

DESMONTANDO MITOS Y LEYENDAS DE LA GRAN ARMADA DE 1588

Antonio L. GÓMEZ BELTRÁN
Investigador histórico

La inferioridad del ingenio hispano en la técnica, la táctica y la doctrina

A principios de la década de los noventa del siglo pasado tuve mis primeras experiencias en el conocimiento del suceso de la Armada Invencible. El libro de Colin Martin y Geoffrey Parker *La Gran Armada: 1588* imprimió en mí una profunda huella, pero su forma de percibir el evento me dejó un sabor agrídulce. Efectivamente, aunque de sus páginas se desprendía que los españoles de aquella época no lo habían hecho tan mal, recorría el libro una tesis latente que me produjo cierto resquemor: la de que, al fin y al cabo, la derrota o fracaso se sustentaba en unos sujetos atrasados en el intelecto, marinos decadentes y anquilosados, e ingenieros poco industriosos y rayanos en la ineptitud científica y tecnológica.

Si utilizamos el singular (la leyenda negra de la Gran Armada), todo podría reducirse a que, debido a las mesiánicas ideas de Felipe II, la Armada sufrió una humillante derrota ante una innovadora marina inglesa, interpretación que pesa como una cruz en la memoria histórica. Ahora bien, si utilizamos el plural (las leyendas negras de la Gran Armada), indicaríamos que un devoto rey, sumiso a la obediencia papal, elaboró un descabellado plan para restituir el catolicismo en la hereje Inglaterra; rey que puso su Armada bajo la dirección de un mando inepto, a lo que habría que sumar la inadecuada concepción doctrinal del empleo de las fuerzas navales, y las obsoletas tácticas, anquilosadas por la influencia del modo de combatir de las galeras mediterráneas. Hasta tal punto es dominante la opinión de que el mundo sajón se había adelantado en la concepción de la doctrina naval, que el ataque preventivo de Drake en 1587 se considera que marca un hito en la evolución e innovación de las futuras tácticas que darían el dominio de los mares a la emergente Inglaterra, en detrimento del decadente poder naval español.

La batalla de Gravelinas del 8 de agosto de 1588 se transfigura como culminante expresión, vista desde cualquier óptica, de un relevo en la doctrina, la táctica y la técnica del combate naval, en virtud del cual los arcaicos

abordajes quedaban desterrados en favor de «galanas» luchas de artillería. Esta batalla, como punto final de los choques que comienzan el 31 de julio, es el germen, el nudo gordiano de la leyenda negra que orbita sobre las capacidades y aptitudes de los marinos, capitanes de mar, almirantes y capitanes generales. En fin, se diría que la *leyenda negra* hispana llevase aparejada una concomitante *leyenda rosa* inglesa.

Si Gravelinas fue una «soberana paliza», esto se debió a que los *intelectuales* marinos ingleses habían desarrollado el combate a distancia; su concepción del modo de armar los barcos les daba una capacidad de fuego casi diez veces superior a la española; la cadencia sostenida del fuego artillero colapsaba la repuesta de la contraparte hispana, y la revolucionaria formación en línea noqueó a la trasnochada media luna.

Antes de entrar en el meollo de esta ponencia, recordemos que, desde el 31 de julio al 8 de agosto, la Armada recorrería el canal de la Mancha, y ese tránsito estuvo entreverado de diversos enfrentamientos con la marina inglesa. Después de su partida de La Coruña, el 22 de julio, con 127 unidades navales¹, llegó a la embocadura del Canal en mala disposición, pues una tormenta, padecida el día 27, disgregó a la agrupación en tres núcleos inconexos, percance que se saldó con la pérdida de varios elementos. La nao *Santa Ana*, capitana de la escuadra de Vizcaya, se vio obligada a refugiarse en puerto francés por los daños sufridos; todas las galeras tuvieron que retornar a la Península, con diversa suerte, en busca de abrigo, y el patache *Nuestra Señora de Gracia*, que dio conserva a estas unidades, tras tomar puerto en Santander ya no retornaría al grueso de la Armada. A pesar de estas pérdidas, que en nada influyeron en el potencial de la agrupación, la fuerza conservada era impresionante para cualquier observador; 119 buques de todas las clases y capacidades estaban dispuestos a acometer su misión principal: llegar al paso de Calais y facilitar el cruce al ejército de Flandes.

La marina inglesa intentaría evitarlo o, cuando menos, ponérselo difícil. Los combates o las escaramuzas se fueron produciendo conforme la Armada avanzaba en su travesía. El mismo día 31, frente a Plymouth, fue el estreno; allí, una gran masa de naves inglesas se enfrentaría a la vanguardia y retaguardia hispanas sin mayores consecuencias. El 2 de agosto hubo un choque frente a Portland Hill; al día siguiente, otro a la altura de St. Aldhelm, como consecuencia de haberse quedado descolgada la urca *Gran Grifón*. El día 4 se descolgaron la *Duquesa Santana* (otra urca) y el galeón *San Luis*, cuando se navegaba a la vista de la isla de Wight, lo que daría pie a otro enfrentamiento. Por último, el 8 de agosto, una gran masa de naves (cercana a las doscientas unidades) entablaría combate en la denominada batalla de Gravelinas.

Como resultado de todos estos sucesos encadenados, la Armada perdería, el 31 de julio, las naos *Nuestra Señora del Rosario* —a consecuencia de un accidente de navegación al chocar con dos naves españolas de forma sucesiva— y *San Salvador* —al verse afectada por un incidente interno que le volaría

(1) Sin incluir las carabelas.



Fig. 1

la popa y la dejaría inutilizada—. Ambas naves quedarían al paio y con posterioridad resultarían apresadas por la marina inglesa². Como consecuencia del ataque de barcos incendiarios de la noche del 7 agosto, la galeaza *San Lorenzo* chocaría con la carraca *San Juan de Sicilia*. Perdido el control para la navegación, a fuerza de remos se dirigiría al puerto de Calais, en cuya barra de entrada encallaría, y allí se perdería. Y por último, de resultados de la gran batalla del 8 de agosto, la nao *María Juan* se hundiría (después del combate, fuera de la vista de los enemigos) por el fuerte castigo recibido, y los galeones *San Felipe* y *San Mateo* serían apresados por las fuerzas rebeldes holandesas. Ambas naves, muy castigadas y dañadas, se alejaron de la formación hispana buscando refugio en puertos flamencos; la primera encallaría en un banco de arena, y la segunda acabaría prendida por una escuadrilla mixta de rebeldes-ingleses, tras combatir enfurecidamente hasta agotar todas las municiones³. Además, hay que sumar la pérdida de una zabra atrapada por rebeldes holandeses.

(2) Estos dos sucesos no fueron consecuencia de los combates del 31 de julio.

(3) La separación de estas dos naves fue una decisión del mando, al considerarse que sus reparaciones no eran factibles con los medios disponibles a bordo, tanto materiales como humanos.

Las lecciones sonsacadas por la historiografía inglesa de estos hechos concluyeron en unos mitos entre los que se destacan:

- una humillante derrota para la Armada española;
- el comienzo de la decadencia naval del Imperio español;
- el nacimiento de la Royal Navy como primera marina oceánica;
- la implementación de la artillería naval;
- la innovadora introducción de revolucionarias tácticas navales.

Y todo ello sustentado en la posesión de unos excelentes barcos, una eficazísima artillería, unas revolucionarias tácticas y un personal muy cualificado, si bien, como a continuación expondremos, ni la artillería era eficaz, ni tenían tácticas de combate, ni su personal estaba tan cualificado⁴.

Estas premisas, llenas de «fabulación y mitificación historiográfica»⁵, conforman unos estados de opinión que, importados y asumidos como dogmas de fe, han arraigado en la literatura, los textos de enseñanza y la historiografía española de divulgación, en la que se advierte una subordinación cultural que fomenta y estimula la fábula *negro-legendaria*.

