres se hacinaron en la sobrecargada nave y se hicieron de nuevo a la vela. Ya en el extremo norte de Irlanda, en plena noche, perdieron el timón, chocaron luego con un arrecife y en pocos minutos la *Girona* se hizo mil pedazos. Los 1.300 infelices perecieron ahogados y con ellos de Leiva, los comandantes y capitanes de otros barcos y muchísimos caballeros de las principales familias de España. Sólo hubo diez sobrevivientes. Hace sólo 20 años, en 1968, un buceador belga descubrió el lugar del naufragio. Recuperó dos cañones de bronce, restos de vajillas de plata, monedas y muchas joyas de los nobles españoles. La pieza más emotiva fue una hermosa sortija de compromiso con una breve inscripción: "No tengo más que darte..."



Sir Martin Frobisher, uno de los más brillantes subordinados de Lord Howard. Al mando del Triumph cumplió un relevante papel en todos los combates contra la Gran Armada y en nombre de la Reina, en plena campaña fue armado caballero. Un lustro más tarde cayó mortalmente herido en un encuentro naval contra la nueva Marina Española frente a Brest. Compartió pues la suerte de sus compañeros de armas, Drake y Hawkins. De carácter duro y violento, odiaba a Sir Francis, a quien consideraba "un cobarde bribón", su epíteto más suave, quizá porque lo conocía mejor que nadie. Sir Martin había operado como vicealmirante de una escuadra de Drake en aguas del Caribe, (Vide: Mattingly, Howarth y Encyclopedia Britannica)

Dos excelentes marinos vascos —Marcos de Aramburu, capitán del *San Juan Bautista*, y el vicealmirante Martínez de Recalde— lograron refugiarse en una isla irlandesa y salir por fin de aquel atolladero infernal, ayudando de paso a otras naves en peligro, una hazaña inaudita en los anales de la navegación a vela. Recalde y Aramburu pudieron sortear finalmente el enorme "golfo" y arribaron a la patria. El segundo para seguir una brillante carrera naval y el primero para morir. "Quizá fuese Recalde —escribe un historiador inglés contemporáneo —el héroe más celebrado de la campaña." "El buen viejo", como lo llamaban con cariño y respeto sus subordinados, en su condición de caballero del hábito "de la muy real y militar orden de Santiago", sexagenario y enfermo, se había embarcado en la Gran Armada cumpliendo las órdenes de su Rey. Décadas antes, a las órdenes del Marqués de Santa Cruz, se había cubierto de gloria en las Azores; en numerosas ocasiones, además, había escoltado las flotas de Indias. Durante toda la campaña de la Armada, a bordo de su galeón y al frente de su escuadra, a las órdenes de Medina-Sidonia, siempre estuvo Martínez de Recalde "al pie del cañón" y fue leal al Duque y al Rey, encontrándose en todo momento en primera línea en los combates desde Plymouth hasta Gravelinas. Como postrer acto de servicio llevó su nave hasta La Coruña y esperó que todos sus hombres desembarcasen, constatando luego personalmente que fuesen atendidos como Dios manda; se acostó, por fin, resignado el viejo marino, para no levantarse más.

La aventura del capitán Francisco de Cuéllar.

