

# BREVE HISTORIA DE LA ARMADA INVENCIBLE

Víctor San Juan



**Colección:** Breve Historia  
www.brevehistoria.com

**Título:** *Breve historia de la Armada Invencible*

**Autor:** © Víctor San Juan

**Director de colección:** Luis E. Íñigo Fernández

**Copyright de la presente edición:** © 2017 Ediciones Nowtilus, S.L.  
Doña Juana I de Castilla, 44, 3º C, 28027 Madrid  
www.nowtilus.com

**Elaboración de textos:** Santos Rodríguez

**Diseño y realización de cubierta:** Universo Cultura y Ocio

**Imagen de portada:** HILLIARD, Nicholas. *The Spanish Armada* (1588).  
Disponible en: <http://www.myartprints.co.uk/a/hilliard-nicholas/the-armada.html>

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra ([www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com); 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

**ISBN edición impresa:** 978-84-9967-847-4

**ISBN impresión bajo demanda:** 978-84-9967-848-1

**ISBN edición digital:** 978-84-9967-849-8

**Fecha de edición:** Marzo 2017

Impreso en España

**Imprime:** Liber Digital Impresión

**Depósito legal:** M-3102-2017

Para José Luis San Juan Rubio,  
gran persona y mejor decano  
de una familia maravillosa.

# Índice

|   |     |
|---|-----|
| Capítulo 1. Del Mediterráneo al Atlántico ..... | 13  |
| La isla donde cambió el mundo .....             | 13  |
| Los competidores .....                          | 20  |
| Una potencia imponente .....                    | 31  |
| Capítulo 2. España: Carlos V y Felipe II .....  | 33  |
| Un imperio muy complicado .....                 | 33  |
| Felipe, rey de Inglaterra .....                 | 44  |
| La guerra de Flandes .....                      | 52  |
| El peligro otomano .....                        | 57  |
| Un gobernador formidable .....                  | 64  |
| Puente hacia el triunfo .....                   | 74  |
| Capítulo 3. Inglaterra: Isabel y María .....    | 87  |
| La reina de los líos .....                      | 87  |
| Un negrero con pretensiones .....               | 94  |
| El combate de Veracruz .....                    | 102 |
| La rivalidad entre dos reinas .....             | 109 |
| Agresiones, conspiraciones y final fatal .....  | 116 |

|  |     |
|--|-----|
| Capítulo 4. Un almirante para la flota .....       | 123 |
| Primera jornada de las Terceras .....              | 123 |
| El mejor almirante del rey .....                   | 127 |
| La batalla naval de las Azores .....               | 131 |
| Conquista de Terceira y represalia inglesa .....   | 136 |
| Capítulo 5. La gran provocación .....              | 147 |
| El plan de invasión .....                          | 147 |
| Ataque en origen .....                             | 155 |
| La segunda oportunidad .....                       | 165 |
| Capítulo 6. Causa de Dios .....                    | 173 |
| Un nombramiento desacertado .....                  | 173 |
| La Armada barco a barco .....                      | 180 |
| Instrucciones fatales .....                        | 195 |
| Capítulo 7. Armada versus Royal Navy .....         | 203 |
| Números esenciales: el galeón .....                | 203 |
| La Royal Navy de 1588 .....                        | 209 |
| Esperando al enemigo .....                         | 218 |
| Capítulo 8. Las costas de Albión .....             | 223 |
| Travesía en dos tiempos .....                      | 223 |
| La polémica recalada .....                         | 232 |
| Cuando uno no quiere .....                         | 238 |
| Capítulo 9. Portland Bill y la isla de Wight ..... | 251 |
| La noche de los gatopardos .....                   | 251 |
| El combate de Portland Bill .....                  | 259 |
| Se cierra la puerta en la isla de Wight .....      | 266 |
| Capítulo 10. La catástrofe de Irlanda .....        | 271 |
| El plan se desbarata .....                         | 271 |
| El combate de Gravelinas .....                     | 277 |
| Catástrofe en las costas de Irlanda .....          | 293 |

|  |     |
|--|-----|
| Capítulo 11. La venganza de Isabel ..... | 305 |
| Revancha desmesurada .....               | 305 |
| Pugna en las Azores .....                | 314 |
| Persecución en el Pacífico .....         | 319 |
| <br>                                     |     |
| Capítulo 12. Y la guerra continúa .....  | 329 |
| La guerra de Francia .....               | 329 |
| Ataque fallido en Puerto Rico .....      | 333 |
| La demoledora incursión de Cádiz .....   | 340 |
| <br>                                     |     |
| Epílogo .....                            | 349 |
| <br>                                     |     |
| Bibliografía .....                       | 359 |

# 1

## Del Mediterráneo al Atlántico

### LA ISLA DONDE CAMBIÓ EL MUNDO

Casi al sureste del extenso archipiélago de las Bahamas, en los 24° 6' de latitud norte y 74° 30' al oeste del meridiano de Greenwich, existe una isla solitaria, de relieve prácticamente inexistente y aspecto desolador. Según los indios caribes que Cristóbal Colón encontró en ella el 12 de octubre de 1492, en un principio se llamaba Guahananí, aunque el almirante la rebautizó San Salvador; pero la ofensiva pirática del siglo XVIII la llevó a quedar bajo el dominio de saqueadores y desarrapados piratas, tomando el nombre de uno de ellos, Watling. De cualquier forma, en la cartografía americana sigue recibiendo el nombre impuesto por el descubridor.

San Salvador es un arrecife coralino de apenas once millas de largo por cuatro de ancho; al este, protegida por

un extenso banco sumergido, queda una larga y paradisíaca playa caribeña, a medio camino de la cual (de la colina Dixon a Victoria), entre el lago de Starrs y el océano Atlántico, se alza solitario en la noche el monumento a Colón, iluminado por los silenciosos pantallazos del faro Dixon, al que arrulla el sonido de las olas rompientes. El único núcleo habitado de la isla digno de tal nombre es Ciudad Cockburn (Cockburn Town), al otro lado de la isla, y al que no se puede ir directo desde el monumento pues se interpone en el camino el gran lago (Great Lake) que ocupa todo el centro de la misma. Cockburn, a redoso de la roca Riding, tiene una pequeña base para los escasos yates que se acercan a San Salvador; el otro único nombre hispano distinguible en su toponimia es la bahía Fernández, justo al sur de Cockburn, que tiene, para hacerla inaccesible desde la mar, su correspondiente barrera de arrecifes.

Como la gran playa del este también padece este problema, los investigadores han supuesto que Colón, tras avistar Rodrigo de Triana la isla al atardecer del jueves 11 de octubre, prefirió rodear San Salvador por el sur montando las rocas Hinchinbroke y después Punta Sandy, para alcanzar así seguro fondeadero en lo que luego sería Cockburn, donde pasó un par de días conociendo él primero a los famosos indios americanos. Pero nada es seguro; de hecho, Rodrigo de Triana tendría pleitos con un tal Juan Rodríguez Bermejo, de Sevilla, peleándose ambos por la recompensa del primer avistamiento; la discusión la zanjó el almirante por su peculiar sistema habitual —a la genovesa— adjudicándose a sí mismo pues alegó que ninguno de los candidatos la había visto bien. Ni Triana ni Rodríguez debieron quedar satisfechos, pero siendo Colón juez y parte, además de estar al mando, no quedaba sino callar. En venganza, según cuenta la leyenda, nada más regresar a la península Rodrigo «se hizo moro», es decir, renegó de la fe cristiana, yéndose a vivir a Marruecos.

Tampoco queda muy clara la trayectoria seguida por Colón una vez verificado el descubrimiento. Basándose en el diario del almirante, el especialista Morison ha reconstruido su derrota: zarpó a mediados de octubre de San Salvador, navegando al suroeste, donde muy pronto vio tierra, poniendo su precaria nao y las carabelas al paio para no llegar de noche a tierra desconocida. Se trataba del actual Cayo Rum, bautizado Santa María de la Concepción por el genovés, desde donde descubrió, al oeste, otra isla larga como un día sin pan a la que llamó Fernandina, y que hoy se denomina, de forma más prosaica, simplemente Larga. Es un valladar de casi siete millas de largo que tapa para los llegados de levante el inmenso arrecife del Gran Banco de Bahamas, una pesadilla para cualquier marino del siglo XVI que, por fortuna, ni Colón ni sus pilotos vieron. Si hubieran sabido que, antes de encontrar una tierra firme digna de tal nombre, tenían que atravesar un piélago marino lleno de bajíos y trampas prácticamente a flor de agua que habrían desventrado en un santiamén cualquiera de sus buques, es muy posible que el desánimo se hubiera apoderado de ellos.

Afortunadamente, no lo sabían. Colón y sus tres naves, amparándose en unas condiciones atmosféricas extraordinariamente favorables y siendo muy prudentes en la navegación (sondando cuidadosamente por la proa de las naves), hallaron por fin, al sur de Larga, el paso Crooked, que permitía seguir ruta al oeste. Pero, al aparecer en levante la silueta de otra isla con arboledas —la actual Crooked, Samoet para los indios—, se dirigieron hacia allí a ver si encontraban oro. Vana quimera. El 24 de octubre, tras esta amarga decepción en Isabela, se internaron profundamente en el Gran banco, viendo de nuevo el paso cortado por las islas de la Arena. Por suerte para ellos, se hallaban en el extremo sur del mencionado Banco y, tras lidiar durante tres días con el luego llamado banco Colón

y el cabo Santo Domingo, lograron al fin dejar atrás este laberinto, poniendo proa al sursuroeste, rumbo a la costa cubana.

