

LA MAYOR VICTORIA DE ESPAÑA SOBRE INGLATERRA

CONTRA ARMADA

LUIS GORROCHATEGUI

CRÍTICA  TIEMPO DE HISTORIA

Luis Gorrochategui Santos

Contra Armada

La mayor victoria de España
sobre Inglaterra



CRÍTICA
BARCELONA

Primera edición: septiembre de 2020

Contra Armada. La mayor victoria de España sobre Inglaterra
Luis Gorrochategui Santos

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.
Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

© Luis Gorrochategui Santos, 2020

© Editorial Planeta, S. A., 2020
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

editorial@ed-critica.es
www.ed-critica.es

ISBN: 978-84-9199-230-1
Depósito legal: B. 9.814-2020
2020. Impreso y encuadernado en España por Huertas Industrias Gráficas, S. A.

El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como papel ecológico y procede de bosques gestionados de manera sostenible.

Índice

Introducción	9
------------------------	---

I LA GRAN ARMADA

1. El círculo maldito	17
2. En La Coruña	25
3. En el Canal	31
4. <i>Carrick na Spania</i>	37

II LA CONTRA ARMADA INGLESA

5. Preparativos en Inglaterra	51
6. Preparativos en La Coruña	65
7. El desembarco	73
8. Toma de la Pescadería	81
9. A las murallas	87
10. El Voto	95
11. Primeras acometidas	101
12. El cubo minado	111
13. María Pita	117
14. San Antón y El Burgo	125
15. Largando trapo hacia Lisboa	135
16. Rumbo al Sur	145

17. Desembarco en Peniche	155
18. Comienza la marcha	163
19. En Loures	171
20. En los arrabales de Lisboa.	175
21. Encamisada.	181
22. El despertar de San Jorge	187
23. Los caballos de Troya	195
24. Contraofensiva	201
25. Punto de inflexión.	207
26. Un par de banderas	215
27. Essex, Cárdenas y los molinos.	223
28. Al mar.	233
29. Combates navales	243
30. Escala en Vigo	257
31. Regreso a Inglaterra	261

III CONTINÚA LA GUERRA

32. Un guante, un león y El Dorado	279
33. El fin de Drake y Hawkins	293
34. Cádiz y el Bóreas.	299
35. Tafetán carmesí.	307
36. La paz.	315
Epílogo.	319
Agradecimientos.	335
Notas	337
Bibliografía.	395
Índice de nombres y temas	401

I

LA GRAN ARMADA

El círculo maldito

Un siglo antes de la Contra Armada, en 1489, se firmaba el tratado de Medina del Campo, que certificaba el fructífero entendimiento entre España e Inglaterra, que aún se mantendría setenta años. De hecho, en la década de 1520, Enrique VIII prefiere la cercanía con Carlos I antes que con Francia, y funciona el eje Castilla-Flandes-Inglaterra, y, aunque en 1536 se firma el Acta de Supremacía, que iniciaba un primerizo anglicanismo, continúan las buenas relaciones y los pingües intercambios. Felipe II, perseverando en esta herencia política de amistad con Inglaterra, zarpa en 1554 hacia Londres para casarse con la reina inglesa María, hija de Enrique VIII y Catalina de Aragón, y convertirse en rey consorte de Inglaterra. Se reeditaba así el entendimiento de décadas atrás. Con su acceso al trono, la católica María pretendió acabar con las reformas de Enrique VIII y Eduardo VI. La apoyaba su marido Felipe II, el papado y buena parte del alto clero y la sociedad inglesa, cansada de vaivenes religiosos y políticos, si bien contaba como enemigos a los protestantes, que cerrarían filas contra tal unión. Sin embargo, aquel matrimonio no pudo cuajar ante la pronta ausencia de Felipe II, que generó en su mujer una melancolía que no poco influyó en su temprana muerte. Muerta María, accedió al trono Isabel I en 1558, y Felipe II intentó nuevamente la unión dinástica con Inglaterra ofreciéndose otra vez en matrimonio. Es fama que la inglesa se sentía atraída por el español, pero Isabel, educada en los ideales de la reforma de su padre, optó por volver a ellos.