La huida más novelesca y no menos romántica fue la del capitán Francisco de Cuéllar, que tuvo la buena idea de escribir a un amigo una larga y bien pormenorizada misiva relatándole sus aventuras e infortunios. En las costas irlandesas presencié, para comenzar, el hundimiento de varias naves españolas en que perecieron más de mil soldados y tripulantes. El se salvó por fortuna para caer en manos de los "salvajes" que esperaban alborozados en la playa a los infelices náufragos para despojarlos de cuanto llevaban encima, acosarlos, apalearlos o colgarlos. Durante los tres días que siguieron fue el capitán testigo de escenas inauditas, pues a los "salvajes" se unieron pronto, los rapaces y brutales soldados de la Reina. Cuéllar calibró fríamente sus posibilidades de subsistir, que eran, por cierto, mínimas: desnudo, herido, con el invierno encima, rodeado de enemigos y sin entender ni una palabra del idioma local. Mas debía ser un tipo simpatiquísimo, de excelente presencia y dotado de un indestructible instinto de supervivencia. En el momento más inesperado lo salvó una "hermosa muchacha irlandesa," nos cuenta. Entusiasmada, la guapa irlandesita no sólo le mandó alimentos, sino su propio hermano para que lo guiase a un lugar más seguro. Un buen cura lo acompañó luego hasta el castillo de un jefe irlandés enemigo acérrimo de los ingleses que contaba ya con algunas decenas de náufragos españoles en sus huestes. Naturalmente que la esposa del irlandés, una damisela "en extremo guapa," según sus palabras, que lo trataba con deferencia suma, le presentó a varias amigas y conocidas suyas." Ni corto ni perezoso y para entretener el animado corrillo, se puso de Cuéllar a "leerles las manos diciéndoles mil tonterías" y las beldades quedaron tan encantadas que el capitán se convirtió en el español favorito de todas las damas del pueblo. Día y noche acudían a su puerta mujeres de todas las clases para que les "echara la buenaventura"; viéndose de la noche a la mañana tan acosado, pidió al jefe irlandés autorización para marcharse, pero este le negó el permiso, aunque dio orden de que nadie lo molestase.

De Cuéllar debió de aprender muy pronto el idioma, sobre todo de boca de las muchachas bonitas que se prendaban, vaya buena suerte, *ipso facto* de él. En todo caso, pronto tendría el seductor de irlandesitas la ocasión de devolverle la mano a su protector, defendiendo él y un grupo de españoles el propio castillo de una feroz embestida inglesa

encabezada por uno de los Lores-deputies. El inglés acampó a milla y media del bastión y, para intimidar a los defensores, ahorcó a la vista de estos a dos españoles que había capturado, conminándolos luego a rendirse con la promesa de dejarlos llegar sanos y salvos a España. Fingiéndole que no le oía ni le entendía nada, de Cuéllar le voceó en latín que se aproximara más, pero el avisado lord no se atrevió a ponerse a tiro de los mosqueteros hispanos; y que es lo que pretendía precisamente el oficial español. Por último, el inglés levantó el real y se esfumó definitivamente. De regreso con toda su gente, el jefe irlandés agasajó por todo lo alto a los españoles y, entusiasmado, a de Cuéllar quería darle a su propia hermana en matrimonio, a lo que el salado don Juan contestó dándole las gracias por el honor y le pidió en lugar de la joven, un guía que los pudiese conducir a Escocia. Pero el jefe irlandés no quería desprenderse de ningún modo de tan buenos soldados. A de Cuéllar le pareció "excesiva aquella amistad" y decidió escaparse con otros compañeros. La huida no fue fácil, claro está, y una vez más encontró su salvación en las irlandesas. Llegó por fin a Escocia y se embarcó en una de las naves que mandó el Duque de Parma a recoger a los españoles. La historia del capitán de Cuéllar nos corrobora muchas otras similares; tratados como huéspedes de honor por jefes de la guerrilla anti inglesa, a causa de sus conocimientos militares eran, en todo caso, simples cautivos. Años más tarde, cuando en España volvió a plantearse la invasión de Irlanda, no pocos españoles supervivientes de la Armada que servían como soldados con jefes irlandeses se dirigieron a Felipe II. Allí seguían aún con sus mujeres y sus hijos.

El arribo de Medina-Sidonia

Al amanecer del 21 de septiembre de 1588, el *San Martín*, la nave insignia del Duque, hacía señales al práctico del puerto, a la altura de Santander. En los días siguientes fueron arribando a diversos puertos españoles hasta 66 barcos de la Gran Armada que había zarpado en julio rumbo a Inglaterra. El Almirante llegaba a la patria gravemente enfermo; consumido por la fiebre y la disentería, como muchos de sus oficiales, tripulantes y soldados. Cuando ya en Santander lo bajaron al bote del práctico; estaba demasiado débil para tenerse sentado y apenas pudo estampar su firma en el escrito, que remitió acto seguido al Rey. Se enteró con agrado de que el bravo Oquendo se dirigía a puertos de Vizcaya a la cabeza de cinco o seis naves; otras siete; explicaba al monarca, "están fondeadas frente a la costa" y esperaba que "Dios mediante llegue el resto en los días siguientes". En su propio navío habían muerto 180 hombres, tres de los cuatro pilotos y todos los restantes a bordo venían enfermos. De los 60 hombres de su séquito personal le quedaban sólo dos criados. Las tripulaciones de las otras naves venían aún en peores condiciones; una de ellas se fue a pique después de anclar y otra encalló, porque sus tripulantes carecían de fuerzas para echar el ancla. Aquel mismo día despachó el Duque a su asesor militar don Francisco de Bobadilla con la misión de informar personalmente de todo al Rey en El Escorial.