Cuando, el 4 de febrero de 2001, doblamos el cabo Santo Domingo procedentes de Cádiz, navegando a vela a bordo del *ketch Virgen del Cobre*, resultó inevitable sentir una profunda admiración por aquellos navegantes de otros tiempos. A pesar de contar con los más modernos aparatos de posicionamiento y ayudas a la navegación, teníamos que ir punteando nuestra derrota hora a hora desde el paso Caicos, por el que nos internamos rumbo al Canal Viejo de Bahamas, para mantener un margen de seguridad. Los marinos del siglo XVI, inevitablemente, se vieron obligados a conducirse en aquel arrecife oculto bajo las aguas como un ciego tanteando con su bastón. Aun así, y no sin suerte, supieron encontrar el camino a través del Gran Banco para dar rumbo a las costas cubanas, donde Colón esperaba encontrar Cipango, es decir, Japón. Hasta el momento, sin embargo, sólo había descubierto un sinnúmero de islas que llamó las Lucayas, mitológicas islas de los lequios o lecuyos del Asia oriental. Hoy se denominan Bahamas por el español «bajamar», islas de la Bajamar, que evidentemente y al quedar los arrecifes entre dos aguas con las mareas, es su rasgo más definitivo.

El domingo 28 de octubre la expedición colombina alcanzó las costas cubanas, penetrando profundamente en un río en la región del cabo Lucrecia y Holguín. Las carabelas exploraron la costa creyendo que, más que Japón, debían de estar en China, aunque no encontraran a nadie de ojos rasgados. El error geográfico, evidentemente, era monumental, pero en el apartado gastronómico hicieron un gran avance, pues descubrieron la patata. Tras un mes de inútil vagabundeo, Colón llegaba finalmente al cabo Maisí cubano, al que bautizó Alfa y Omega, principio y fin de todas las cosas. Desde allí, imponiendo a Cuba



*Las tres carabelas*, (s. XIX) acuarela de Rafael Monleón en el Museo Naval de Madrid. Con sus cuatro viajes al Nuevo Continente, Colón cambió el centro de gravedad marítimo del mundo conocido a finales del siglo XV.

el nombre de Juana (que la posteridad ignoraría, como otras muchas denominaciones del descubridor) puso rumbo sur a la isla de Santo Domingo, donde llegó el 6 de diciembre, bautizándola como La Española, nombre que perduró algún tiempo sobre el precedente indio de Bohío. Exhaustos los expedicionarios y con sólo un grumete al timón, la nao *Santa María* se perdió contra los bajos por el error marinerol más viejo y repetido de todos los tiempos: la guardia, mandada por Juan de la Cosa, se quedó dormida. Allí mismo se fundó un fuerte con los restos y Colón comenzó a pensar en el regreso a España a bordo de la carabela *Niña*, única que tenía disponible, puesto que la *Pinta* de Martín Alonso Pinzón ya había desertado. Partió de La Española el 4 de enero de 1493 y, habiendo encontrado a la *Pinta* en Monte Christi y vuelto a perderla en

un temporal diez días después, a primeros de marzo –tras detenerse en las Azores– llegaba la *Niña* a Lisboa rematando el histórico periplo.

También hay quien duda de que Colón llegara a San Salvador, inclinándose más bien por Cat Island o la isla Grande, al noroeste de aquella. De hecho, forzando un poco las descripciones, por el sur pueden existir otras candidatas como Mayaguana o las islas de Turcos y Caicos. Nada parece seguro ni fiable en el primer viaje de Colón, hasta el punto de que, durante el siglo xx, se aseguró con pruebas que América, en realidad, la había descubierto el islandés Bjarni Herjolfsson en el año 986 d. C. En este mar de imprecisiones y contradicción ya habían nadado otros anteriormente; en especial, el segundo piloto de la expedición de Alonso de Ojeda en 1499, un florentino llamado Amerigo Vespucci, que, sin descubrir absolutamente nada, como atestigua el historiador luso Oliveira Marques, amparado por una serie de confusiones, tendenciosidades y erróneas interpretaciones de los cosmógrafos acabó levantándole por la mano la gloria del Nuevo Mundo a su propio descubridor, pues se llamaría América y no Colombia como habría debido. Esta es una vieja polémica y no nos detendremos en ella. En el aspecto positivo, hay que apreciar únicamente que el nombre se eligió bien, porque el nombre de «Vespucia» para el continente americano habría resultado insoportable.

Lo cierto es que Colón, supiera o no lo que estaba descubriendo, además de ser el primero en aprovechar el alisio para llegar a América, retornar con éxito y llevar a cabo otros tres viajes (asegurando a la Corona española el derecho de primacía sobre un nuevo mundo inmenso y lleno de promesas) había cambiado el «centro de gravedad» del orbe que, girando durante largos siglos en torno a las aguas del golfo Pérsico con los Imperios persa y asirio, tuvo que correrse definitivamente al Mediterráneo oriental con

la primacía primero de los egipcios y después de los griegos, para, con las fulgurantes hazañas de Alejandro Magno, sufrir una catarsis total. Oriente, de forma irreversible, cedió la hegemonía al Occidente mediterráneo, en cuyo horizonte se columbraba ya la que sería inmensa sombra de Roma, que, a orillas del *Mare Nostrum*, fundó un imperio definitivo para la historia de la humanidad. Bizancio, con su sede en Constantinopla, parecía responder a una nueva solicitud desde el este; de hecho, una nueva raza, los turcos, acabaron por afianzar su poder sobre tierras de Anatolia, Asia y Europa Oriental y, tras un largo forcejeo (apenas medio siglo antes de que Colón zarpara por la gola del río Saltes, en Palos de Moguer, rumbo a su irrepetible aventura) se apoderaban en 1453 de una Constantinopla en pleno deterioro y casi fosilizada, para regenerarla con su ímpetu rebautizándola Estambul y proclamándose el sultán «emperador del mundo».

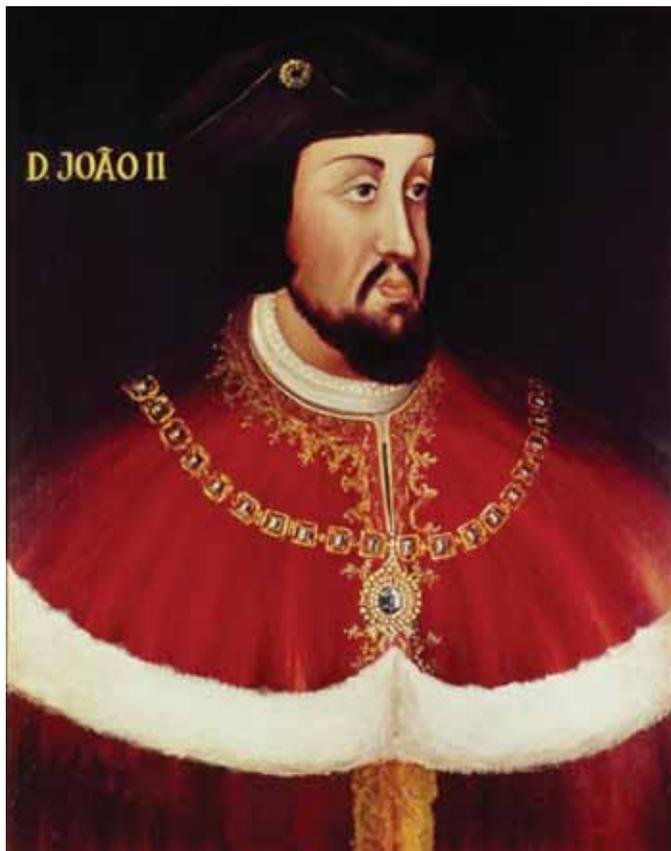
Poco hubo de durar su alegría; los tres viajes de Colón, seguidos de los otros que España llevó a cabo a continuación de este, a cargo de Alonso de Ojeda, Rodrigo de Bastidas, Vicente Yáñez Pinzón y un largo etcétera (además de los viajes secretos de los portugueses llevados a cabo en el mismo período) fueron pequeños golpes de palanca, al principio casi despreciables pero que, aplicados en el lugar oportuno del afán de dominio de las monarquías recién surgidas en Europa y alentando la codicia y el afán de lucro y mejora de muchos seres humanos, empezaron a hacer temblar el tremendo estafermo de la cultura posmedieval renacentista, obligándola a abrir los ojos al increíble tesoro que se le ofrecía: todo un enorme continente, extendido casi de polo a polo, por descubrir y conquistar. De forma inevitable, desde aquella pequeña isla donde Colón dejó un ancla imaginaria, el interés mundial, el dominio marítimo y la estrategia global, secundados por el irresistible tirón del comercio, fueron volcando poco a poco y sin

posibilidad de retorno hacia las oscuras aguas del océano Atlántico, donde se librarían las decisivas contiendas del futuro, dejando al pobre sultán y sus sufridos súbditos allá lejos, en la peculiaridad histórica de Estambul, a las puertas del estéril mar Negro y con un palmo de narices.

## LOS COMPETIDORES

El primero que debió tirarse de los pelos, subiéndose por las paredes con el descubrimiento colombino al otro lado del océano, fue el rey Juan II de Portugal, conocido por el apelativo de «rey perfecto» por sus súbditos. ¿Cómo era posible que los portugueses, que habían sido capaces de cruzar el Atlántico de norte a sur y doblar el cabo de las Tormentas (Buena Esperanza) en 1487, a cargo de Bartolomeu Dias, mientras sembraban cuidadosamente de factorías y puertos de descanso toda la costa oriental del continente africano con el objeto de llegar a la India (y el propósito último de alcanzar las Molucas, donde lloverían riquezas con las especias), hubieran dejado pasar semejante oportunidad?

De hecho, Colón, antes de dirigirse a los reyes de Castilla para que financiaran su viaje, había presentado el proyecto ante la corte lusa en la década de 1480, un siglo antes de la Empresa de Inglaterra, según el historiador Madariaga. Por supuesto que no mostró todas sus bazas, ofreciendo descubrir nuevas tierras hacia poniente camino de la India, Japón y los reinos del Gran Khan. Solicitaba para ello tres carabelas dotadas y pertrechadas para un año, y, logrado el objetivo, se le nombraría caballero de espuelas doradas, almirante mayor del mar Océano con todas sus prerrogativas y privilegios y la décima parte (el 10 %) de todo lo que el rey obtuviera en lo descubierto.