Un año después, en 1559, durante el torneo que celebra el tratado de paz de Cateau-Cambresis, que ponía fin a un largo enfrentamiento hispanofrancés, muere Enrique II, con lo que Francia se aboca a la regencia de Catalina de Médicis. En esta situación la navegación en el canal de la Mancha comienza a hacerse insegura. Tanto por los piratas franceses, que aprovechan la indefinición de la Regencia, como por ingleses, que utilizan



© Akg-Images/Album

Sello matrimonial de Felipe II y María Tudor. Inglaterra y España mantuvieron una estrecha amistad en el siglo XVI e incluso tentaron la unión dinástica de ambos reinos. Pero a partir de la década de los 60 piratas ingleses, en connivencia con la reina Isabel, comenzaron a atacar a España.

la excusa de atacar barcos *papistas*. Por su lado, el gobierno inglés, lejos de vigilar el canal, hace la vista gorda ante tales ataques. En 1563, y bajo el pretexto de la peste que asolaba Londres, el gobierno español de Flandes interrumpe las comunicaciones con Inglaterra. Se trataba de escarmentar a Isabel por su connivencia con los piratas. Pero es en 1564 y 1565 cuando arranca la furia iconoclasta que cambiaría el mapa político de Europa. Efectivamente, bandas de calvinistas expulsados de Inglaterra comienzan a sembrar el terror en Flandes, penetrando en los templos católicos y destruyendo las imágenes. Ante la pasividad de las autoridades locales, Felipe II se verá obligado a enviar al duque de Alba al frente de un ejército. Y esto ocurre en plena bipolarización entre el bloque católico, recién salido de Trento, y el protestante, de fanatismo creciente. Las revueltas flamencas fueron sofocadas, y los rebeldes miraron entonces para Inglaterra en busca de ayuda, aunque Isabel I no les prestó entonces demasiada atención. Pero la tensión fue *in crescendo*. En 1568 barcos ingleses capturan un cargamento de dinero que banqueros italianos habían enviado al duque de Alba. En España se toman represalias contra las mercancías inglesas. En plena escalada de tensión se produce el primer claro *casus belli*. Inglaterra ataca poblaciones españolas en América, ataques especialmente feroces contra Cartagena de Indias y Santo Domingo. Y mientras se padece en el Caribe aquella secuencia de asesinatos, robos, incendios y violaciones, Felipe II, distinguiendo con precisión lo principal y lo secundario, se enfrenta a la amenaza turca. Es Lepanto. La mayor batalla naval de la historia. Cuatrocientos ochenta y cuatro naves y ciento setenta y tres mil hombres, contando galeotes y marineros, se enzarzan en una refriega de proporciones ho-

méricas. Durante las cuatro horas del combate se producen, entre muertos y heridos, 61.000 bajas, más de cuatro por segundo.¹ Los católicos frenan al islam. Más que nunca se hace palmaria la necesidad de la unión del cristianismo, pero el triunfo ha sido exclusivamente católico. El mundo protestante tiene las espaldas cubiertas para continuar con sus reformas. Aunque la resonancia de tan gigantesca victoria hace que el catolicismo gane una nueva confianza y el protestantismo un nuevo recelo. Fruto de esto será la terrible matanza de hugonotes en Francia la noche de San Bartolomé de 1572. O que, luego de la felicitación de Isabel a Felipe por tal victoria, Inglaterra, en 1573, vuelva a la amistad con España y sean nuevamente intercambiados los embajadores. Tras Lepanto, Felipe II sale reforzado en su papel de garante del orden mundial.²

Mientras esto ocurría, la escalada bélica proseguía su espiral en los Países Bajos, parte legítima, y especialmente querida por Felipe II, de la herencia de su padre. Eran una zona rica de Europa, situada estratégicamente en términos geopolíticos y económicos, y además suministraba mástiles, velamen, alquitrán y otros elementos para el apresto de la flota de Indias. Pero a la Reina Virgen le inquietaba la presencia del ejército de Alejandro Farnesio, duque de Parma, al otro lado del canal de la Mancha, y en 1585 envió un contingente de siete mil hombres a luchar a favor de los rebeldes holandeses. Felipe II supo entonces que Inglaterra era la retaguardia de los flamencos sediciosos, y que la defensa de su legado lo abocaba al enfrentamiento con Isabel I. La resistencia fue barrida por los Tercios de Flandes. El experimentado militar sir Roger Williams informa: «nunca he visto antes a ningún ejército que supere al del duque de Parma en disciplina y buen orden y, después de combatir inútilmente, lord Burghley reconoce que son, hoy por hoy, los mejores soldados de la cristiandad».³