Pero un análisis profundo desde otras ópticas, como la ciencia, la tecnología o el pensamiento doctrinal de las personas que en esta época rigieron los destinos de la Monarquía Hispánica, nos revela que a estos *estados de opinión* podemos contraponer unas *opiniones fundadas* que transgreden lo comúnmente aceptado⁶, y que los hechos permiten entender lo ocurrido de otro modo y extraer conclusiones muy distintas.

Tecnología, armas y tácticas

La historia está repleta de ejemplos que validan la interrelación evolutiva entre el desarrollo de los sistemas de armas y la táctica, es decir que a una revolución militar en el ámbito de la táctica subyace un precedente avance tecnológico. La invención del estribo para el manejo y control del caballo revolucionó el empleo de la caballería en masa; el arco inglés largo rompió con los tradicionales encuentros de infantería y caballería; la implementación de la artillería naval transfiguró el concepto clásico de la batalla naval como encuentro y abordaje, en la que la cubierta de la nave terminaba siendo escenario de una batalla campal al estilo terrestre. Habría que preguntarse sobre el

(4) Obviamos entrar en materia respecto de los barcos. Estos tampoco eran sobresalientes.

(5) Parafraseando a ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José (2004). *La Empresa de Inglaterra. La «Armada Invencible»: fabulación y realidad*. Madrid, Real Academia de la Historia.

(6) Para mayor abundamiento, dado lo limitado del espacio de este artículo, puede acudir-se a las siguientes obras de referencia: GÓMEZ BELTRÁN, Luis (2013). *La Invencible y su leyenda negra. Del fracaso inglés en la derrota de la Armada española*. Arin Editorial; ÍDEM (2022). *Felipe II y el mito de la Armada Invencible*. Málaga, Ediciones Salamina.

grado de atraso de los tecnólogos y marinos hispanos en la aplicación del triángulo tecnología-arma-táctica para que fuesen sorprendidos y superados por sus homólogos ingleses.

La supuesta implementación del combate a distancia por la marina inglesa en el verano de 1588 fue la base determinante de que la Gran Armada recibiera una «soberana paliza» el 8 de agosto. Esta fue posible porque los ingleses contaban con un arma secreta: la cureña de carro o de cuatro ruedas⁷, para cuyo uso, además, tenían establecido un procedimiento reglado, así como un personal cualificado para poder llevarlo a efecto. Por el contrario, el inadecuado sistema pieza-cureña hispano, la falta de un procedimiento de uso (un solo disparo en el momento del abordaje) y la bisonñez de los artilleros españoles hicieron el resto.

El encabalgamiento de mar

En febrero de 1971 fueron descubiertos los restos de la carraca *La Trinidad Valenzera*, naufragada en la bahía Kinnagoe. Años de exploración dieron como resultado el descubrimiento de un sistema cureña-pieza utilizado por la Armada. Según la propuesta del investigador Colin Martin, la longitud de este sistema (representado en la fig. 2) rondaba los seis metros, que para el estándar de la época referida superaba el plano de crujía de las naves, es decir, más de media manga. De su simple observación se deduce lo inapropiado de su tamaño y su volumen, que lo hacen inmanejable en la cubierta de cualquier galeón o nao destinada a combatir. Torpe e ineficiente, por sí solo justificaría la lentitud de disparo de la artillería hispana.

Así que deberíamos volver a preguntarnos cómo nuestros tecnólogos pudieron ser tan torpes e ineficientes para crear un mastodonte de esta naturaleza, así como cuánto de verdad y cuánto de *estado de opinión* podría haber en esta premisa arqueológica. Este anacronismo tecnológico nos llevó a la necesidad de indagar qué pensaban los ingenieros y marinos en la década de los ochenta del XVI.

La primera pista nos la da Juan de Acuña Vela, capitán general de la artillería. Se encontraba destinado en Lisboa con la misión de gestionar los armazones navales en el periodo de obtención de los medios logísticos para la formación de la Armada. En su abundante correspondencia con Felipe II hace notar la existencia de una diferencia entre los sistemas artilleros utilizados por los ejércitos de tierra y los embarcados en las naves. En más de una ocasión hace referencia a que ciertas culebrinas y cañones han venido dotados de «encabalgamiento de campo» y «encabalgamiento de mar», o a que se preparaban cureñas de mar y tierra de la misma pieza para que, una vez desembarcada esta, se pudiera usar como elemento de apoyo al ejército invasor. Era eviden-

(7) Estado de opinión manifestado por MARTIN, Colin y PARKER, Geoffrey (1988). *La Gran Armada: 1588*. Madrid, Alianza Editorial.

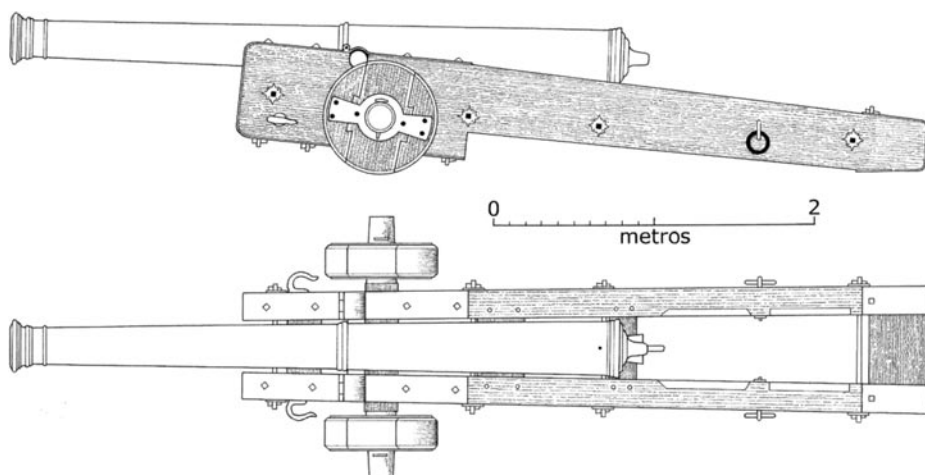


Fig. 2

te: existía una clara diferencia entre lo que se usaba a bordo y lo empleado en tierra. ¿Cuál sería esta diferencia?

Gracias a García de Palacio obtendríamos una segunda pista: «Las cureñas, y ruedas de esta artillería han de ser cortas, y las ruedas de una pieza, y de tres palmos de diámetros, y no han de estar erradas, porque sobre tabla ruedan mejor, y son suficientes, y no hacen daño a la cubierta»⁸. Sobre las piezas que debían montar estas cureñas añadía: «... y así convendrá que sean fornidas de metal, y más cortas de lo ordinario ...».

Así es como este tratadista nos pone sobre la pista del concepto de artillería naval: piezas reforzadas y bastardas⁹, sobre cureña corta y baja, puesto que los «tres palmos de diámetros» corresponden a 62,67 centímetros de rueda. ¿Cómo serían aquellos encabalgamientos de cola corta y rueda «de tres palmos de diámetros»?

La tercera pista nos la ofrece Julio Cesar Ferrufino. Primero, en su *Plática manual y breve compendio de artillería*, y después en *El perfeto artillero. Theórica y práctica*¹⁰. Ferrufino afirmaba que las piezas deberían ser bastardas, con cureñas de cola corta y ruedas cuyos diámetros oscilaran entre los 62,67, los 73,14 y los 83,59 centímetros. Pero quizá lo más importante, para lo que

(8) Diego G.^a DE PALACIO. *Instrucción Náutica, para el buen uso, y regimiento de la Naos, su traza, y gobierno conforme a la altura de México. Año 1587.*

(9) REFORZADAS: con más espesor en las paredes de la caña; BASTARDAS: de menor longitud en calibres que las ordinarias. Se consideraba que una culebrina debería tener una longitud mayor de 30 calibres; para ser bastarda, esta pasaba a ser de 26 o 28 calibres.

(10) La primera, publicada en 1626, y la segunda, en 1642. Recogía toda la experiencia desarrollada entre finales del siglo XVI y principios del XVII.