Tres semanas después del arribo del *San Martín* seguían llegando barcos a los puertos del Cantábrico. Todos los que habían podido cumplir las instrucciones del Almirante retornaron a España. Las esperanzas de que el resto regresara fueron esfumándose lentamente, y pasaron muchos meses antes de que se admitiese definitivamente que no iban a llegar más barcos. De los 30 mil hombres que habían partido de Lisboa, habían perecido 20 mil, 1.500 en la lucha, 6.000 en los naufragios, un millar asesinados en Irlanda y el resto por enfermedades y de hambre.

Con respecto al Almirante, Felipe II se mostró mucho más generoso y justo que los futuros historiadores del suceso; relevó al Duque de su cargo, lo excusó de presentarse en la

corte para el besamanos de rigor y le dio autorización para volver a sus lares y dominios. El Rey Felipe rara vez retiraba su confianza a quienes se la había otorgado. Medina-Sidonia salió de Santander el 10 de octubre y se dirigió por tierra a sus latifundios andaluces. Lenta e inexorablemente comenzó a forjarse la leyenda en su contra, pues los españoles buscaban a un chivo expiatorio del fracaso. Su propio asesor militar, Bobadilla, parece que traicionó su confianza, pues debió de contar al soberano una versión partidista, criticando a los marinos y dejando en buen pie al ejército. ¿Censuró Bobadilla a Oquendo, a Recalde y a la pléyade de excelentes pilotos y comandantes de marina, sus propios camaradas de armas? Es muy probable, pues su compañero Diego Flores, el asesor naval del Duque en la nave insignia, fue poco más tarde condenado a prisión. Aunque, por cierto, Bobadilla no podía informar al Rey de toda la historia, pues ni él ni el duque conocían aún los trágicos acontecimientos que seguían desarrollándose a la sazón en Irlanda. Los cargos y recriminaciones continuaron en los lustros siguientes. Para los mandos del ejército que participaron en la campaña, el principal culpable del fracaso no era Medina-Sidonia, sino Diego de Flores; los marinos, en cambio acusaban al unísono al Duque de Parma. El capitán español D. Cesáreo Fernández-Duro, que recopiló la documentación sobre la "empresa de Inglaterra", al examinar las razones que a su juicio habían conducido al fracaso de la Gran Armada, hace cien años, sostuvo simple y tajantemente que Medina-Sidonia "era necio y débil" a pesar que los documentos que publicó demuestran meridianamente lo contrario.

El Duque-Almirante vivió aún para servir a su Rey otra década y al tercer Felipe durante doce años más, ostentando siempre altos y honorables puestos de confianza. Según contaba un diplomático francés que lo conoció 15 años después del suceso, el melancólico aspecto del noble denunciaba a simple vista la no cicatrizada herida de la antigua catástrofe.