Por otro lado, la monarquía católica, tras la unión de las coronas española y portuguesa, monopolizaba tanto África como América y Oceanía. Si Inglaterra quería expandirse, solo podía hacerlo en territorio de Felipe II. Por eso, ávida e impaciente, e incapaz de generar suficientes recursos para construir y mantener una armada que se opusiese a España, Albión había optado por el saqueo parasitando el extenso e indefendible imperio. Felipe II hizo durante años oídos sordos a tales provocaciones, hasta que su habitual prudencia lo llevó irremisiblemente a la preparación de la Empresa de Inglaterra, la Gran Armada. La carta de Juan de Idiáquez, secretario real, al duque de Medina Sidonia no deja lugar a dudas: «Los ingleses infestan las Indias y la mar, es de manera que no basta vía defensiva a cubrir-

lo todo, sino que obliga a meter [les] el fuego en casa y, tan vivo, que les haga acudir a ella y retirar lo demás». ⁴ Con la armada que se pretende reunir, «no se tira menos a la seguridad de las Indias que a la restauración de Flandes». ⁵

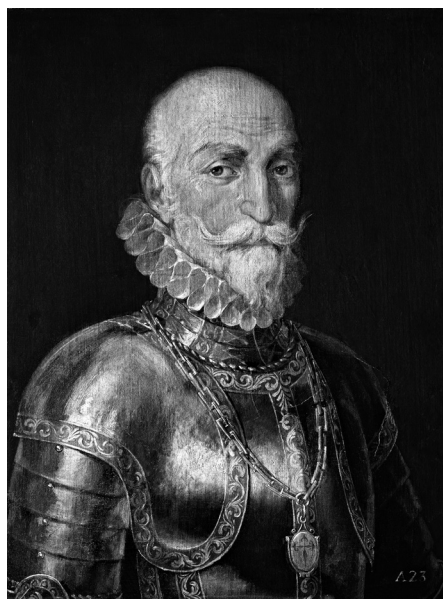
Paradójicamente, mientras se prepara la Empresa de Inglaterra, las costas españolas se muestran muy vulnerables, pues «Draque se está en el cabo de San Vicente con el propio reposo y asiento que pudiera tener en Londres». ⁶ Diversos planes de invasión y conquista de Inglaterra se barajaron. Álvaro de Bazán, el marqués de Santa Cruz, proyectó una gigantesca armada que constaba de 150 buques de guerra, cuarenta barcos de carga, 320 embarcaciones auxiliares, 86 buques de remo, doscientas barcas de desembarco, 16.612 tripulantes, 55.000 infantes y mil doscientos caballos con sus jinetes, que iría directamente, forzando el estuario del Támesis, a la toma de Londres y la deposición de Isabel I. ⁷ Poco después, en verano del 1586, se decidió que no toda la gente saliese de la península, sino que una flota zarpase de Lisboa para unirse y escoltar a los Tercios acantonados en Flandes, que cruzarían en sus propios barcos el canal de la Mancha. ⁸ Era una compleja operación anfibia para ser realizada en el siglo xvi.

Mientras tanto, intuyendo la proximidad de la guerra, en La Coruña comenzó a hacerse realidad el viejo proyecto de construir un castillo en el islote de peñas que se halla frente a la amurallada ciudad alta. El castillo de San Antón, además de erigirse en bastión inexpugnable, no permitiría que ningún barco enemigo se acercase a la ciudad. Ninguna obra coruñesa fue comenzada en momento tan oportuno. Ninguna tuvo tanta influencia en el desarrollo posterior de aquella crucial guerra.