MEDIO CAÑÓN 29 (25)

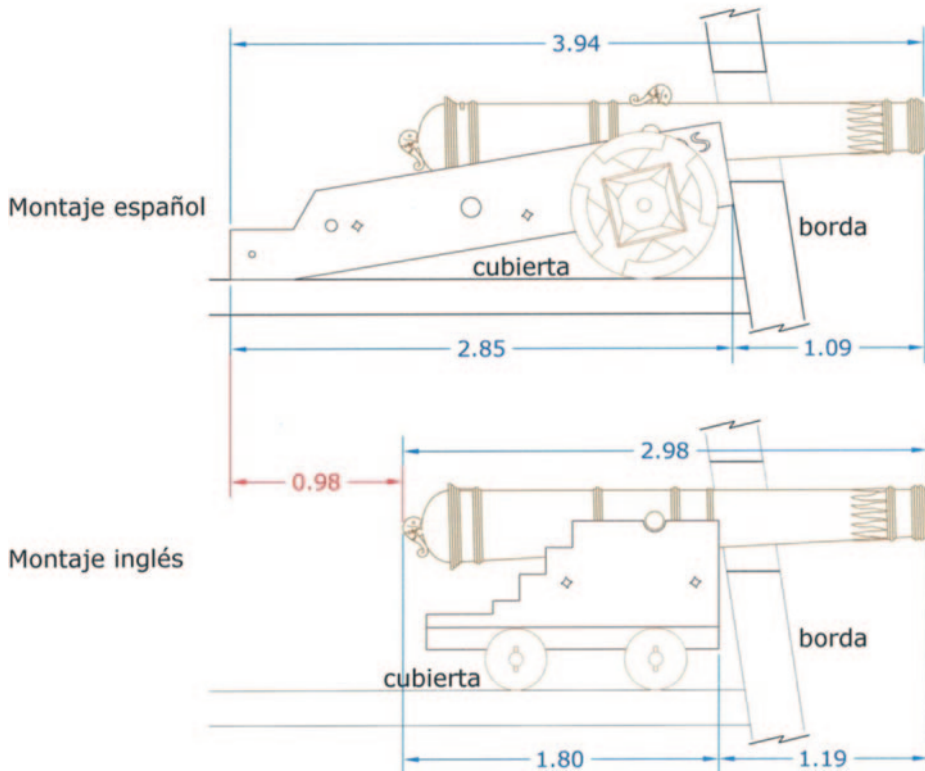


Fig. 3

conviene a este trabajo, nos lo ofrecen las instrucciones de labrado de estos encabalgamientos de mar, tanto la cureña a la española, de dos ruedas, como la cureña a la inglesa, de cuatro. En la figura 3 podemos observar el montaje de un medio cañón de 29 libras (disparo de bala de 25 libras) instalado en ambos tipos de cureña. Para una mejor comprensión de lo que se expresa en la imagen, el tramo de borda, portalón y cubierta son elementos igualitarios de referencia. No podemos negar que la cureña de dos ruedas es «algo más grande» (solo un metro), y el lanzamiento tras la borda, prácticamente el mismo. Otro dato no reflejado en la figura es la altura del eje del ánima del cañón, 81 cm para la española y 94 para la inglesa, dato esencial pues acerca el centro de gravedad a la cubierta, mejorando de este modo la estabilidad; por cierto: en la representación a la española, la rueda adoptada es la de 83,59 cm; si se hubiese usado la de tres palmos, se habría mejorado aún más este aplomo.

No debemos perder la perspectiva histórica: estamos en la segunda mitad del siglo XVI. Dos centurias después, la cureña de carro se impondría por su «movilidad» y espacio liberado. Fueron sin duda estas dos peculiaridades las que, en el siglo del combate en línea (el XVIII), hicieron que en torno a la reina cureña y el rey cañón girase el diseño de cualquier navío de guerra. Pero, hasta llegar a su cenit, la cureña se vio obligada a crecer en peso y tamaño, no solo porque los cañones los aumentasen (aunque se procuraba contener su peso e incluso se tendía a aligerarlos), sino porque sus muchos años de uso habían demostrado sus debilidades –que también las tenía– y que lo que ganaban en «movilidad» y espacio lo perdían en resistencia y estabilidad. Estas cureñas eran más ligeras que las de dos ruedas, y por ello estaban sujetas a retrocesos violentos que hacían brincar la pieza de su sitio¹¹ de adelante atrás, haciendo que se desplomasen sobre la cubierta. Esto acarrea dos inconvenientes: por un lado, quebrantaba las cubiertas y redundaba en el propio colapso de la cureña, de forma que era normal que le reventasen las ruedas o que se desmontase, dejando inoperativa el arma; y, por otro, esta falta de estabilidad en el tiro afectaba a la precisión de la pieza, puesto que el movimiento del conjunto podía hacer que un tiro se perdiera en el agua o volase sobre la arboladura, aun estando a corta distancia. A este efecto de campanilleado se refería Firrufino con aquello de que «será cierto no poderse hacer puntería cierta».

Por el contrario, la cureña de dos ruedas, con su cola, debido al efecto de palanca de esta, no tenía tendencia a levantarse sino a deslizarse en el retroceso, con el consiguiente beneficio en el tiro y menor quebranto sobre la cubierta; a esto se refería García de Palacio en el párrafo antes citado («y no hacen daño a la cubierta») [fig. 3]. En cuanto a los medios para su movimiento, ambas constaban de una retenida (gruesa maroma de cañamo denominada «braguero») que, unida a dos argollas en el costado, abrazando a la pieza normalmente por la cureña y la culata, absorbía el retroceso y lo transmitía a la borda. También se componía de un aparejo de zallado que permitía, maniobrando con él, devolver la pieza a su batería (posición) una vez cargada, si bien para la de cuatro ruedas se hacía necesario maniobrar con otros elementos rígidos, como el espeque y la pata de cabra.

A modo de resumen, podemos indicar que la cureña de cuatro ruedas ocupaba menos espacio, era más ligera, tenía mejor movilidad (siempre y cuando no tuviese que realizar ningún giro) y se adaptaba bien a los espacios de la nave, pero su estabilidad y precisión eran peores y resultaba bronca para la cubierta y borda. Además, para su movilidad, y como hemos señalado en el párrafo anterior, aparte de los aparejos de maniobra –palanquines– eran necesarios elementos mecánicos rígidos como el espeque y la pata de cabra.

La cureña de dos ruedas, por el contrario, ocupaba algo más de espacio que la de cuatro, tenía mayor peso que esta, buena movilidad (inmejorable para realizar un giro) y adaptación a las zonas no embarazadas en la cubierta,

(11) «Campanillar» era el término usado en la época para indicar cuando una pieza brincaba levantándose del suelo con cureña o sin ella.

mejor estabilidad, más precisión, y era menos bronca para la cubierta y borda. Por último, para su movilidad no se precisaba el empleo de elementos mecánicos rígidos.

La artillería entra en batería

Pero no eran estos elementos, esenciales para el manejo y disparo, los que en realidad marcaban la diferencia en la artillería de ambos bandos, si es que la hubo en cuanto a la tecnología. Entonces, si estos no eran los elementos diferenciadores, deberían serlo la pieza artillera y su acción en batería. Por mucho que elucubremos, fuese culebrina, fuese cañón, aquellos artefactos, exponentes máximos de la tecnología de fundición de la época, no dejaban de ser un tocho troncocónico de metal (preferentemente de bronce) con su alma vacía, una pequeña cánula cercana a la culata con su oído para dar fuego a la pólvora y, como mayor exponente innovador, dos muñones, cercanos al centro de gravedad, que permitían ajustar su elevación para mejorar el alcance.