Impulsor del lanzamiento de Portugal hacia su imperio ultramarino, Juan II supo ver, no obstante, la oportunidad dorada que había perdido negándose a patrocinar el viaje colombino. Ya era tarde cuando quiso enmendar el yerro. Retrato de Juan II de Portugal (h. s. xv). Museo de Marinha, Lisboa (Portugal).

Juan II no despreció a Colón de inmediato, pues su fama como navegante y explorador era conocida. Sin embargo, en aquellos días, el proyecto secreto que había de abrir a su reino el camino de la especiería absorbía los recursos de las arcas reales por completo. Para ganar tiempo –y como no daba excesivo crédito al genovés– decidió someter el proyecto a la consideración de una comisión de expertos. Esto demostró ser la perdición definitiva, pues, si como rey podía ser perfecto, no hay veredicto sensato que

pueda sobrevivir a una comisión semejante. Los expertos eran el obispo Ortiz, también cosmógrafo, dos astrólogos reales y los maestros judíos Rodrigo y José, que, comportándose como auténticos burócratas, descartaron los extremos presentados por Colón, acusándole de vanidad e imaginaciones. Hay que reconocer que los desproporcionados honores que el genovés exigía no ayudaban a ponerse de su parte.

Pero Juan II demostró, a pesar del veredicto negativo, ser perspicaz: ordenó a una carabela que explorara la ruta propuesta por Colón, a ver qué encontraba. Careciendo de convencimiento en la causa, a diferencia de Colón, este buque se aventuró hacia el oeste desde las islas Cabo Verde, encontrando muy poco viento y luego un chubasco. Sin fe en lo que hacían, cuando aquellos infelices agotaron los víveres pusieron rumbo norte y regresaron por las Azores a Lisboa, justificándose de sus muchas penalidades. El rey de Portugal les creyó, descartando por el momento la ruta hacia poniente. Constaba además, en su memoria, una expedición del flamenco Ferdinand Van Olmen con el madeirense Juan Alfonso de Estreito que había terminado en Irlanda en 1487. Aquella ruta, desde luego, no parecía ofrecer garantía alguna. Decepcionado finalmente Colón por la doblez del monarca portugués, que usaba sus proyectos sin darle parte en ellos, decidió abandonarle de improviso para pasarse a Castilla, donde la reina Isabel la Católica, oportunamente aconsejada, fue toda oídos. El *rey perfecto* había perdido su gran oportunidad por pasarse de listo.

Cuando Colón regresó a Europa con la *Niña* vía Lisboa, fue requerido por Juan II para presentarse ante él; a pesar de saberse perdedor, el rey de Portugal quiso aprovechar al máximo las posibilidades que ofrecía ser el primero en recibir al descubridor. Tras halagarlo y felicitarlo por su éxito, Juan II avisó a Colón de que las nuevas tierras,

según el Tratado de Alcáçovas, serían suyas si quedaban por debajo de Canarias; pero como el genovés había navegado de las Afortunadas hacia el oeste, estaba tranquilo al respecto. En cualquier caso, fue prudente, diciendo que no conocía el tratado y había navegado según las instrucciones de los reyes de Castilla. Dándose cuenta de que por ahí no había brecha, y aparentando ser buen perdedor, Juan trató caballerosamente a Colón y le dejó ir con la *Niña* a Palos de Moguer, su puerto de partida, sin prestar oídos a un plan urdido en la corte para asesinarlo. Era absurdo: Portugal mantenía excelentes relaciones con Castilla, y el asesinato de toda una tripulación habría escandalizado a cualquier alma cristiana. Y, a diferencia de Isabel de Inglaterra, Juan II de Portugal era buen cristiano, aunque no por eso dejó de reprocharse, según Las Casas, con estas palabras: «Oh, hombre de mal conocimiento, ¿por qué dejaste de tu mano empresa de tan grande importancia?».

Aun así, Portugal, competidor número uno a la sazón de Castilla por el dominio del Atlántico, no daba, ni mucho menos, la partida por perdida: nada más perderse la carabela de Colón en el horizonte, Juan II ordenó alistar de inmediato una expedición para poniente. Enterado de ello el servicio de contraespionaje español, Fernando e Isabel, los Reyes Católicos, enviaron sin tardanza una embajada a Lisboa para que el rey de Portugal desistiera de sus propósitos, rogándole que a cambio mandara embajadores a España para discutir la cuestión. Juan II accedió y, por gestión expresa de Fernando el Católico, el papa Alejandro VI (español de origen) fue nombrado árbitro del asunto. Se estaba decidiendo, en definitiva, el dominio de las rutas del océano Atlántico y el reparto del Nuevo Mundo, cuestión de la máxima importancia.

La pacífica resolución del contencioso duró dos años (1493-1494) y tuvo muchas alternativas, lejos de la simplicidad que pretenden algunos autores. En él se vieron

implicados, aparte del papa (claramente proespañol), las embajadas de ambos países, los respectivos monarcas, nada menos que seis bulas papales y dos complejos tratados, el de Alcáçovas ya mencionado y el de Tordesillas de 1494. Los portugueses tenían ventajosa posición de salida, pues sucesivos papas (Nicolás V, Calixto III y Sixto IV) les habían garantizado el absoluto dominio del Atlántico camino de la India, sin especificar que este último fuera por oriente u occidente. Siendo la Tierra redonda, realmente daba igual este último punto; fueran por el cabo de Buena Esperanza o a través de las nuevas tierras descubiertas por Colón, Portugal tenía garantizada ante la Santa Sede la propiedad del mundo sin explorar.

Evidentemente, esto no podía ser. Para empezar a abrir la complicada lata, Fernando, que era un zorro, hizo de las suyas, preparando el segundo viaje de Colón mientras entretenía a la embajada portuguesa, devolviéndola luego a casa con la respuesta de que a la vuelta del genovés ya se vería. Ni que decir tiene que en cuanto Juan II constató que se le había mareado la perdiz, ordenó a Francisco de Almeida partir de inmediato en la misma dirección. Ambos monarcas, evidentemente, pretendían proceder a hechos consumados sobre la mesa de negociación. Finalmente intervino el papa Alejandro con ambas bulas *Inter Caetera*, prefijando una línea de demarcación que dividiera el mundo en dos partes, una para cada monarca, de forma aparentemente salomónica.

Como hace notar Isaac Asimov, Alejandro «parecía suponer que los europeos podían dividir el mundo a su gusto, sin ninguna consideración por los no europeos que viviesen en otras regiones, y que el papa era el señor de la tierra y podía efectuar tal división». Continúa el americano quejándose de que, al dividir sólo una mitad de la tierra, quedaba indeterminado qué pasaría con el hemisferio contrario, donde volvería a plantearse el problema.

Lo cierto es que el divulgador no parece conceder importancia al completo desconocimiento de las tierras y lugares por explorar que existía en 1493. El papa sólo trataba de evitar conflictos con diplomacia, barriendo para España cuanto pudo pero compensando a Portugal; de hecho, en la primera *Inter Caetera* se decía que los Reyes Católicos sólo podrían tomar las tierras hacia Occidente que no pertenecieran a otros príncipes cristianos, es decir, a los portugueses. Esta cláusula, al conceder la propiedad al que llegara primero, evitaba los problemas que pudiera plantear la famosa línea de demarcación.

Ya que hablamos de esta, bueno será decir que tampoco estaba muy clara. En resumidas cuentas, se trataba de una línea parecida, no igual, a un meridiano, que es como suelen dibujarla los historiadores. Nos hacemos cargo de los problemas: pretendía ser una línea imaginaria que pasara cien leguas al oeste de las islas Azores y Cabo Verde; pero como estas no están exactamente en la misma longitud y sus archipiélagos se extienden largas millas en el océano, la línea era en realidad una franja que los medios topográficos de entonces no permitían fijar con precisión. Todo lo que estuviera al este, sería de Portugal, y al oeste, de España. Como era de prever, la imposición de esta franja divisoria sentó como un tiro a Juan II; de tener derechos sobre prácticamente la totalidad de las derrotas marítimas del orbe, le habían dejado de un plumazo con sólo la mitad: las que circundaban la costa africana rumbo al cabo de Buena Esperanza. Al ser la palabra del papa verbo divino, no había apelación posible: Fernando se la había vuelto a jugar.

Juan decidió apostar fuerte. Su heredero, el duque de Beja (futuro Manuel el Afortunado) era su primo, y estaba casado con la hija de los Reyes Católicos, Isabel, de la que tenía un hijo, Miguel, nieto de Fernando e Isabel la Católica, futuro sueño de unidad peninsular de ambos



Atlas Cantino de 1502 que muestra la línea de demarcación del Tratado de Tordesillas. La división del mundo entre España y Portugal no sólo resultó un discutible pacto geográfico, sino uno legítimamente impugnado por el resto de naciones del globo. Pero garantizaba un expansionismo ordenado de las dos naciones marítimas más pujantes de la época.

monarcas. El rey de Portugal amenazó con desheredarle y proclamar heredero del trono a un bastardo si se instauraba la línea de demarcación definitivamente. Tentados los Reyes Católicos donde más les dolía –la familia y la sucesión– Fernando tuvo que ceder. Por el Tratado de Tordesillas, la franja de demarcación se desplazó hacia el oeste otras doscientas setenta leguas, es decir, de adentrarse trescientas millas en aguas del Atlántico, pasó a estar a mil ciento diez millas de Azores y Cabo Verde. Aunque ni Juan ni Fernando lo sabían, esto dejaba una amplia franja de Sudamérica, (aproximadamente desde la desembocadura del Amazonas hasta Río de Janeiro) del lado de Portugal, con la extremidad del cabo San Roque completando el triángulo: futuro territorio de Brasil, única tierra del continente sudamericano donde se asentaron los portugueses.

El primer reparto del mundo había terminado. Juan II falleció en 1495, y el sucesor, Manuel, se dispuso a hacer honor a su apodo encabezando la época más gloriosa y rica



El soberano más rico y afortunado en su momento, Manuel I de Portugal, no conseguiría blindar su reino para que, en un futuro y ante la falta de sucesores, no fuera absorbido por el mucho más extenso Imperio español donde no se ponía el sol.