Al margen de las leyendas en torno al breve comentario del Rey Felipe sobre los vientos y las olas de Dios, culpables, se dice, del desastre, que no tienen mucha base histórica, la verdad es que don Felipe no tuvo oportunidad de demostrar su famosa "gravitá spagnola", como la llamaban sus súbditos italianos, ante el inesperado revés, porque la amplitud de la derrota le llegó gradualmente. Antes de que el Duque anclase en Santander, el soberano había leído la carta de éste del 21 de agosto, que venía acompañada de su Diario y escuchado el desalentador informe del capitán Baltasar de Zúñiga. También obraba en su poder la narración del Duque de Parma sobre el fracasado encuentro y, más tarde, el rumor de los naufragios en Irlanda. Lo más probable es que el Austria español afrontase con su clásica entereza y dignidad las funestas noticias. Aquel otoño el anciano monarca estuvo muy enfermo. A juicio de los diplomáticos su mal se debió o fue agravado por la ansiedad y los disgustos. Uno de sus secretarios afirmaba que lo apesadumbró más que nada el triste fin de Leiva y sus jóvenes nobles subordinados. También hubo quien afirmó que todos estos sucesos e infortunios lo envejecieron enormemente. Pero no quedó por ello anonadado e inactivo. En las semanas siguientes al retorno de la Gran Armada, gran número de informes estrictamente confidenciales dirigidos al consejo de su émula, la Reina Isabel de Inglaterra, llegaron, no sabemos cómo —¡alarde y testimonio del excelente servicio de "inteligencia militar" español de la época!— a su mesa de trabajo. Todos estos preciosos documentos se encuentran archivados hoy en día en Simancas (Valladolid) con anotaciones de su puño y letra al margen de los mismos. Con su parsimonia de siempre se ocupó de auxiliar y atender a sus marinos y soldados. Le quedaban aún dos lustros de vida y en este breve lapso aprestó tres nuevas Armadas, reforzó la defensa de Indias, dio nuevos impulsos a la fabricación de naves y reorganizó su marina. La última flota de Felipe II zarpó seis meses antes de su muerte y llevó a cabo algo que debía haber hecho célebre a la Gran Armada: navegó a lo largo del Canal, de cara al litoral inglés, y arribó a Calais sin ser descubierta, pero su meta no

era invadir Inglaterra, sino llevar refuerzos al ejército español que luchaba en los Países Bajos.

Epílogo

Insistamos, para poner punto final a nuestras elucidaciones, en algunas facetas consideradas hasta hace muy poco como piedras angulares del tema que abordamos:

- En los tres estudios que hemos publicado en estas mismas páginas en torno a la Gran Armada, a base de la bibliografía inglesa del presente, hemos tratado de reivindicar la figura de su Almirante. Desde el siglo xvi hasta nuestros días, demás está decirlo, casi todos los historiadores se han limitado a repetir las manoseadas afirmaciones de siempre respecto a la "ineptitud" e "incapacidad" del Comandante en Jefe de la Gran Armada, a la "extemporánea", "inoportuna" e "inadecuada" designación del Duque para suceder a un Almirante insustituible, el Marqués de Santa Cruz. El cargo, en este contexto, lo dirigen, por supuesto, al Rey.

La elección, en realidad, fue bien meditada, lúcida, "clara como una lámpara". Rara vez erró el soberano español en la elección del hombre que precisaba; pensamos en Alba, Farnesio, don Juan de Austria, Santa Cruz. Se equivocó con uno de sus secretarios, Antonio Pérez, pero no con Moura, Idiáquez o Mateo Vázquez —la excepción solo confirma la regla. ¿Por qué designó entonces a Medina-Sidonia como sucesor de don Alvaro de Bazán? Simplemente porque el Duque había demostrado con holgura, durante la campaña portuguesa y en el "apresto" de las flotas de Indias, su extraordinaria capacidad para organizar expediciones navales y militares. Y el nombramiento resultó ser un notable acierto; el nuevo Almirante llegó a Lisboa a mediados de marzo del 88, *in situ* reorganizó de pie a cabeza la Armada y para finales de mayo se hizo a la mar. Y si bien no era marino, era un hombre precavido, inteligente y honesto. Felipe II quería un ilustre, un "grande" de España, poderoso por derecho propio y dotado de autoridad innata sobre los excelentes mandos militares y navales que había alistado en la flota.

- Otra afirmación incoherente, absurda y sin base documental, se formula en torno al problema en cuestión. Las líneas cardinales de la empresa misma, ideadas por el Rey en persona, que condujeron a la derrota de la Armada, se asevera, "carecían de lógica" y el plan mismo era "descabellado", "contradictorio" y "desatinado".