La reunión de tropas en Lisboa, provenientes de alejados lugares del imperio, y el apresto de la flota, compuesta por barcos de múltiples procedencias, se eternizó. Muchos hombres tuvieron que esperar meses embarcados. La espera produjo brotes epidémicos, esto generó retrasos que conllevaron problemas de abastecimiento y nuevas demoras que posibilitaron más epidemias. Se consumó lo que se ha llamado «el maldito círculo de causas y efectos». ⁹ Tal círculo se cobró unos dos mil muertos. ¹⁰ Entre ellos el marqués de Santa Cruz, experimentado marino encargado de llevar a buen fin tan complicada empresa, que murió en Lisboa, irreparable pérdida, el 9 de febrero de 1588, aquejado de una *fiebre pestilencial*. Tenía sesenta y tres años y un glorioso pasado a sus espaldas. Pocas semanas después, el duque de Medina Sidonia, a regañadientes, llegó a la capital portuguesa para sustituirlo. Incrementó la dotación artillera y también el número de balas por pieza, que pasó de treinta a cincuenta, adoptando otras medidas

que mejoraron las prestaciones de la Armada, que, a finales de abril, una vez que se hubieron incorporado los galeones de Castilla, estuvo —¡al fin!— dispuesta para zarpar. Sin embargo, persistentes temporales le impidieron abandonar el estuario del Tajo hasta un mes después —¡otro!— con el terrible inconveniente que eso conllevaba, en términos de *bastimentos* malgastados. La expedición, después de cuantiosas pérdidas materiales y humanas, zarpó la mañana del 30 de mayo de 1588. Miles de hombres respiraron aliviados de hacerse a la mar.

Los tres primeros días, vientos desfavorables comportaron que la flota solo avanzase cinco millas; entonces se varió el rumbo, pero los barcos fueron irremediablemente arrastrados hacia el sur. Desde el inicio se confirmaron las pésimas condiciones marineras de las panzudas urcas, los buques de transporte de la Gran Armada, barcos de carga alemanes y flamencos característicos del mar del Norte y el Báltico. El hecho de que, once días después de zarpar, la Armada se hallase a la altura del cabo de San Vicente,



© ORONÓZ / Album

Don Álvaro de Bazán, por Rafael Tejeo, 1828, Museo Naval de Madrid. La Gran Armada se quedó sin jefe justo antes de zarpar. Don Álvaro de Bazán reunía experiencia sin igual en batalla y la grandeza aristocrática para ejercer el mando. Felipe II no pudo sustituirlo con garantías. Así la Gran Armada sufrió su mayor pérdida antes de zarpar. Don Álvaro se construyó un bellissimo palacio en El Viso «porque pudo y porque quiso». Hoy es Archivo General de la Marina y cita obligada para los amantes de la historia y del arte.

cien millas más alejada de su destino que la propia Lisboa, no tiene, desde nuestra mentalidad actual, una fácil explicación. Pero en el siglo xvi, la navegación oceánica se hallaba mediatizada por la dirección del viento. La flota de Indias iba por las Canarias y volvía por las Azores. El Galeón de Manila se dejaba empujar por los vientos contraalisos —formidable descubrimiento del cosmógrafo Andrés de Urdaneta— que, desde el norte de Filipinas, soplan hacia la costa de California, para regresar así a su punto de partida, Acapulco. Se trataba de bogar *viento en popa a toda vela*. Navegar de bolina, con viento de proa, resultaba ineficaz y complicado. Esto se hacía más palpable para las escuadras numerosas con navíos de gran porte. Era época propicia para pequeñas flotas, barcos sueltos, bajeles pequeños de dócil maniobra y rápida huida. Las técnicas de navegación parecían hacer más fácil la piratería que la forja de imperios. Por ello, prescindiendo de la economía excesivamente centralizada, y del demencial aluvión de oro y plata americanos que sepultaron el tejido productivo de España, la organización de la flota de Indias, con sus 217 años de funcionamiento, adquiere mérito propio.

El 10 de junio escribe Medina Sidonia al rey desde el golfo de Yeguas:¹¹ «el viaje con tantas naos no puede dejar de alargarse, así por los tiempos que han corrido, como por irnos aguardando unos a otros, que esto es lance forzoso, en especial con las urcas, que andan tan mal a vela como lo tengo descrito a Vuestra Majestad, y por hacer tanto tiempo que han estado los bastimentos embarcados, van saliendo tan malos, podridos y gastados, que me veo con la gente en mucho trabajo sin poderlo remediar, y gran parte dellos ha sido fuerza echarse en la mar, por no servir sino de apestar y enfermar la gente».¹² Poco después, el duque envió un patache —barco ligero— al marqués de Cerralbo, capitán general y gobernador de Galicia, con el encargo de que le enviase toda la carne salada, tocino, queso, pescado y sebo que estuviesen a su alcance. La Armada, después se decidió, esperaría en la «Isla Zizarga».