FERREIRA, Henrique. *Manuel I de Portugal* (1718).  
Mosteiro dos Jeronimos. Portugal.

de Portugal en cualquier tiempo. Sólo dos años después, Vasco de Gama llegó a Calicut, y la ruta de la India y las especias de las Molucas quedó abierta muy pronto. Manuel se transformó en un potentado que sacaba a pasear a su leopardo por las mañanas, regalaba al papa animales africanos y recibía embajadas del Preste Juan. Jamás permitió que la Inquisición se implantara en su reino, mientras que un auténtico río de oro llegaba desde la India, alrededor de África, hasta el puerto de Lisboa, donde, literalmente, se nadaría en riquezas durante el próximo siglo. Pero Portugal, bien posicionada en Brasil y con todos sus medios empeñados en la ruta hacia Oriente, se despreocupó del resto del continente americano, dejando a España un espacio que esta supo pronto aprovechar. Mientras la estrella de Portugal brillaba muy alta, abajo, en la Tierra, las bases para

fundar un gran imperio ultramarino, el español, quedaban hincadas profundamente en aguas del Atlántico. Un día no muy lejano, el gigante nacido tras el descubrimiento y el Tratado de Tordesillas llegaría a tragarse Portugal como si fuese una trucha.

Hubo, desde luego, otros competidores, pero de menor entidad. Al menos, por el momento. Inglaterra había pasado el siglo xv inmersa en una guerra civil, la guerra de las Dos Rosas, inacabable disputa entre dos familias, los York y los Lancaster, descendientes estos de Juan de Gante, hermano del famoso *Príncipe Negro*, Eduardo. En 1485, tras la batalla de Bosworth, fue coronado Enrique VII Tudor, Lancaster por parte de madre, que tomó por esposa a Isabel de York. Ambas familias llegaban así al trono, concluyendo la estéril contienda y fundándose una nueva dinastía, los Tudor, monarcas señalados por sus extraños caracteres, pero capaces siempre de hacerse perdonar por su extraordinaria sensibilidad (para la época) detectando los anhelos del pueblo.

Enrique VII, como luego el VIII, su hija María Tudor, e incluso la posterior Isabel Tudor, no fueron nunca personalidades excepcionales. El primero, de hecho, era antipático e introvertido, pero se interesaba por el mundo de la navegación transatlántica, que portugueses y castellanos dominaban por completo. En 1497 contrató a un navegante de la escuela de Colón, Giovanni Caboto Montecalunya, natural de Gaeta, que conocía el mundo musulmán y los relatos de Marco Polo. Sus lecturas y experiencias le habían llevado al convencimiento de que las costas presumiblemente asiáticas al otro lado del océano se aproximaban a Europa por el norte. Por lo tanto, el viaje hacia poniente debía hacerse desde Inglaterra y no saliendo de las islas Canarias, como había hecho Colón. Estaba en lo cierto.

Establecido en el puerto de Bristol, Caboto consiguió que, espoleado por el descubrimiento colombino, Enrique financiara la travesía de un pequeño barco con dieciocho personas a bordo, el *Matthew*. Saliendo al Atlántico por el canal de Bristol, dejó por estribor la isla de Irlanda y cruzó el océano en cincuenta y dos días hasta cabo Bretón, llegando a parajes yermos y fríos que llamó *New Found Land*, es decir, «tierra recién encontrada», o Terranova. Como sospechaba, hizo un viaje mucho más corto que Colón, abriendo para los anglosajones la ruta del Atlántico Norte. Pero el hallazgo, por el momento, no iba a hacer historia; al regreso, Enrique, que tampoco pasaba por muy generoso, le dio diez libras de recompensa. El italiano hizo otro viaje a Florida con los mismos pobres resultados y el rey se desinteresó definitivamente por el asunto. Su hijo Sebastián tampoco lograría grandes resultados, emigrando a España. Inglaterra se desmarcaba así del mundo al otro lado del océano, cuyo atractivo tardó larguísimo años en deslumbrarle.

Sin embargo, ello no impediría que otro monarca Tudor, Enrique VIII, fundara una potente escuadra, la Royal Navy, con buques tan soberbios como el *Great Harry*, armado con casi un centenar de cañones. Ni que una generación de auténticos navegantes, asentados en los enclaves costeros de Plymouth, Portsmouth y el estuario del Támesis (Londres y Chatham), se interesaran en la construcción de naves mercantes, desarrollando una espléndida generación de buques. La construcción naval inglesa, de hecho, iba a florecer a mediados del siglo XVI, permitiendo al comercio inglés introducirse en las derrotas marítimas del orbe. Así fue cómo un país que, inicialmente, volvió la espalda por completo al mundo atlántico, aprendió por vía práctica a manejarse en él tan bien, al menos, como los propios navegantes portugueses y españoles, pero sin tantas responsabilidades. Ello le situaba en una inmejorable posición no

sólo para fortalecer su propio comercio, sino para atacar el opulento tráfico transatlántico de España y Portugal. Había nacido un pequeño David que, con la honda de sus pequeños buques y una gran pericia náutica, acabaría por desafiar al imponente Goliat del Imperio español. Además, Inglaterra, al apartarse de la Iglesia católica con Enrique VIII y su hija Isabel Tudor, quedó al margen de los tratos y tratados para repartirse el mundo. Para un navegante inglés, la palabra del papa valía tanto como la de su propio rey, y no existían líneas de demarcación capaces de detenerle.

Por último estaba Francia. Carlos y Francisco, reyes de España y Francia durante la primera mitad del siglo XVI, se pasaron guerreando casi todo el tiempo. No tiene nada de extraño que, en cuanto pudo, el soberano francés mandara una expedición al Nuevo Mundo para obstaculizar los designios de su adversario, pues tampoco entendió que el papa repartiera el mundo sin contar con él. La capitaneó otro italiano, el florentino Giovanni Verrazano, que, en fecha tan tardía como 1523, cruzó el Atlántico hasta la actual Nueva York, terrenos a la sazón sólo ocupados por los indios *manhattans*. A su regreso, el navegante cesó en su servicio a Francisco. Se sospecha que se dedicó a la piratería y acabó su existencia en alguna horca antillana, aunque un enorme puente neoyorquino lleva hoy su nombre.

El pionero francés más famoso fue Jacques Cartier, conocido en Francia como *El Colón del Canadá*, que, entre 1532 y 1534, entró por el río San Lorenzo, donde se fundaba, siete años después, la ciudad de Quebec. En 1555 los hugonotes (protestantes franceses) trataron de instalarse en Río de Janeiro, siendo expulsados por los portugueses, y, en la década siguiente, trataron de hacer lo mismo en la Florida, siendo devueltos a la mar por la armadilla del adelantado de la Florida, don Pedro Menéndez de Avilés. Los franceses, de hecho, sólo lograron abrirse camino en el Canadá, de donde acabarían también siendo expulsados

por los británicos durante la guerra de los Siete Años a mediados del siglo XVIII. En la época de los descubrimientos, Francia, con vocación de gigante hegemónico como España, no lo conseguiría jamás, siempre derrotada de una u otra forma por el coloso hispano. De hecho, tendría que esperar hasta la llegada del Rey Sol, Luis XIV, durante el siglo XVII, para superar y, de hecho, remplazar, el poderío de España en la mar.

## UNA POTENCIA IMPONENTE

El año de 1500, España emprendía un nuevo siglo con vocación de gran potencia hegemónica; su principal adversario, Portugal, estaba demasiado ligado a ella por motivos familiares y satisfecha en sus recursos como para plantearle hostilidades, acabando por caer bajo su dominio medio siglo después. Francia, por su parte, desgarrada internamente por la guerra civil y las contiendas religiosas, no sería otra cosa que un competidor siempre en derrota y al margen durante los próximos cien años, completamente expulsado del océano tras la batalla de las Azores en 1582.

El Imperio español, pletórico de recursos, se adivinaba imponente. Por el Mediterráneo, extendía su dominio a las islas Baleares, Cerdeña y Sicilia. En África, mantenía los enclaves de Tánger, Ceuta, Melilla y Orán. Toda la parte baja de la bota italiana, el reino de Nápoles, era también español. En el interior de Europa, una cadena de territorios y propiedades permitía al rey de España partir en dos Europa; iniciando el Camino Español en el reino de Milán, de allí se pasaba al Franco Condado (en el corazón de Francia) y de este a Luxemburgo, para concluir la ruta en los Países Bajos. A lo que había que añadir la península ibérica y la inmensa extensión de los territorios americanos,

desde las islas del Caribe como Cuba, La Española o Puerto Rico, hasta Centroamérica desde California a Honduras y América del Sur desde las actuales Colombia y Venezuela a las remotas y feraces tierras de Chile. Más allá, en el remoto océano Pacífico, España poseía islas como el archipiélago filipino, las Marianas, las Marquesas y un largo etcétera.

Un imperio, cierto, donde no se ponía el sol; pero, también, inevitablemente, demasiado disperso y muy afectado por las larguísimas líneas de abastecimiento, la escasa defensa y la penuria de las comunicaciones. De todo ello sabría aprovecharse, en su día, el adversario más difícil: la Inglaterra de los Tudor, pequeña potencia emergente que nunca lo hubiera parecido, a la que España quiso imponerse sin conseguirlo.