Los últimos descubrimientos submarinos que hemos mencionado han puesto en evidencia una serie de datos reveladores, desconocidos del todo hasta los años sesenta del presente siglo. Sólo ahora se ha revelado, por ejemplo, que la Gran Armada transportaba todo un tren de cañones de sitio, de 50 libras, completísimo, un bosque de escaleras de asalto y haces de matorral para rellenar los fosos. Este nuevo testimonio nos demuestra que el Rey Felipe II envió a su Armada a invadir realmente a Inglaterra y no como muchos historiadores han argumentado, simplemente a desfilar por el Canal para forzar así las negociaciones que intentaba emprender. Prueba además que la gran flota estaba soberbiamente equipada para alcanzar su objetivo. Las impresionantes "bocas de fuego" iban embarcadas en naves que disponían de grandes gabarras y fuertes grúas para que las mismas pudiesen ser fácilmente conducidas a tierra. La infantería y caballería del Duque de Parma habrían tenido pues pleno apoyo artillero. Y esta hábil disposición militar ofrecía una ventaja singularísima, puesto que la artillería española estaría en condiciones de pulverizar todas las fortalezas y castillos del sureste de Inglaterra. Además, el área prevista para el desembarco en Inglaterra (Margate) era, con toda certeza, el punto más débil del

adversario. Felipe II conocía y muy bien el país, pues había vivido allí dos años en calidad de príncipe consorte de Inglaterra; hablaba el idioma y su servicio de espionaje operaba con envidiable eficacia. Los historiadores sólo están comenzando a justipreciar y valorar en su justa medida estos novísimos antecedentes. Es muy fácil subestimar los problemas históricos o repetir sencillamente lo que han dicho o interpretado los colegas que nos han precedido en la misión de conocer el pasado. O insistir, en los "errores" de Felipe II y Medina-Sidonia. O, peor aún, reducir todo el proyecto a una aventura "fútil, loca y excesivamente ambiciosa".

El ejército de la Reina no estaba en condiciones de oponerse a Farnesio. Cuando la Gran Armada fue avistada ante Calais, intimidadas las tropas inglesas que guarnecían Dover, comenzaron a desertar en considerables proporciones, conscientes de que no podrían cerrar el paso a los tercios. Por otro lado, ninguno de los mandos ingleses era capaz de medirse con el Duque de Parma, ni siquiera su comandante en jefe, Leicester, simplemente porque temían a Farnesio, el más grande estratega de su siglo. Tres de los más destacados jefes militares de la Reina —William Garrard, Humphrey Barwick y sir Roger William— habían servido varios años en el ejército español de Flandes y a los órdenes de oficiales españoles. A todos ellos les asistía la certeza de que no podrían enfrentarse con tan poderoso enemigo.

En el marco de la política anterior filipina, por último, la empresa de Inglaterra fue sólo un lance, primordial sin lugar a dudas, en el tablero de las jugadas internacionales. "El Monarca más poderoso de la Cristiandad", como lo denominaba un coetáneo inglés, debía mantener al mismo tiempo la preponderancia española en el Caribe, frente a la competencia inglesa y francesa; repeler las repetidas tentativas hugonotes de ocupar Florida y defender las Indias Occidentales de la piratería inglesa, francesa y luego holandesa. Dentro de Europa afrontaba otros compromisos ineludibles: ayudar económica y militarmente a los católicos en Francia e Inglaterra; defender a toda costa el Mediterráneo central y occidental contra "el turco", para lo cual debía mantener una poderosísima flota en el mar latino y, finalmente, luchar con firmeza contra la "revuelta" en los Países Bajos, poner, como decían nuestros mayores, "una pica en Flandes".

ADDENDA

Aún por las usuales repeticiones de puntos de vista, que la investigación moderna ha rectificado o refutado hace tiempo, muestran cuán lentamente se aceptan los adelantos de la ciencia en la conciencia histórica general.