La mayoría eran de avancarga. Su principio de funcionamiento descansaba en una carga de proyección, consistente en pólvora depositada en el fondo del ánima (cámara) mediante una cuchara, o bien en un saquete de lienzo que contenía la carga de pólvora, cuya cantidad era proporcional al peso de la bala a disparar. Se ponía la pólvora en la cámara, se prensaba, se colocaba el taco (filástica), se situaba la bala y se sellaba con un nuevo taco (filástica); se daba fuego, a través del fogón, a la carga de proyección y se producía la deflagración de esta con la expulsión de la bala por los gases generados. Si a lo anterior sumamos, una vez que la pieza ya estaba instalada en la batería del barco, que tras el disparo aquella tenía que ser zallada para su recarga y puesta en posición, da como resultado unos tiempos largos de disparo, en el mejor de los casos de cinco a seis minutos para un cañón de 16 libras, o de tres a cuatro minutos para un sacre de 5 libras¹². Por consiguiente, habría que preguntarse: ¿cómo sería la acción artillera debido a este sistema de arma?

Las culebrinas y cañones (obviando los pedreros) eran de corto alcance eficaz; de hecho, los tratadistas daban como mejor franja de capacidad el tercio del alcance nominal. Como ejemplo, un medio cañón de 16 libras, tirando por su primer punto (7,5° de elevación¹³), alcanzaba los 713 metros, con lo que su rango eficaz quedaba reducido a 238 metros. Tenían un escaso poder de pegada, sobre todo cuando se tiraba al máximo de su alcance, asociado a una falta de precisión por el tipo de proyectil redondo usado¹⁴ y la ausencia de

(12) GÓMEZ BELTRÁN: 2013, cap. 16.

(13) Las portas de las bordas no permitían grandes elevaciones, y esta posición era usual.

(14) La bala se fabricaba con un calibre 1/20 más pequeño que el correspondiente del arma, por lo que *bailaba* dentro del ánima en el momento del disparo, haciendo que la traza del mismo tuviese una salida aleatoria; además, hay que tener en cuenta que el proyectil esférico se ve afectado por el *efecto magnus*, por el cual este puede cambiar la trayectoria.

elementos de puntería. Además, tal como se ha comentado con anterioridad, la cadencia de disparo era lenta por el proceso de carga. Así pues, el conjunto de todos estos inconvenientes otorgaban a la batería naval una nula capacidad resolutive en el combate.

¿Táctica y doctrina?

La *táctica*: el arte o la ciencia de disponer o de maniobrar las fuerzas entre sí y en relación con el enemigo y de su empleo en combate. Un táctico debe tener un conocimiento de las armas que emplea, entender su interacción en la dinámica del combate, ser inteligente, ingenioso y creativo, y saber valerse del principio de aplicación del potencial de la fuerza.

La *doctrina*: la conducta correcta, esas reglas tras las que se actúa espontáneamente y sin mediar órdenes en pos del cumplimiento de la misión. La actitud del mando creativo adaptándose a la evolución de la batalla.

¿Existía en el siglo XVI una doctrina de empleo de la artillería en el combate naval? Para los teóricos y prácticos españoles de la estrategia y la táctica existía una doctrina del combate naval que incluía el uso de la artillería, y creo que dicha doctrina era más una respuesta a los medios, la técnica y el conocimiento de la capacidad de la artillería que el resultado de la influencia de los combates de galeras que se desarrollaban en el Mediterráneo contra el Turco.

La doctrina española en el enfrentamiento naval tenía como máxima la destrucción y apresamiento de la escuadra (o nave) enemiga como sustancia de una victoria decisiva. La táctica de cómo se debía conseguir fue mudando conforme la aparición de nuevas armas daba lugar a la evolución del combate naval, pero el fin no cambió: «... y venir en la orden de batallas escritas a barloar, que es lo mas importante en las [batallas] de la mar (...) cuyas manos y esfuerzo viene aferrados a ser lo que da la victoria ...»¹⁵.

Era imprescindible abordar un navío para obtener una victoria decisiva, y para ello el arma resolutive era la infantería embarcada; la artillería se utilizaba en una fase previa de aproximación y desgaste.

La gente española de mar había medurado las capacidades de la artillería y el rendimiento que podía tener en un encuentro naval, muy inferior a sus posibilidades en una batalla en tierra. Sabía de su falta de precisión, de su lentitud, de su escaso poder de pegada, de su limitado alcance..., en definitiva, de su bajo rendimiento táctico; por eso la reservaban para el momento oportuno en el espacio oportuno.

Y, para conseguir las batallas decisivas en la mar, ¿cómo maniobrarían sus fuerzas navales entre sí y en relación con el enemigo nuestros marinos de la época?

(15) BERNARDINO DE MENDOZA (1596). *Theórica y práctica de guerra*.

A la española

Alonso de Chaves escribía en la década de los treinta del siglo XVI *Espejo de navegantes*. En su libro tercero compendia todo lo referente a la práctica de la navegación; y, más particularmente, en el tratado tercero, capítulo sexto, postulaba la doctrina naval para el combate con naves mancas.

En cuanto a la justificación de la necesidad de un orden, manifestaba:

«A esto respondo que la misma razón tienen los contrarios, y teniendo armas iguales, el que tuviere mejor postura y orden será vencedor, porque no se puede tanto desbaratar un orden con los vientos ni la mar, que la que estuviere más sin orden no esté más desbaratada y sea más presto vencida, porque de tal manera sean las naos en la mar como los caballos de armas en la tierra, que puesto caso que no sean tan ligeros para revolver, sobre cada paso, todavía la ordenanza los hace ser más fuertes, cuanto más que en la mar, no habiendo tormenta, no habrá cosa que impida que no haya algún orden de los que hemos tocado.

Y si dijeron que estas razones y diligencias también las harán los contrarios [o sea que el enemigo adopta un buen orden], como yo, respondo que cuando todos fueren iguales en número y armas, avisos y ordenanzas, que en tal caso, con el que fuere más diestro y tuviere mayor ánimo y fortaleza, ese vencerá. Lo cual no hará aunque tenga más y mejores armas y cuanto ánimo quisiere, si le faltare el buen orden y aviso».

En cuanto a la formación del orden, y evaluando los medios navales propios, indicaba las premisas de la articulación de la fuerza y su misión táctica:

«... el capitán general debe mandar juntar a una parte las naos recias y más grandes, para embestir y barloar y aferrar y romper a los contrarios, y las naos medianas y más flacas a otra parte, para desde fuera, con su artillería y municiones para entrar y salir y para alcanzar y dar caza al contrario, si huyere, y para llegar a socorrer a donde vieren la mayor necesidad.

Debe, asimismo, mandar escoger de todas las barcas de la flota la cuarta parte, y que estas sean las mayores de toda la flota, armarlas por la forma y manera que tengo dicho en la nao particular».

En cuanto al cuadro situacional, aconsejaba:

«Debe mirar la disposición del lugar y el viento, y procurar de encabalgarse sobre él con su flota. Luego debe de mirar el orden que trae el contrario, y si vienen todos juntos o unos en pos de otros a la hila. O si vienen puestos en escuadrones o en ala, o si las naos gruesas que viene en el medio o a los lados, y a qué parte viene la capitana, y todas las otras consideraciones que son necesarias al caso debe hacer».

En cuanto a la influencia del enemigo en la articulación y dispositivo de la fuerza propia, estas eran sus observaciones:

«... si los contrarios hubieren hecho escuadrones de su flota, por la misma manera se deben de hacer de la nuestra, poniendo todavía las naos mayores en una ala para la anteguardia o para primero aferrar y recibir los primeros encuentros.

Y si la flota de los enemigos viniere toda junta puesta en ala, la nuestra debe hacer lo mismo, poniendo las naos mayores y más fuertes en medio, y las más ligeras a los lados de la batalla, ...

Y si los enemigos trajesen su flota ordenada en punta o triángulo, la nuestra entonces se debe ordenar en dos alas, ...

Y si los contrarios vinieren hechos dos alas, los nuestros deben de hacer lo mismo, ...».