# 2

## España: Carlos V y Felipe II

### UN IMPERIO MUY COMPLICADO

En nuestros días, con un frío materialismo pragmático, se suele asegurar que somos lo que hacemos, de tal forma que la vida no sería otra cosa que la transferencia a la materia de lo más íntimo de nuestro ser. Así era, en efecto, cuando los egipcios construían una pirámide, un rey medieval ordenaba levantar un castillo o un prócer de la Iglesia alzaba una catedral a los cielos, pensando todos en dejar huella de sí mismos para toda la eternidad. No resulta difícil, pues, conocer al rey Felipe II, puesto que este monarca «es» el monasterio de El Escorial, su propia creación. Recto, gélido e impenetrable por fuera, bien caldeado en su recóndito interior, El Escorial se planeó como palacio e iglesia, humilde y austeramente utilizable como residencia real y también para cumplir



Residencia real, monasterio, panteón y mausoleo, El Escorial fue construido a imagen y semejanza del monarca más poderoso de la tierra en su momento, Felipe II de España. Hoy es la gran pirámide en la que yace enterrado con antepasados y sucesores.

reinados de Selim (hasta 1520) y Solimán II el Magnífico, que conmovería hasta sus cimientos Europa. La rivalidad con el rey de Francia trajo varias guerras, las primeras de 1521 a 1526 y de 1526 a 1529, que constituyeron un forcejeo por Italia. Carlos V conquistaba Milán en 1521, nombrando papa al que fuera su preceptor, Adriano de Utrecht. Francisco I de Francia se opuso, pero encontró formada una coalición con el papado, Inglaterra, Venecia y Florencia contra él; aquí es donde aparece, por primera vez en esta historia, el taimado y contradictorio rey inglés, Enrique VIII, bien conocido por sus seis esposas e incontables series de televisión.

Enrique VIII se había coronado rey en 1509, a la muerte de su hermano Arturo, del que heredó, aparte del trono, esposa: Catalina de Aragón, hija de los Reyes



Felipe II fue un soberano gestor y prudente que, sin menoscabo de sus éxitos contra *el turco*, en Flandes y contra Francia e Inglaterra, no pudo evitar el naufragio ante la inmensidad de la tarea encomendada. ANGUISSOLA, Sofonisba. *Felipe II* (1573). Museo Nacional del Prado, Madrid.

a los otomanos, pasando por su «queridísimo» cuñado Francisco, creyeron llegado el momento de volverse contra el emperador y borrarlo del mapa.

Fue en esta difícil coyuntura cuando la prudente actitud de Carlos respecto al rey de Inglaterra, Enrique VIII, rindió sus frutos, pues fue el único monarca europeo dispuesto a aliarse con él para atacar a Francisco desde Flandes y la Champaña con objetivo final París, mientras el rey francés y Solimán acometían en el norte de Italia y



Sobrino de Felipe II y gobernador general de Flandes, Alejandro Farnesio, duque de Parma, fue el máximo genio militar de su época y una destacadísima figura intelectual; antes que nadie se dio cuenta de la imposibilidad de la Empresa de Inglaterra, permaneciendo a pesar de todo fiel a los designios de su soberano.

VAN VEEN, Otto. *Alejandro Farnesio* (1585).

revitalizar su causa concibió un proyecto desesperado: en 1581, tras desposeer a Felipe II de sus derechos, ofreció el título de conde de Flandes al católico Francisco de Valois, duque de Anjou. Aquello significaba entregar a Francia las provincias católicas las cuales, comprendiendo que había perdido la razón, le volvieron definitivamente la espalda, adhiriéndose a la causa española. Pero eso no fue lo peor: en enero de 1583, las tropas del duque de Anjou entraron, en efecto, en Flandes, sometiendo a Amberes al segundo *saco*, esta vez a manos francesas. Pero los católicos serían capaces de expulsar al saqueador intruso.



Maqueta de la galera *Real* realizada por Félix Sorli. El espinazo de las Armadas de Felipe II fueron las prácticas galeras mediterráneas, pronto superadas, en el ámbito del océano Atlántico, por el galeón dotado de piezas de artillería.

por liberarlo, yendo a estrellarse contra el puente entre las barcasas de la ribera sur, no lejos del fuerte de Santa María. Allí quedó mientras la mecha se iba consumiendo; parecía inofensivo, pero en sus entrañas latía el germen para una tremenda tragedia. El propio Alejandro Farnesio casi resulta víctima de ella, pues quiso abordar el brulote; pero el alférez Alonso de Vega, que conocía a Giambelli, se lo impidió, acompañándole al fuerte, donde estaría a buen recaudo. Le salvó la vida: la mecha se consumió y el brulote se desintegraba en una sobrecogedora explosión que hizo añicos unos cien metros de puente flotante —una decena de barcasas— evaporándose en el aire un número indeterminado de personas, entre quinientas y setecientas (casi todas del Tercio del Águila) de las que nunca más se supo. Otros muchos quedaron muertos en el sitio u horriblemente

# 3

## Inglaterra: Isabel y María

### LA REINA DE LOS LÍOS

Si algo marcó la vida de la reina Isabel I, desde su adolescencia hasta los días previos a la Empresa de Inglaterra —es decir, desde 1550 hasta 1587, casi cuarenta años— fueron los enredos. Ella misma era fruto del enredo ya conocido, el repudio de la reina Catalina por su padre, Enrique VIII, para situar en su lugar a Ana Bolena, madre de Isabel, repudiada también pocos años después. Isabel, apenas una niña de corta edad, fue declarada ilegítima por el rey y confinada junto con Catalina y María Tudor (17 años mayor que ella) en el castillo de Hatfield. En este confinamiento creció Isabel hasta la pubertad, cuando, habiendo llegado su hermanastro Eduardo VI al trono, comenzó a maquinarse sus propios enredos. El primero fue una ñoña galantería adolescente,



Robert Dudley, duque de Leicester, máximo favorito de la reina Isabel, resultaría un mediocre militar, fracasado ante Farnesio en los Países Bajos e inédito defensor de suelo inglés al no tener lugar el desembarco de la Empresa de Inglaterra. *Robert Dudley, conde de Leicester* (h. 1564). Waddesdon Manor, Inglaterra.

Conforme avanzaba en su ejercicio como reina de Inglaterra (desde 1558) Isabel comprendió que su capacidad natural para generar enredos podía ser una herramienta muy útil; a diferencia de Felipe II, Isabel no era reina legítima, sino bastarda, y aunque su padre la legitimó «a la brava» con el cisma anglicano, luego no dudó en deslegitimarla para que el hijo de su tercera esposa, Juana Seymour, pudiera reinar. No pudo haber una retractación del hecho, pues, en tal caso, favoreciendo a Isabel Enrique VIII hubiera impedido el reinado del malogrado



Reina de Escocia y Francia, la católica María Estuardo tuvo la desgracia de caer en poder de su máxima rival, Isabel I de Inglaterra, por su infortunado matrimonio, siendo ejecutada finalmente por esta. Pero su hijo Jacobo, habiendo renegado de ella, lograría ocupar el trono inglés en el siglo XVII. *María, reina de los escoceses* (h. 1560-1592). National Portrait Gallery, Londres.

la batalla de Jemmingen; en el Mediterráneo, el Imperio otomano había llevado al clímax su pulso contra la cristiandad intentando apoderarse de la isla de Malta, llegando *in extremis* la fuerza de socorro del almirante García de Toledo, que, desembarcado el ejército de Álvaro de Sande, lograba poner en fuga a los turcos, muy desgastados tras un largo asedio. Pero, tras haberse recuperado asombrosamente, la renovada escuadra del sultán se había apoderado de Chipre, amenazando ahora –una vez más– las puertas

# 4

## Un almirante para la flota

### PRIMERA JORNADA DE LAS TERCERAS

Desde que empezó a ejercer como regente de Francia, Catalina de Médicis marcó una política y estrategia que llevará a su país al primer plano internacional. Era una mujer intrigante que se había endurecido en el duro aprendizaje de la corte gala, acusada por muchos de hechicera, conspiradora y asesina... de sus propios vástagos. La guerra civil y religiosa de Francia durante este período marcó sin duda una forma de actuar decidida y aniquiladora. En el escenario internacional, consciente de que España, Inglaterra, Holanda y Portugal estaban tomando posiciones en el Nuevo Mundo, decidió que Francia no debía ser ajena a este reparto. Para ello, señaló en el mapa la región de América más inexplorada y prometedora: Brasil, que sólo había recibido la intrusión



Alvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, máximo almirante de Felipe II y figura naval de su época por su participación en Lepanto y su victoria incontestable en Terceira (1582). Estuvo a cargo de la formación de la gran Armada pero falleció pocos meses antes de zarpar por la insalubridad general de la vida a bordo. TEGEO, Rafael. *Álvaro de Bazán* (1828). Museo Naval de Madrid.

del centro entre don Juan de Austria y el almirante turco. Actuó, en realidad, como líder táctico de la flota vencedora. Este hecho le acarrearía las típicas suspicacias y rencillas cortesanas: cuando don Juan de Austria apostaba acto seguido por la invasión de Túnez y Bazán se lo desaconsejó, aquel no quiso hacerle caso, conquistándose la ciudad pero viéndose forzado a la retirada poco después.

En 1575 don Álvaro recibía el mando de la escuadra de Nápoles y, al año siguiente, comandaba una



Alcázar de popa y piezas nobles del galeón *San Martín*, maqueta en construcción de Félix Sorli. En estos locales se alojó Álvaro de Bazán durante los largos meses de estancia en Lisboa, concibió su plan de invasión, finalmente rechazado, y falleció finalmente afectado de fiebres tifoideas.

barriendo sus cubiertas con disparos; pero la *Concepción* se le aferró decantando el combate.