Richard Konetzke, Fischer Weltgeschthle, tomo 22, Frankfurt am Main, 1965, p. 7

Cuatro siglos después de su desarboladura, el fantasma de la Gran Armada sigue provocando espasmos en el Reino Unido. La exposición conmemorativa de la efeméride (1988) pretende hacer justicia a la verdad histórica y esto ha suscitado viscerales reacciones chovinistas. La reducción de Francis Drake a su auténtica dimensión humana, el reconocimiento de que la *Spanish Armada* fue derrotada por los elementos y la demostración cenital de que las fuerzas inglesas no eran el pretendido David que recoge la bruma mitológica son antecedentes difícilmente admisibles por el británico medio lego en la materia. Una de las primeras víctimas de este nuevo enfoque ha sido, por supuesto, sir Francis. El historiador británico Stephen Deuchar, comisario de la exposición de marras, se queja de que la inmensa mayoría de los ingleses ni siquiera sabe a ciencia cierta quién dirigió las naves victoriosas; que no fue Drake, sino Lord Howard of Effingham el Almirante de la flota inglesa. E insiste, consciente de la impopularidad de su afirmación, de que el subordinado de Howard, Drake, "era un corsario" —a mere pirate, remacha sin tapujos John Lynch, historiador y catedrático universitario inglés— predicamento que sostienen sin excepción los historiadores ingleses del presente. Deuchar subraya, además, que las fuerzas inglesas no eran tan escasas como se ha afirmado hasta ahora, pues a los 150 barcos de la *Spanish Armada*, de los que sólo 25 eran galeones, los ingleses movilizaron 250 y que los 25.000 soldados y marinos ingleses eran en realidad 70.000. Con un poco de retraso, en un comentario editorial reciente, *The Times* parafrasea casi las palabras que la tradición atribuye a Felipe II, aseverando que "el mal tiempo fue el que dispersó a la Armada".

La prensa sensacionalista del Reino Unido ha puesto el grito en el cielo de cara a los nuevos enfoques históricos y tampoco *The Times* ha cedido a la tentación: "...las relaciones anglo-españolas —opina— no van a sufrir si los ingleses se conceden un exceso de *inocente y ahistórica autogratificación*". (El subrayado es nuestro) Insólita y peregrina incitación, pues el editorialista desdeña la sentencia aristotélica clásica, auténtica enseñanza de los historiadores. "Amigo de Platón, pero más amigo de la verdad". De acuerdo con su nueva línea, el matutino londinense se muestra hasta contrario a la revisión histórica porque "al fin y al cabo, los españoles son muy dueños de conmemorar su propia versión". ¿Populus contra Scientiae? Mal síntoma ya que "el vulgo es el peor intérprete de la verdad". (*Vulgus veritatis pessimus interpres*, Séneca), aunque ésta, la verdad, termina por imponerse, por vencer siempre.

BIBLIOGRAFIA

Además de las obras imprescindibles de D. Howarth, Mattingly, G. Parker, C. Martin y R. Stenuit, que hemos mencionado en nuestros trabajos anteriores, debemos señalar otras fuentes esenciales

— W. MALTBY, *The Black Legend in England... 1558-1660*, Durham, N.C., 197

— PETER PIERSON, "A Commander for the Armada", en *Mariner's Mirror*, LV, 1969, pp. 383-400.

- I. A. A. THOMSON, "The appointment of the duke of Medina-Sidonia to the command of the Spanish Armada" *Historical Journal*, XII, 1969, pp. 197-216.
- TH. WILSON, *The Elizabethian Militia*, London, 1976.

Con motivo del V Centenario del Descubrimiento han aparecido en la Península varias nuevas Historias de España (Gredos, Labor, Espasa Calpe, RIALP, etc.). Las dos más completas y de mayor envergadura son la monumental colección de Espasa Calpe, que dirigió don R. Menéndez-Pidal y que hoy está en manos de José María Jover, y la no menos extraordinaria de RIALP. Como todas las obras de este tipo presentan éstas, a veces, un serio inconveniente, la disparidad de los trabajos; junto a investigaciones óptimas nos encontramos con estudios de escaso interés. Es el inconveniente que ofrecen todos los trabajos de equipo. La Historia General de España y América, de Ediciones RIALP, Madrid, magníficamente ilustrada, brinda además amplias bibliografías comentadas, que resultan sumamente útiles para el lector que quiera ampliar el estudio de los diversos temas.

El tomo VI, *La Epoca de Plenitud hasta la Muerte de Felipe II, 1517-1593*, Madrid, 1986, aborda la época que nos ocupa.