En cuanto a la acción táctica de las formaciones (escuadrones) en el dispositivo y su articulación de la fuerza propia, advertía:

«Y el capitán general debe ir en el escuadrón de en medio, a fin que él vea los delanteros y lo vean los que le siguen.

Cada uno de los escuadrones debe ir en ala, porque todos puedan ver a los contrarios y jugar de su artillería sin que los unos impidan a los otros, y no deben ir a la hila los unos tras los otros, porque entonces se seguiría gran daño, que no podrían pelear más de los delanteros ...

La retaguardia deben ser las naos que dije de socorro, que han de ser la cuarta parte de la flota, y las más ligeras y veleras, y estas no deben ir detrás de la flota, porque no verán bien lo que pasa, para dar socorro a tiempo, y por tanto deben ir siempre apartadas por un lado o costado de la flota donde va la capitana, o por ambos lados, si fueren muchas y si fueren todas juntas deben trabajar de ponerse de la parte que viene el viento, por las razones susodichas.

Y estas [las barcas que fueron seleccionadas], si las naos que han de aferrar con las contrarias fueren tantas como ellas, en tal caso cada una llevará a su lado, por la parte contraria de donde tiene de barloar, uno de aquellos bateles en la forma que dije de la primera, y para que hagan el mismo efecto.

Y si las naos de los contrarios fueren más que las nuestras, o que no se puedan aferrar sino casi todas juntas en pequeño espacio, en tal caso irán las barcas a los costados de sus naos; mas quedarán en rezaga o con las otras que quedan para de socorro, ...».

En cuanto a la evolución de la maniobra, señalaba: «Por todas vías debe mucho procurar que su flota esté de la banda que viene el viento ...».

En cuanto a la acción táctica de la maniobra en combate, sus indicaciones eran estas:

«Luego la nao capitana mandará tocar una trompeta, y a esta señal moverán todas en su ordenanza susodicha, y como sean a trecho que puedan alcanzar comenzarán a jugar de su artillería más recia ...

Habiendo, pues, dado principio a la batería, siempre se jugarán de los tiros mayores primero, de aquellos que fueren por aquel costado a bordo de la contraria (...) y después que más cerca, deben usar de las menores, y en ninguna manera los deben tirar al principio (...) Y después de haberse ya llegado a juntarse más

cerca, entonces debe jugar la artillería menor, y luego que lleguen a embestir o aferrar, se usará de todo el otro género de armas que en la particular hemos dicho (...)

Las naos de socorro deben, asimismo, tener cuidado estar algo apartadas y no aferrar hasta ver a cuál deben primero socorrer, y porque están de más espacio, tendrán más lugar de jugar de su artillería, estando a de fuera, o llegar a las otras armas de fuego, para estando de más cerca y para si alguna nao de los contrarios huyese, ir en el alcance o tomarle la delantera y proveer y socorrer donde el capitán señalare».

Los esquemas tácticos de la doctrina

Postulaba De Chaves, para conseguir un esquema táctico ordenado, la necesidad de seleccionar las naves según sus capacidades y cualidades, de manera que aquellas a las que correspondería la acción de abordar –es decir, soportar el mayor desgaste en la acción final– debían elegirse entre las más fuertes y recias, y ubicarse, dentro del dispositivo de formación, en un lugar que equilibrase la posible embestida de las contrarias, dependiendo del orden táctico adoptado por el enemigo. En el esquema táctico de De Chaves, las más ligeras debían disponerse en los flancos del primer grupo, que recibía el nombre de «batalla»; según la disposición del esquema adoptado, los grupos o cuerpos tácticos así formados podían recibir denominaciones distintas: «vanguardia», «antigu guardia», «retagu guardia», «socorro», «cuerno diestro», «cuerno siniestro», «ala derecha», «ala izquierda».

Independientemente del dispositivo creado para formar un esquema táctico, cada cuerpo podía o debía adoptar la formación que más le conviniese para desarrollar la misión asignada. Estas formaciones a las que hace referencia son: la «hila», el «escuadrón» y el «ala». Pero De Chaves se decanta por el ala.

Estas alineaciones u ordenamientos de unidades navales colectivas son tan antiguas como las naves, pues se trata de estructuras elementales, de sentido común, si bien el ala se desarrolló con posterioridad, como evolución probablemente de la hila. Y ni que decir tiene que son formaciones que utilizaron las galeras, el buque principal de guerra durante siglos (para griegos, cartagineses, romanos, etc.); pero, no nos engañemos: estas alineaciones también se utilizaron en la Primera Guerra Mundial, en la Segunda y se utilizan hoy en día, si bien es verdad que con funciones tácticas unas veces parecidas y otras distintas. Luego nada tiene de arcaico que en el siglo XVI –en su primera mitad– las postulase un tratadista como Alonso de Chaves.

Tal como hemos comentado con anterioridad, De Chaves se decanta por la formación en «ala»; para él presenta la mejor aptitud para desarrollar la máxima potencia de artillería y poder entrar a abordar, aptitud esta última que la hila anula –más bien la disminuye–, por lo que nuestro autor la descarta. Sin embargo, cuando el abordaje pase a ser una acción marginal en el combate

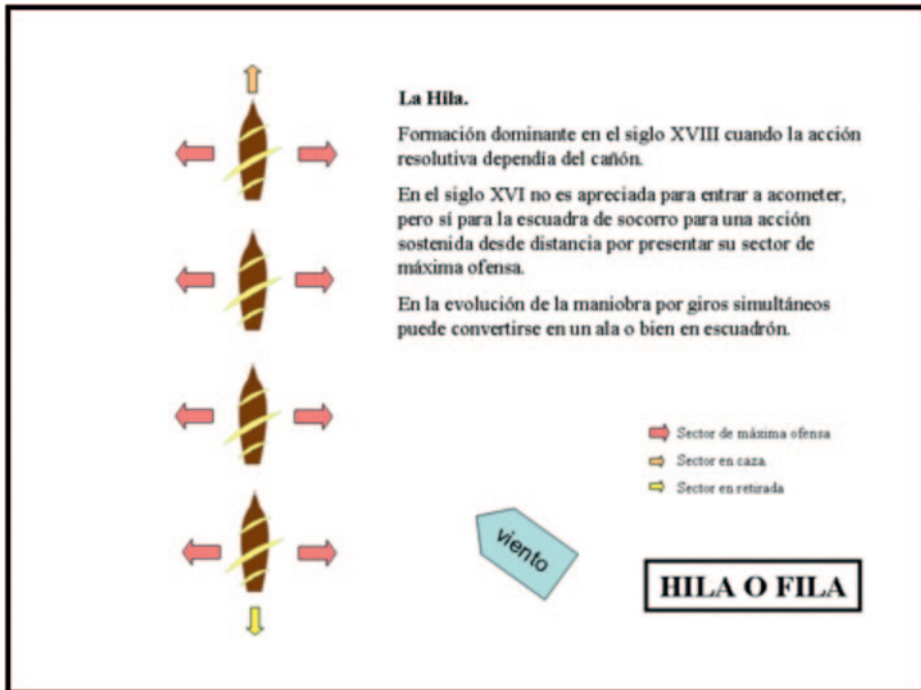


Fig. 4

naval, esta formación será la predominante, merced a su mayor eficiencia en la acción artillera por su adecuación a la concertación de fuegos.

La hila o línea de fila, tal como puede verse en la figura 4, se compone de un conjunto de naves que siguen aguas unas a otras separadas entre sí por unos intervalos regulados.

En el orden de combate, no es apreciada para el cuerpo táctico que debe abordar, puesto que cada nave entraría a destiempo, con lo que se perdería el empuje de la masa en el primer contacto, y la capacidad artillera en caza quedaría limitada a la primera nave. Sí es deseada, en cambio, para los cuerpos tácticos de los laterales, cuya misión es envolver y dar apoyo desde fuera, puesto que presenta al enemigo el sector de máxima ofensa.