Después de tres horas de batalla, los franceses, en un respiro, alzaron la cabeza entre el humo, los escombros y la confusión, viendo la enorme sombra del *San Martín*, escoltado por toda la vanguardia, cerniéndose sobre el devastado centro de la batalla mientras iba eliminando las pequeñas naos francesas que salían a su paso. Brissac decidió que ya tenía suficiente y, dando vela a bordo de su maltratado buque, escapó de allí, dejando a Strozzi en la estacada e iniciando así la deshonrosa tradición de algunos marinos franceses: rehuir el combate. Otros barcos galos siguieron el ejemplo y, aclarado así el centro de la batalla, el

# 5

## La gran provocación

### EL PLAN DE INVASIÓN

Estando todavía en Angra, tras la conquista de Terceira (muy probablemente a bordo de su buque insignia, el magnífico galeón *San Martín*) Álvaro de Bazán redactó un escrito para Felipe II fechado en febrero de 1583, en el que, según autores ingleses, comentaba optimista: «Ahora que ya tenemos Portugal, Inglaterra es nuestra», mientras los españoles afirman que lo que hizo el mejor almirante del Imperio español fue llamar la atención del monarca sobre la excelente oportunidad que se ofrecía para hacer realidad el proyecto de invasión de las islas británicas. La idea, desde luego, no era nueva; en su día, tras apoderarse Isabel de la soldada de Flandes, el embajador Guerau de Espés ya se lo había sugerido a Felipe, lo mismo que el duque de Alba formuló una propuesta parecida en los días de la batalla de



*Sir Francis Drake*, consumado marino e incansable asaltante del Nuevo Mundo hispánico, activó la Empresa de Inglaterra invadiendo previamente el suelo portugués. Su aureola como vencedor de la Armada permanece inalterable, aunque estuvo bajo el mando de Howard y sus tácticas y procedimientos fueron más que cuestionables desde el punto de vista militar.  
*Sir Francis Drake* (h. 1580). National Portrait Gallery, Londres.

y gobernador –por diferentes conductos– que preparen un plan de ataque. El duque de Parma piensa que, requisando las barcasas y los buques costeros existentes en las provincias de Flandes, Brabante, Hainaut y Artois, se puede trasladar un ejército de treinta mil quinientos hombres desde



La cocina del *San Martín*, bajo el castillo de proa y sobre la cubierta del combés, muestra la precariedad de estas unidades, razón última de su escasa autonomía: unas condiciones higiénicas penosas y un inexistente confort que convertían en una tortura para su gente cualquier travesía por corta que fuese.

Autor de la maqueta: Félix Sorli.

posteriormente el consabido «ya te lo dije» por la espectacularidad de sus naufragios. Puro espejismo virtual, escasa objetividad. En otras palabras: críticas sin fundamento.

Queda, por último, ocuparnos del presupuesto. Por las cifras que hemos podido recabar, si la campaña de Lepanto costó un millón de ducados, y casi tres la campaña para la toma de Terceira, Inglaterra se sitúa alrededor de los diez millones, lo que nos parece excesivo, especialmente si consideramos el presupuesto inicial de Bazán para una Armada cinco veces mayor, que apenas llegaba a cuatro. Probablemente, una vez hecha la Armada realidad tras numerosos avatares e ímprobos esfuerzos, se quedó en



Emocionante foto del galeón *Andaluçía*, de la Fundación Nao Victoria, diseñado y construido por Ignacio Fernández Vial, llegando a Nueva York con la *skyline* al fondo. Parar los pies a la magnífica flota de galeones del marqués de Santa Cruz, incluso destruyéndolos en Lisboa, era el cometido de Drake en su ataque de la primavera de 1587, objetivo que no sería conseguido.

Dada la alarma, el gobernador ordenó que ancianos, inválidos, mujeres y niños se refugiaran en el castillo de Santa Catalina; pero, ante la avalancha originada por el pánico, el castellano cerró las puertas, y tres decenas de personas quedaron tendidas en el suelo, aplastadas. Entretanto, habían salido a enfrentarse con los invasores seis galeras de Pedro de Acuña fondeadas en la Caleta. Las galeras llevaban artillería en las corullas, pero sólo un gran cañón de mediano calibre, especializado en abordajes. Contra los pesados galeones, apenas podían hacer otra cosa que moverse con agilidad, de un lado a otro, para evitar ser destruidas por un impacto de culebrina procedente de aquellos. Los buques ingleses les ofrecieron el costado,

# 6

## Causa de Dios

### UN NOMBRAMIENTO DESACERTADO

Convencido al fin, por su profunda meditación y revisión de conciencia, del acierto de su iniciativa, y con la absoluta certeza de que Dios actuaba por su brazo, Felipe II, lo mismo que durante un lustro estuvo mudable, dubitativo e irresoluto, iba a mostrarse a partir de ahora (invierno de 1587 y 1588) incommovible y absolutamente penetrado de su tarea: la invasión de Inglaterra, para desalojar a Isabel Tudor del trono –como pretendía el papa, patrocinador de la Empresa– colocando en él, a ser posible, a su propia hija Isabel Clara Eugenia, habida de su matrimonio con Isabel de Valois (Isabel por Isabel al fin y al cabo, como habría gustado a su propia madre, también Isabel, y a su bisabuela, Isabel la Católica), pues él no deseaba el trono para sí. En el peor de los casos, si



Grabado de la antigua Lisboa, el magnífico puerto en la desembocadura del Tajo donde se fraguó la Armada, proyectándose después hacia Inglaterra aunque las circunstancias obligaran a una parada técnica previa y una reunión en La Coruña, que sería el definitivo puerto de lanzamiento para la Empresa de Inglaterra.

olvido del que todos acusaban, en voz baja, al responsable, que no era otro que el rey.

Medina Sidonia reunió a su estado mayor, los más importantes capitanes y avezados marinos de los que disponía: Diego Flores Valdés, su asesor, comandante como sabemos de la Escuadra de Guarda de Indias; los dos vascos capitanes de las escuadras de Vizcaya, Juan Martínez de Recalde, y de Guipúzcoa, Miguel de Oquendo, no menos expertos y con una larga carrera de mar. Luego estaban los respectivos mandos de las Escuadras de Andalucía, Pedro de Valdés (al que conviene no confundir con el asesor) y de Levante, Martín de Bertendona, además del orgulloso guerrero al mando de las galeazas, Hugo de Moncada, y

# 7

## Armada *versus* Royal Navy

### NÚMEROS ESENCIALES: EL GALEÓN

Finalmente, serían ciento treinta y un barcos españoles o asimilados los que participaron en la Empresa de Inglaterra, por un número superior, nunca bien determinado, de buques ingleses relevándose o partiendo de los diferentes puertos de las costas meridionales y orientales inglesas; según el autor –Lewis, Thompson, Mattingly, Cerezo, Fuller o Walker– los efectivos varían sustancialmente, aun cuando vengan a estar bastante de acuerdo en lo fundamental. A pesar de que en la campaña de la Invencible pudieron participar más de dos centenares y medio de embarcaciones de todo tipo (naves del rey o de la reina, mercantes, privados, semioficiales e incluso ilegales) si no queremos acabar perdidos en extensos y confusos inventarios el recuento es bien sencillo: conviniendo



El octavo almirante enemigo de los españoles no fue inglés; Justino de Nassau, jefe de la flota holandesa, desde la desembocadura del Escalda, hizo imposible la reunión de las barcazas de Farnesio con los galeones de Medina Sidonia, e hizo fracasar todo el plan conjunto de la Armada.

VAN RAVESTEYN, Jan. *Justino de Nassau* (h. 1609-1633).  
Rijksmuseum, Ámsterdam.

logró reunirse en el Plymouth Sound hasta el 2 de junio, cuando Drake, fondeado en formación, recibió a Howard con salvas, trompetas y honores, recibiendo de este el cargo de vicealmirante (es decir, segundo de la flota) que aceptó sin rechistar. A estas alturas, todo el país estaba prevenido y velando armas, creándose en el sur de Inglaterra la lógica psicosis ante la próxima invasión de los ogros españoles, con los desórdenes y caos correspondientes; sólo quedaba que estos se presentaran para que diera comienzo el drama.

# 8

## Las costas de Albión

### TRAVESÍA EN DOS TIEMPOS

Suele ser bastante desconocido que las flotas de barcos veleros no se comportan como las flotas de autobuses, ni siquiera como un ferrocarril o incluso un barco de vapor o una motonave. Cuando pretenden dirigirse a algún sitio, todos los anteriores, nada más salir, se colocan en demanda de su destino, apuntando hacia allí. Con los veleros no sucede lo mismo; puede pasar, incluso, que teniendo la intención de ir a un lugar, acaben tomando de partida el curso contrario. La causa es bien conocida: el viento; los veleros no pueden navegar contra el viento. Normalmente, todo se suele justificar con una sencilla expresión, «tener el viento en contra», que, siendo rigurosamente cierta, también podría ser incompleta o inexacta. Pues, a bordo de un velero, no sólo el viento en contra es



El galeón *Andalucía*, de la Fundación Nao Victoria, diseñado y construido por Ignacio Fernández Vial, en navegación. Dos meses largos (del 28 de mayo al 29 de julio) llevó a los galeones de la Armada navegar de Lisboa al cabo Lizard inglés, estando detenidos más de un mes en La Coruña (del 19 de junio al 22 de julio de 1588).

La Coruña, realizando la imprescindible y muy necesaria aguada, desembarcando a los heridos y adquiriendo todos los víveres frescos que se puede. El 27 de junio, llevando más de diez días en puerto, el duque vuelve a convocar a sus almirantes, proponiéndoles tres líneas de actuación: zarpar inmediatamente hacia Inglaterra sin esperar más; salir a la búsqueda de los barcos que faltan, o esperar a que lleguen todos para volver a empezar. El acuerdo es unánime en la última alternativa, salvo en opinión de Pedro de Valdés, jefe de la escuadra de Andalucía; desea estar en la mar cuanto antes. Ya veremos para qué.