La decisión de detener la flota junto a las Sisargas, y esperar allí la exigua ayuda que en tan limitadas condiciones pudiese conseguir el marqués de Cerralbo, resulta muy chocante. Una ojeada al mapa nos basta para comprobar que, bordeada la Costa de la Muerte desde Finisterre, llega, a esa altura, la encrucijada de enfilar al este hacia La Coruña, o seguir la flecha de la brújula y aproar al norte alejándose definitivamente de la costa. Nadie vivió jamás esa encrucijada con tanta intensidad como Alonso, duque de Medina Sidonia, que, miembro de la más alta nobleza española, no había conseguido zafarse del engorrosísimo encargo que le había hecho su rey. Enorme pereza le había ocasionado abandonar su residencia en Sanlú-

car de Barrameda: «no me hallo con salud para embarcarme, porque tengo experiencia de lo poco que he andado en la mar, que me mata, porque tengo muchas reumas»,¹³ había contestado en vano al requerimiento real. Pero Felipe II no le otorgó, en una segunda carta, otra opción.

El caballero andaluz se hallaba entre la espada y la pared, o, dicho con más precisión, entre el monarca, que presionaba sin desmayo para culminar la Empresa de Inglaterra, y los acuciantes problemas que presentaba la Gran Armada. Entre ellos no era el menor que gran parte de la aguada se hubiera echado a perder y que muchos toneles se hubieran resquebrajado con las tormentas. Al detenerse en Malpica pensó que podrían barquear agua y víveres sin el contratiempo de desembarcar, que entrañaba el peligro de que, ante el cúmulo de circunstancias adversas y, sobre todo, el lamentable estado de la comida que llevaba meses en los barcos, muchos soldados y marineros optasen por la desertión y la huida.

Pero el marqués de Cerralbo no podía atender un encargo de tales proporciones en tan breve plazo. La mañana del 18 de junio, después de tres días de espera en las Sisargas, las existencias de sardina y pulpo se habían definitivamente arrojado al mar, y el tocino se iba «dañando muy apriesa».¹⁴ Solo quedaban las legumbres, el bizcocho (pan sin levadura que podía conservarse mucho tiempo y era parte fundamental de la dieta en los viajes por mar), y cantidades insuficientes de atún y bacalao. Entonces el duque escribe al rey comunicándole su decisión de poner rumbo a Inglaterra «llevando mucha pena de no haber recibido los bastimentos, haciendo tres días que los aguardo y la necesidad que llevo de estos».¹⁵ No obstante, permaneció aún aquella jornada esperando la llegada de los víveres. Al caer la tarde el cielo se encapotó, y la mañana siguiente el mar, frente a la peligrosa Costa de la Muerte, tenía el feo aspecto que anuncia la tormenta. El aristócrata sanluqueño reunió a todos los generales y, tras escuchar sus consejos, decidió, mudando la opinión del día anterior, entrar en el puerto de La Coruña «por ser mucho el tiempo y la falta de agua y bastimentos».¹⁶

Es probable que este súbito cambio de parecer haya sido, más bien, un ardid para poder presentarle al rey la arribada a la ciudad herculina como algo inevitable y contrario a su voluntad.¹⁷ Sea como fuere, estas vacilaciones resultaron desastrosas. La tarde del día 19, mientras arreciaba la ventisca, la Armada buscó imperiosamente la capital gallega. Pero el anochecer se adelantó y muchas naves, entre ellas las urcas, no tuvieron tiempo de llegar. En la oscuridad de la noche se levantó un fuerte temporal que dis-

persó a todos los navíos que no se hallaban resguardados en las aguas del puerto. La desapacible y angustiosa mañana del 20 de junio de 1588 la mitad de la flota había desaparecido, y las esperanzas de continuar la jornada, ahogadas en el infortunio, parecían totalmente desvanecidas. Pero ahora le llegaba el turno a La Coruña.