En el escuadrón o línea de frente, las naves navegan todas al mismo rumbo, pero alineadas por el través. Es una formación utilizada para naves mercantes en orden de navegación, porque facilita la tarea de escolta a las naves de guerra, pero estas últimas no lo utilizan al no ser un orden muy favorable para la evolución, ya que las dificultades que opone a la comunicación de órdenes obliga a tener por popa navíos menores como repetidores de señales (fig. 5).



Fig. 5

Esta formación no es la ideal para el orden de combate, puesto que anula el sector de máxima ofensa, reduciéndolo a la capacidad de caza, siendo fácilmente fragmentable por la infiltración que se puede originar entre las naves al necesitarse unos intervalos grandes entre estas para poder agilizar la evolución de la maniobra al ala o la hila. Pero es la formación ideal para entrar a acometer a la vez cuando las naves se hallan a tiro de arcabuz, de manera que todas a una hacen la presión en un mismo punto del frente enemigo, lo que limita la capacidad evolutiva de este. También presenta, una vez originada la melé, una buena capacidad de refuerzo por lo dicho anteriormente.

El ala o línea de marcación es un mixto entre las anteriores formaciones. Las naves navegan a rumbo paralelo, pero cada una de ellas retrasada (con ángulo de marcación) con respecto a la nave que la precede. Es una alineación ideal para el orden de marcha y el de combate. Su disposición hace que se aproveche mejor el viento y se navegue con soltura, si bien cada unidad debe procurar no adelantarse ni cortar la corriente de aire a la que la precede, permitiendo evolucionar a los otros tipos de formación con facilidad, sobre todo por sotavento, manteniéndose unos intervalos entre naves de tres a cinco esloras según la marcación (fig. 6).



Fig. 6

Para De Chaves es la formación ideal, por poder presentar el máximo sector ofensivo al costado del enemigo, así como el apoyo mutuo de fuego, evitando la infiltración enemiga y el abordaje inesperado; se debe mantener hasta cerrar distancias con el enemigo y, una vez a tiro de arcabuz, evolucionar por giros simultáneos para entrar a abordar.

Las formaciones anteriormente desarrolladas son denominadas *elementales*, y siempre están constituidas por el mismo tipo de nave; es decir, son las unidades básicas, en las cuales al menos dos naves pueden adoptar un orden susceptible bien de navegar, bien de combatir. Cuando una formación se adopta para navegar se denomina *orden de navegación* u *orden de marcha*, con el que se busca la aptitud para trasladar una fuerza naval con seguridad, permitiendo la exploración y la evolución a un *orden de combate*, que se define como la aptitud para entrar en batalla. En el primero se persigue el mejor aprovechamiento de la velocidad, el viento y el sorteamiento del medio ambiente (corrientes, temporales, etc.); en el segundo, obtener la mayor eficiencia de su poder para derrotar al enemigo.

Estos órdenes se basan en formaciones adoptadas por los componentes de la flota o armada (unidad naval colectiva), y para que se puedan considerar tales es condición imprescindible que cada elemento (nave) se aferre a una

posición relativa con respecto a los demás barcos y no pueda modificarla, es decir que debe mantenerla durante la evolución de la maniobra; de lo contrario sería un *orden abierto* que, aunque más flexible, está menos adaptado para el combate.

Estas formaciones elementales (hila, ala y escuadrón) se pueden componer dando lugar a figuras; por ejemplo, dos alas pueden disponerse en V, y una hila y un escuadrón, en L. Estas composiciones se denominan *formaciones compuestas*; pero si, además, en cada formación elemental se combinasen naves de distinto tipo, como pudieran ser galeazas y naves mancas, se llegaría a una formación de tipo compleja, y cuando estas se distribuyen en cuerpos tácticos, que a su vez forman un ordenamiento superior (pero en el plano táctico), serían dispositivos o esquemas tácticos para el combate.

¿En media luna?

Como vemos, la doctrina naval hispana, al menos en su teoría, compendia el conocimiento acumulado durante décadas de navegación y enfrentamientos en la mar, lo cual dio lugar a un modo bastante elaborado de entender cómo hacer la guerra en este medio. Habría que preguntarse si estos conocimientos fueron llevados a la praxis o si, sencillamente, el lastre de los combates en galeras perturbaba de algún modo a nuestros marinos del Atlántico, y en especial a su mando supremo, el duque de Medina Sidonia.

Si nos ceñimos a los relatos contemporáneos de los hechos, los ingleses no tenían duda: la Armada adoptó un impresionante dispositivo táctico en media luna que los dejó impresionados. La historiografía lo asume a día de hoy como cierto, y sobre esta base se ha elaborado el estado de opinión de que las tácticas hispanas eran arcaicas y desfasadas para lo que estaba por ocurrir en ese verano de 1588.

Todos los documentos de época testifican la existencia de un «dispositivo táctico» inicial que daría respuesta al despliegue enemigo conocido. Antes de su partida, la inteligencia hispana sabía de la distribución de la flota inglesa, que estaba dividida en dos agrupaciones: una al este, vigilando el estrecho de Calais, y otra al oeste, en Plymouth; luego no era descabellado pensar que una de las situaciones plausibles era que la Armada se viese cogida entre dos fuegos. El dispositivo que se adoptase debería dar respuesta a esta eventualidad.

El duque tuvo correspondencia fluida con Juan de Idiáquez, consejero de Estado y de Guerra y miembro de la junta particular que asesoraba al rey en la cuestión de la Empresa de Inglaterra. Fue este el primero en tener noticia del dispositivo táctico elaborado para la campaña naval¹⁶. Tal dispositivo esbozaba una distribución de frente de escuadrón, con cuerno derecho, batalla y cuerno izquierdo, varias líneas de frente de escuadrones, y sucesivas líneas de

(16) Sobre la variante de los dispositivos tácticos adoptados por la Armada, consúltese GÓMEZ BELTRÁN: 2013.

reserva. Por lo que indica el duque, este dispositivo fue elaborado por él, pues no hace referencia a opiniones de otros expertos; de hecho, le dice a Juan de Idiáquez: «Envío a Su Majestad la forma que tengo dada para la batalla, y tan mal dibujada y aprisa como vuestra señoría verá, a quien suplico se me avise lo que convendrá enmendarse en ella, pues por la vía de La Coruña se podrá»¹⁷. No obstante, sabemos por manifestaciones de Pedro de Valdés que esto se trató en reuniones con otros capitanes de escuadra (¿estuvo presente Recalde?), y que todos optaron por la formación referida¹⁸. Pero Valdés entendía que se debía aplicar la doctrina de Alonso de Chaves¹⁹, generando dos cuerpos tácticos, vanguardia y retaguardia, en disposición de alas con las fuerzas igualadas, y otro cuerpo en conserva a sotavento de los anteriores, pero justo en su vértice de encuentro con las naves de transporte²⁰.

El 28 de mayo el duque escribía al rey²¹:

«... dejarme libre el paso y salir después á la mar á tomarme en medio dél y de la otra Armada que envian al opósito de la del Duque, voy á esto tan prevenido como se podrá ver la forma de la batalla, pues con cualquiera de los cuernos della, con el socorro que allí pongo y dos de las galeazas, que van cubiertas con los cuatros navíos primeros, puedo muy bien acometer á la una de las Armadas del enemigo, y yo con el resto á la otra por frente, como voy en la batalla, y por el socorro el que pongo en ella y las dos galeazas por cubierta de la Capitana ...».

Lo que evidencia que el dispositivo táctico no sufrió ninguna alteración. Si bien tras el paréntesis que se produce con la recalada en La Coruña, en los últimos días de estancia, este tema volvió a saltar a la palestra. Se convocaron varias juntas de capitanes, con reuniones las jornadas del 18, el 19 y el 20 de julio. En las dos primeras se trató de algo tan fundamental como la «actitud» con que la Armada debía afrontar el embate de los enemigos, en especial de cómo formar y combatir. A estos consejos asistieron, además de Medina Sidonia, Alonso de Leyva, Francisco de Bobadilla, el secretario Andrés de Alva²², Jorge Manrique, Juan Martínez de Recalde, Diego Flores de Valdés, Pedro de Valdés, Miguel de Oquendo, el capitán Martín de Bertendona, el capitán Diego de Medrano, don Diego Enríquez y Gregorio de las Alas, almirante de la escuadra de Diego Flores. Al parecer no hay constancia de las reuniones del 18 y el 19 de julio, pero sí un detallado informe del duque sobre lo tratado.