# 9

## Portland Bill y la isla de Wight

### LA NOCHE DE LOS GATOPARDOS

Muchos años después de la Empresa de Inglaterra, durante la Segunda Guerra Mundial, Inglaterra y Alemania libraron una alucinante campaña naval de casi cinco años de duración, la batalla del Atlántico, en la cual los vitales convoyes que cruzaban este océano desde los Estados Unidos hasta la Gran Bretaña eran ferozmente atacados por los «lobos grises» del almirante Doenitz –submarinos alemanes– combatidos por las muy modestas fuerzas británicas de escolta formadas por antiguos destructores y corbetas. Cuando, en medio del aquelarre de una noche de ataques indiscriminados, un mercante torpedeado pedía auxilio, tenía mucha suerte si una pequeña corbeta, e incluso un remolcador, acudían al socorro para, por lo menos, recoger a la heroica, sufrida



Disposición de la artillería en las amuradas del castillo de proa de la maqueta del galeón *San Martín* de Félix Sorli. La Armada llevó a Inglaterra un millar largo de cañones, más de la mitad de bronce, con un suministro de medio centenar de balas por cañón, por lo que en Gravelinas ya se había quedado prácticamente sin municiones.

que se les mandó a retaguardia para escoltar a Recalde, con la propina de tres galeazas y otros tantos galeones de Portugal. Mientras, como debía, el *San Martín*, con los galeones de Castilla y los restantes de Portugal, ocupaba la vanguardia guiando a la Armada. Se formaron así dos cuernos o flotas cóncavas de cobertura, el de vanguardia dirigido por el propio Medina Sidonia con la mayor parte de la flota y el convoy, y la retaguardia con unas cuarenta naves mandadas por Leyva. En realidad, lo que se había formado era una clásica Flota de Indias, dejando para una mejor ocasión experimentos como poner a proa las torpes naos y urcas que no podían hacer otra cosa que encajar

# 10

## La catástrofe de Irlanda

### EL PLAN SE DESBARATA

Por fin, en la tarde del viernes 5 de agosto, el cielo se cubrió de nubes, entrando en el canal un fuerte viento del oeste. La Armada que, después del fracaso en tomar el Solent como fondeadero había haraganeado en las ventolinas frente a lo que hoy son las playas de Brighton, formó con cierta facilidad gracias al viento y la costumbre mientras rebasaban el cabo de Beachy Head rumbo al saliente de Dungeness, margen occidental del estrecho de Dover o paso de Calais para los franceses. Sondando por la proa, los pilotos españoles, que hasta el momento venían manejando tranquilizadoras sondas de cuarenta o más metros, empezaron a encontrar fondo a veinte metros e incluso menos, obligando a los respectivos capitanes a ordenar una caída a estribor, alejándose de la batimétrica costera

# 11

## La venganza de Isabel

### REVANCHA DESMESURADA

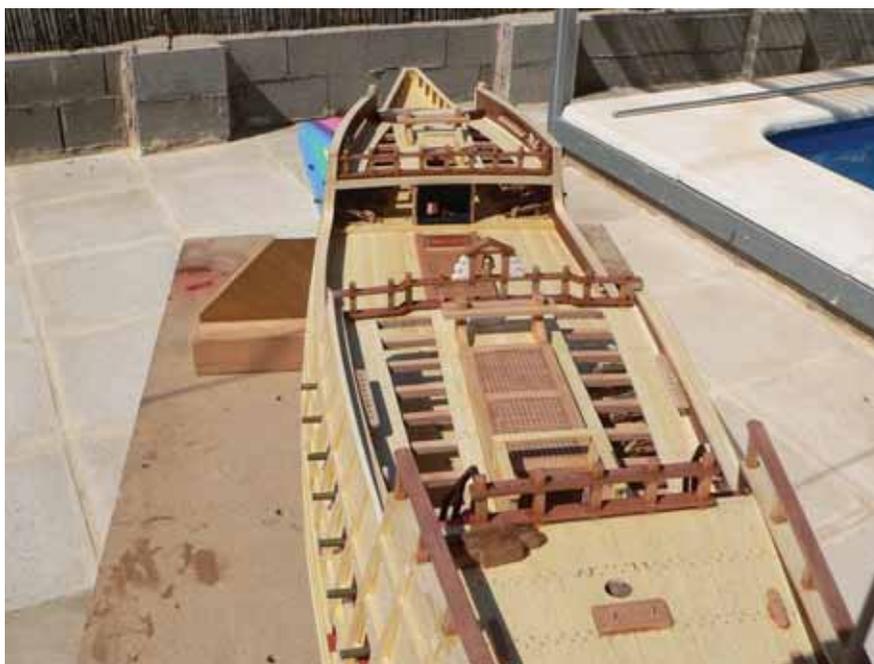
La historia no había terminado, pues le tocaba mover ficha a la reina de Inglaterra, que (siempre metafóricamente) se preparó para tomar la espada, liberando sus hombres de mar más agresivos para que pulverizaran los restos de la Armada en sus puertos de refugio, a fin de que Felipe II quedara sin medios ni posibilidad de repetir el intento durante una buena temporada. En otras palabras: se trataba de darle una buena lección. Isabel pasaba así de heroica defensora de su pueblo al papel de despiadado agresor del masacrado enemigo en fuga. Era, en resumidas cuentas, su venganza; la revancha por todos los miedos, engaños y sobresaltos sufridos durante 1588 por cuenta de la Armada. Esta segunda gran campaña de la guerra hispano-inglesa es la parte ignorada, al menos en las



Proa de la maqueta del galeón *San Martín* realizado por Félix Sorli. A duras penas lograron casi todos los galeones y algunas naos, en total sesenta y seis unidades, regresar a España en pos del buque insignia del duque de Medina Sidonia.

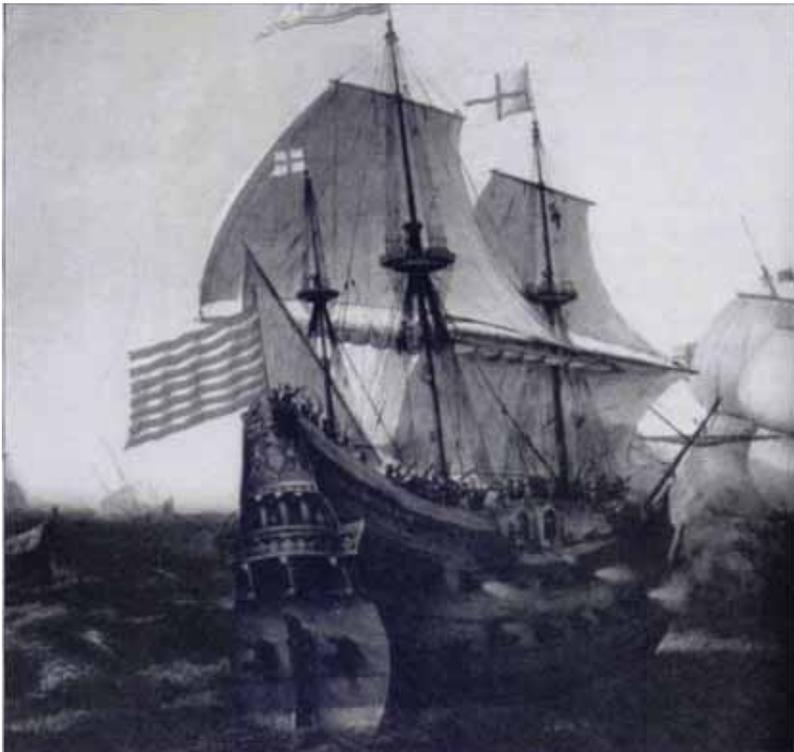
Llegaban a las Azores al encuentro de Luis Coutinho, que debía aportar ocho buques ligeros para la escolta. El herido brazo armado del Imperio español, curado y reforzado, se preparaba para ejercer su dominio en las líneas de comunicación del Imperio.

Era una flota impresionante, con dieciséis galeones de más de mil toneladas como el insignia *San Pablo* y los *San Felipe*, *San Andrés* e incluso el veterano *San Martín*, además de otros tres del rango de las ochocientas toneladas (*Santo Tomás*, *San Bernabé* y *San Cristóbal*) y otros siete del tamaño del *Revenge*, de quinientas toneladas, entre ellos uno portugués, el *Santiago*. Además, el navío particular *Santa María de Begoña*, que superaba las mil toneladas, los *Santa María la Blanca*, *Santa María del Juncal* (veterana de la escuadra de



Vista panorámica de la cubierta de la maqueta del galeón *San Martín*, realizado por Félix Sorli. A pesar de los numerosos daños y las cuatro escaramuzas que libró en Inglaterra, este buque pronto estuvo reparado y se unió a la escuadra del mar Océano de Alonso de Bazán para custodiar la ruta de las Azores.

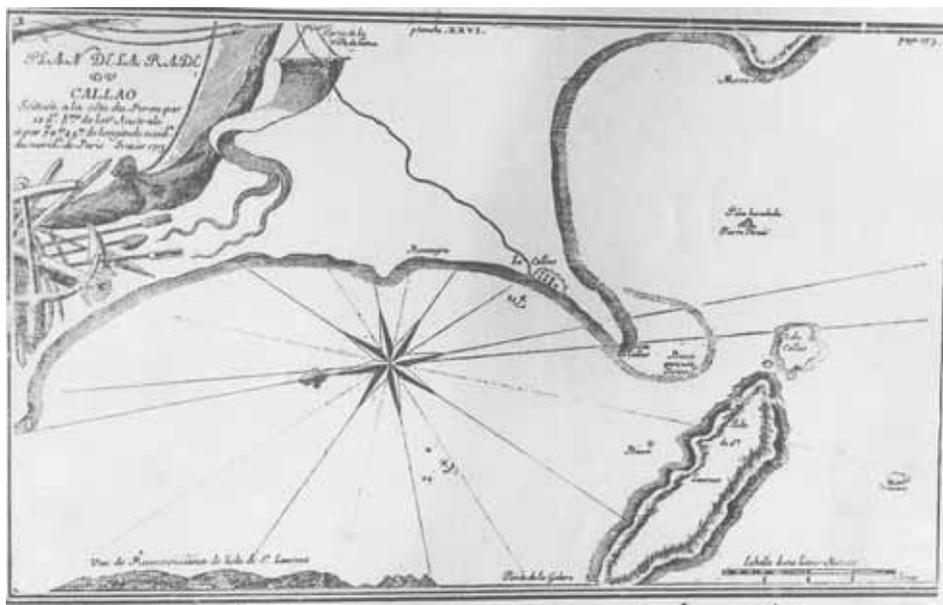
fuera enseña de Drake, prototipo de la construcción naval británica e icono de la lucha contra la Armada, arrió el pabellón frente a esta siendo apresado por sus iguales españoles. Había perdido por completo la arboladura, su obra muerta estaba desintegrada y el casco en muy mal estado, con casi la mitad de sus defensores muertos o heridos; entre estos últimos, de un arcabuzazo, Richard Grenville, que falleció a bordo del *San Pablo*, siendo sus últimas palabras: «He terminado mi vida como debe hacerlo un auténtico soldado que ha luchado por su patria, su reina, su religión y su honor». El *Revenge* pasó a engrosar, con los *San Juan* y *La Caridad*, presas también inglesas, la lista de buques tomados al enemigo por la Armada. Aunque



Grabado de época del galeón *San Martín*, elaborado con una razonable licencia artística. Finalmente, el buque que fuera de Álvaro de Bazán y luego de Medina Sidonia, superviviente de la durísima campaña y la posterior cacería en las Azores, fue el pilar fundamental sobre el que se edificaría la futura Armada del mar Océano española con base en Lisboa.

cruce entre galeota y galera, barco velero y de remo: una embarcación ágil, de gran movilidad y poder atacante. La simple disposición de estas fuerzas, inexistentes cuando llegaron a estas costas Drake y Cavendish, auguraba un negro futuro para el hijo de John Hawkins y los suyos.

Sin perder un momento, quedaron a son de mar la capitana *San Pedro y San Pablo* al mando de Andrés Gómez, la almiranta *San Andrés* de Vargas Carvajal, el *San Juan* y los cuatro pataches cargados hasta los topes con tropas de abordaje. Esta flotilla perseguidora casi cuadruplicaba en fuerza a la *Dainty*, pero era mucho más



Plano del puerto y alrededores de El Callao, en Lima, actual Perú. A finales del siglo xvi, era la base de la Armada española del Mar del Sur que, al mando de Beltrán de Castro, partió en mayo de 1594 para capturar la *Dainty* de Richard Hawkins, una empresa rematada con éxito.

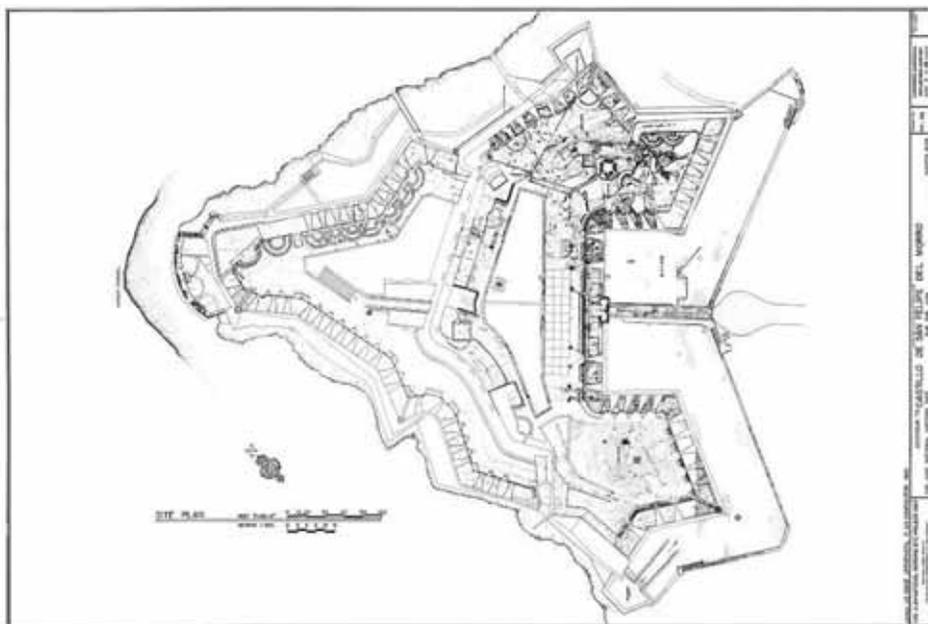
amanecer por la armadilla de don Beltrán. Pero, cuando los buques españoles alcanzaban a su enemigo, entró por su lado un tremendo chubasco, que sorprendía con todo el trapo tendido, en persecución, a los *San Pedro* y *San Pablo* y *San Andrés*, capitana y almiranta de don Beltrán, desmantelando a ambos las arboladuras. Impotente, el español tuvo que ver cómo la nave inglesa se escapaba ante sus mismas narices, perseguido aún por el *San Juan*. Hawkins y los suyos no dudaron en alijar su buque largando por la borda gran parte de la rapiña y el botín logrado en Valparaíso. Sólo así, al anochecer, y para frustración de todos, la *Dainty* logró mantener las distancias con el *San Juan*, escabulléndose entre las sombras. El regreso de don Beltrán a El Callao con dos buques desarbolados y

# 12

## Y la guerra continúa

### LA GUERRA DE FRANCIA

En 1589, el rey Enrique III de Francia fue asesinado por un fraile fanático, Clemente, siendo sucedido primero por Carlos X, proclamado en París y muerto repentinamente, y luego por el protestante calvinista Enrique IV el Bearnés, un rey guerrero y optimista. Estallaba la guerra civil en Francia entre la Liga Católica y el nuevo monarca, un campo intermedio de batalla que Isabel de Inglaterra y Felipe II no iban a desaprovechar para su interminable guerra religiosa y de personal aversión entre ambos reinos. Entramos así en un período histórico normalmente muy desconocido, pues tras el episodio de la Armada Invencible, Inglaterra y España libraron una difícil campaña en la Bretaña francesa. La base inglesa, frente a la isla de Ouessant y a sólo un paseo desde Plymouth,



Plano de la fortaleza de El Morro de San Juan, en Puerto Rico. En su última aventura pirática, Francis Drake, con cinco galeones de la reina y veintidós naos, se enteró de la llegada de la Flota de Indias de Pardo Osorio a Puerto Rico, decidiendo asaltar la plaza para tomarla.

No debió agrandar mucho a Drake que la escarmentada reina le colocara al ya veterano y taimado John Hawkins como comisario, compartiendo el mando con él; pero, como conocía al viejo negrero, y habían hecho las paces desde Veracruz, no puso dificultades. No se habría podido guardar el secreto de expedición semejante; la diplomacia española sugirió que se tomaran medidas en auxilio de la comprometida Flota de Indias de Pardo Osorio, enviando Felipe II a la armada de refuerzo del capitán Pedro Tello de Guzmán. Eran cinco pequeños galeones rápidos, coetáneos de las famosas fragatas flamencas que, con base en Dunkerque, estaban sembrando el pánico en las líneas del tráfico mercante en la guerra con Francia. Mientras, en alas de los vientos alisios, Tello de



Perspectiva de la ciudad de San Juan de Puerto Rico con el Morro en primer plano. El fracaso del ataque a San Juan fue la última hazaña de Francis Drake, que pasó al istmo panameño, falleciendo allí poco después. Foto: Wikipedia.

Guzmán atravesaba el Atlántico, Drake y Hawkins (contra criterio de este último) se entretuvieron en Las Palmas de Gran Canaria en una frustrada operación de saqueo. Por fin, cruzaron el océano hasta Guadalupe; allí se enteraron de la presencia de la Flota de Indias de Pardo Osorio y su tesoro en Puerto Rico que, al fin y al cabo, les cogía de camino hacia Panamá. No consta que hubiera desacuerdo en ir por él.

Pero cuando, el 22 de diciembre, llegaron frente a San Juan, encontraron que la plaza estaba en pie de guerra, con el castillo de El Morro disparando sus cañones y la boca de la bahía cerrada mediante una obstrucción compuesta de troncos encadenados apoyados en la averiada capitana de Pardo Osorio, que estaba hundida en el canal de entrada. Los españoles, evidentemente, habían sido alertados por los galeones de Tello de Guzmán, que,



Castillo del Morro en San Juan de Puerto Rico. La noche del veintitrés de noviembre de 1595 se libró frente a él una cruenta batalla entre los asaltantes ingleses y los cinco galeones de Tello de Guzmán que defendían el puerto. Dos resultaron hundidos pero los atacantes fueron rechazados.

surcando el océano por detrás de Drake y Hawkins, cerca de Guadalupe apresaron una embarcación con ingleses que revelaron sus intenciones. El 13 de noviembre llegó Tello a Puerto Rico, preparándose Pardo Osorio para lo que se venía encima. Descartada la sorpresa, Drake estaba ya solo al mando, pues Hawkins había muerto por enfermedad, el día 20, a bordo del *Garland*, poco después de salir de Guadalupe. Discutía el plan de ataque con los capitanes Clifford y Brown en la cámara de su buque, fondeado frente a la punta del Escambrón, cuando un cañonazo penetró en la cámara del *Defiance*, dejando muertos en el acto a los otros pero no a él, de nuevo favorecido por su proverbial buena suerte. Decidió atacar al día siguiente, 23 de noviembre, por la noche. Como la bocana no se podía

## Epílogo

Desde el punto de vista humano, se considera el episodio de la Armada Invencible o la Empresa de Inglaterra como un rotundo desastre, la hecatombe de una flota española invasora de Inglaterra durante el siglo XVI que, acosada por la primigenia Royal Navy de Isabel Tudor, fracasó en sus propósitos para resultar luego desmantelada por los elementos, con una pérdida de nueve mil a diez mil personas y medio centenar de grandes embarcaciones de transporte (casi todos mercantes más o menos armados), unas pérdidas que representan, aproximadamente, un cincuenta por ciento del total. Sobre estos términos, y salvando algunos matices, la historia parece estar de acuerdo en ambos bandos, quedando el episodio listo para archivo.

Pero esto no es todo. Si profundizamos en la aventura de la Armada de Inglaterra desde otro punto de vista, el militar, encontramos un balance muy diferente.

## Bibliografía y fuentes

ADLARD COLES, K. *Navegación con mal tiempo*. Barcelona: Editorial Juventud, 1975.

ANTÓN GIL, Dante. *La vida en las galeras*. En: *Yate*, 1999; febrero: 86-91.

ASIMOV, Isaac. *La formación de América del Norte*. Madrid: Alianza Editorial, 1983.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *Las Armadas de Felipe II*. Madrid: Editorial San Martín, 1988.

COLE, Robert. *Historia de Francia*. Madrid: Celeste Ediciones, 1995.

COLOMA, Luis. *Obras completas. Estudios históricos sobre el siglo XVI y Jeromín*. Madrid: Editorial Razón y Fe, 1960.