En el primero de los días, por unanimidad, se decidió mutar la formación de combate a un esquema de tres escuadrones o grupos tácticos: vanguardia,

(17) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría Estado, Armadas y Galeras, legs. 455-270 y 271, D5017. Carta del 7 de mayo.

(18) De momento no se han encontrados documentos con estos contenidos.

(19) Sobre la doctrina naval española, consúltese GÓMEZ BELTRÁN: 2013.

(20) AGS, Guerra Antigua, Mar y Tierra, legs. 225-55, D5737. Carta del 15 de julio.

(21) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1885). *La Armada Invencible II*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, doc. 113.

(22) Fue comisionado desde la corte a La Coruña para darle un impulso al alistamiento y mediar en caso de necesidad. Llegó el 17 de julio a La Coruña.

batalla y retaguardia. En la batalla se dispondrían las naves de transporte, principalmente las urcas, y los navíos pequeños. Esta agrupación iría flanqueada por las galeras y las galeazas. En la vanguardia se ubicarían las naves de mayor tamaño, más difíciles de abordar por naves pequeñas (por término medio, ese era el tamaño de las inglesas): las levantiscas y naos de tamaño similar en un número máximo de veinticuatro unidades. La retaguardia, con los galeones y mejores naos de la Armada, retendría el resto de los elementos, de manera que quedaba reforzada en caso de un ataque por popa²³. Mientras tanto, las zabras y pataches quedarían a barlovento, para poder apoyar cualquier punto de la formación de los tres escuadrones, y con seguridad varias de ellas, las más veloces y maniobreras, irían de avanzadilla en misión de descubierta²⁴. También se debatió sobre el uso de las «máquinas de fuego», a lo cual no se le manifestaba ningún temor, pues había unanimidad en que, de usarlas, tanto daño podían hacer a los españoles como a los ingleses; mas, si se llegaba al abordaje, y en caso de venir sobresalientes en el ataque inglés, las susodichas «máquinas», al no tener gobierno y con el régimen de mareas del Canal, navegarían en trayectorias erráticas, que se podrían evitar apartándose de ellas²⁵.

Así pues, queda bien claro que el dispositivo táctico de combate se sometía a las reglas de la doctrina enunciadas por Alonso de Chaves. Pero deberíamos preguntarnos si de la teoría se pasó a la práctica. Si nos atenemos a los grabados de Robert Adams²⁶, podríamos deducir que la formación de combate inicial fue una media luna.

Los términos y conceptos navales de la época estaban justamente definidos y correctamente usados. Si se escribía sobre cuernos y batalla, lo que se indicaba era una formación lineal de frente de escuadrón, lo que podría dar lugar, entre otras, a la formación de media luna. Pero si el uso era el de vanguardia y retaguardia para definir a los cuerpos tácticos, no cabía duda: estos formaban en líneas de demarcaciones en posiciones relativas avanzadas y retrocedidas. Según Vanegas, cuando comienza el encuentro del 31 de julio por la mañana, la vanguardia inglesa ataca a la española (ala izquierda de la parte de tierra), generalizándose la acometida sobre la retaguardia hispana (ala derecha de la parte de mar), momento en que el grueso de este cuerpo táctico se recoge sobre la batalla. En este relato tenemos los tres componentes que testifican que la práctica fue hecho consumado y que el dispositivo adoptado por el duque no era la media luna.

(23) No debemos olvidar que el conocimiento que se tenía del despliegue inglés indicaba que las naves apostadas en Plymouth (unas sesenta) dejarían pasar a la Armada para ponerse a seguir sus aguas, considerándose que esta sería la formación más letal; no obstante, para estas fechas el despliegue enemigo había variado y toda la flota inglesa se concentraba en este puerto, a excepción del escuadrón de Seymour. Esto fue detectado por la inteligencia española, pero no llegó a conocimiento del duque.

(24) AGS, Secretaría Estado, Armadas y Galeras, legs. 455-468 y 469, D5814.

(25) *Ibidem*, legs. 455-464 y 465, D5816.

(26) Si bien en este trabajo vamos a utilizar las imágenes de la publicación de John Pine de 1739.

Si bien el dispositivo táctico mutó su formación, tal como la doctrina de la época preveía, cuando la Armada parte de La Coruña el 22 de julio, la información de inteligencia recabada le hacía saber que la marina inglesa se dividía en dos agrupaciones: una en Plymouth, al mando de Drake, y otra en el estuario del Támesis-Dover, bajo las órdenes del mando supremo, Howard. Pero esta situación se había modificado en julio, algo que el duque y sus asesores desconocían; en cualquier caso, la formación adoptada era válida: solo variaba el número de naves, casi igualadas a las aportadas por la Armada.

Los mandos ingleses tienen noticias de la presencia enemiga la tarde del 29 de julio, pero para poder abandonar el fondeadero de Plymouth han de esperar a que se den condiciones favorables de marea y viento; esto les llevaría gran parte de la madrugada y del día, así que no todas saldrían en esta jornada. Este movimiento sajón fue detectado por los observadores hispanos, que situaban la fuerza enemiga a sotavento y con aproximadamente unas cincuenta naves de combate. La Armada, después de haberse reunido tras la borrasca del 27 de julio, se encontraba al paio, pues la galeaza de Zúñiga había sufrido una avería en el timón y estaba haciendo tiempo para repararlo.

Después del mediodía del 30, el duque manda un patache por todas las escuadras indicando que empiecen a formar según el dispositivo previsto. En las horas nocturnas y la madrugada del domingo 31, las naves inglesas, que habían salido de su fondeadero, intentarán colocarse al oeste de la agrupación española, lo que consiguen en la amanecida. Pero, como no todas lograron abandonar Plymouth, una banda de once unidades, al mando de Drake, lo hace cuando la Armada arrumbaba en dirección al puerto, según la orden dada por Medina Sidonia. Su intención era cortar este derrotero y atraparla contra la tierra. Leyva, al mando de la vanguardia, ordena cazar velas; a esta vanguardia la sigue la batalla, y a continuación la retaguardia, pero con tiempos diferidos por el retardo en el recibo de las órdenes. Sin embargo, las naves sajonas escapan de la encerrona pegándose a tierra, y entre ambas agrupaciones, que se movían a rumbos encontrados, solo se produce un cañoneo. Esta maniobra hizo que el dispositivo español se estirase y que Medina Sidonia, con objeto de acortar líneas y reagrupar la retaguardia, ordenara una bordada al mar. Como consecuencia, la batalla gira, y a continuación lo hace la retaguardia, pero la vanguardia se ve afectada por un lapso mayor, de modo que, cuando los tres cuerpos tácticos terminan de ejecutar sus maniobras, la vanguardia quedaría retrasada respecto a la batalla y casi en paralelo con la retaguardia. Sin que ese fuese el objeto, se había consumado la mutación del dispositivo táctico de combate, que de una línea de demarcación o en ala había pasado a una «tenaza» o a la V, como indicaba Alonso de Chaves. Algo que los ingleses, desconocedores de los conceptos de formaciones tácticas, interpretaron como una media luna.

Y la marina inglesa ¿cómo formó?

Antes de entrar en materia, pongámonos en contexto. Al tratar de las formaciones elementales, hemos omitido voluntariamente una de ellas: la denominada «al tropel». En esta formación abierta, las naves navegan sin atenerse a una posición fija respecto de las demás. Sus reglas básicas indican que no se puede sobrepasar a la nave capitana ni tomarle el barlovento, no cortar la proa a la que precede, y no quedar por detrás de la última nave, normalmente la almiranta.

Aparentemente, los ingleses deberían haber adoptado el orden revolucionario que ponía en valor el combate a distancia al cañón: la línea, según *estado de opinión*. Para el prestigioso historiador naval Julian S. Corbett²⁷, «the formation which the English adopted for their new method of fighting has long remained in complete obscurity. Nowhere is it stated by any contemporary authority ...». Lo que viene a decir: «La formación que los ingleses adoptaron para su nuevo método de combate ha permanecido por mucho tiempo en completa oscuridad. En ningún sitio está constatado por ninguna autoridad contemporánea ...».

Quizá la mejor autoridad contemporánea fuese lord Howard, jefe supremo en la conducción de la batalla por parte inglesa, quien relató los hechos a dos personajes: el inglés Robert Adams y el florentino Petruccio Ubaldino. El primero transmitió con dibujos lo que se le había narrado, y el segundo, mediante la palabra escrita. Existen diez representaciones de Adams que ilustran los encuentros desde el 29 de julio hasta el 8 de agosto, y son reflejo de las explicaciones de Howard; es didáctico ver a la Armada formada en su aparente media luna, y a la flota inglesa, en pos de ella, en desorden hasta el día 3, cuando forma en frente de escuadrones. No olvidó Howard este novedoso detalle para los ingleses, como tampoco habría olvidado la innovadora formación en línea y el ataque a las alas españolas ciñéndose al viento, con un bombardeo lejano y continuo, si se hubiese producido, pero no existe rastro de esa original táctica en ninguna de las diez representaciones. Para los historiadores ingleses, estos documentos tienen carácter de oficiales, y para el norteamericano Garrett Mattingly son un fiel reflejo de lo sucedido.

Examinemos algunas de estas ilustraciones. La figura 7 representa la escaramuza del 31, cercana a las rocas de Eddy Stone (frente a Plymouth). Las galeazas figuran en los extremos, claramente visibles las del sur; al norte, el encuentro comienza con el ataque a la vanguardia de Leyva, y el combate se va generalizando hacia el centro. Las naves inglesas que acometen en esta situación son representadas acercándose en tropel, sin ningún tipo de orden. Disparan con sus piezas de caza, mientras que las españolas les responden con

(27) STAFFORD CORBETT, Julian (1917). *Drake and the Tudor Navy. With a history of the rise of England as a maritime power II*. Londres, Longmans, Green, and Co.

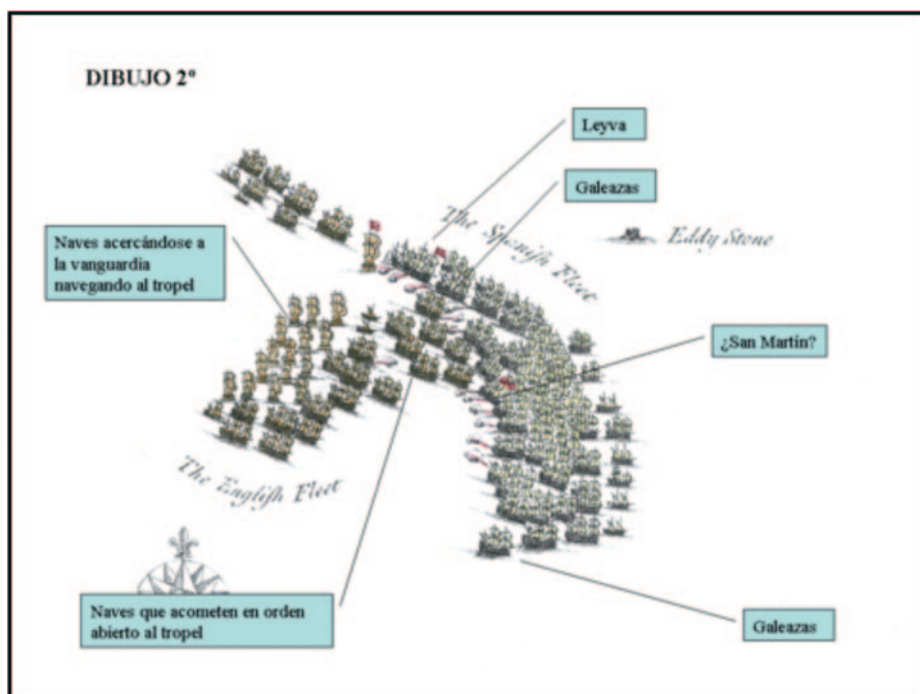


Fig. 7

las de retirada; sin embargo, en el combate del extremo norte, los españoles responden por sus bordas, y la agrupación que los acomete se acerca, al igual que antes, sin orden. Tal como indica Vanegas, la flota inglesa fue a dar con la vanguardia, para desplazarse, generalizando el combate, hasta la retaguardia; eso es lo que debe de representar esa agrupación de navíos que navegan en dirección norte-nordeste en tropel y que, virando en redondo, acometen sobre el extremo norte de la supuesta media luna.

Este orden abierto de combate fue el efectuado por la flota inglesa en los siguientes combates, los sostenidos los días 2 y 3 de agosto. Precisamente después de este último, los mandos ingleses celebraron un consejo de guerra, durante el cual, frustrados por la ineficiencia de sus ataques, acordaron que deberían formar escuadrones y combatir de ese modo. Inexplicablemente, abandonaban su revolucionaria táctica de la formación en línea para adoptar una organización de frente de escuadrones dividido en cuatro cuerpos, comandados respectivamente, de norte a sur, por Frobisher, Howard, Hawkins y Drake. Así combatieron el 4 de agosto, y fracasaron de nuevo (fig. 8). Hay que señalar que la formación adoptada es la propia del combate en galeras, y que esta es la que Alonso de Chaves desechaba para el uso de las navíos mancas.

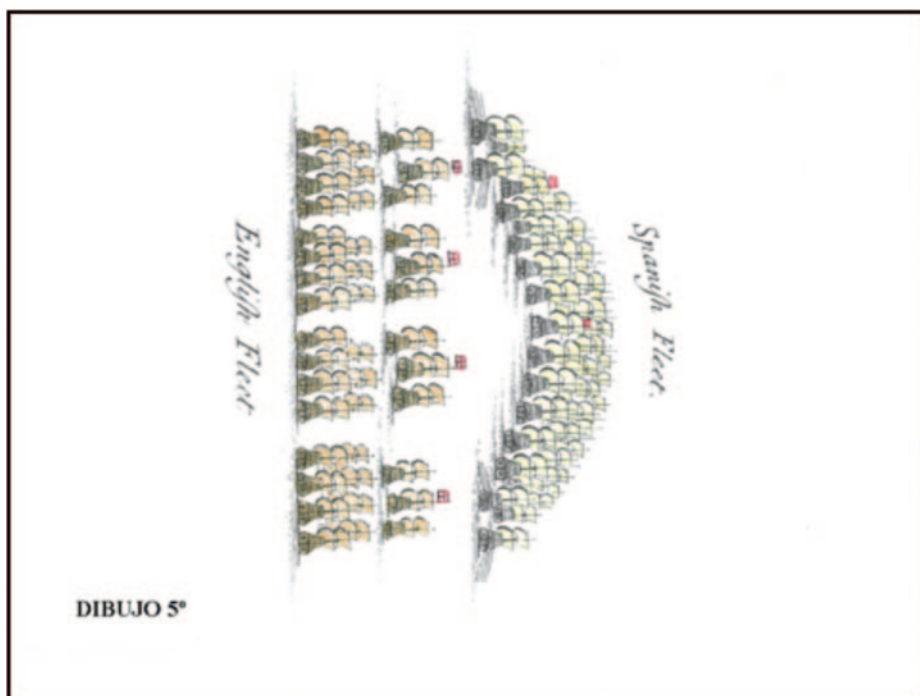


Fig. 8

Después de este último encuentro, los bandos no volverían a enfrentarse hasta el 8 de agosto, cuando se desarrollaría la batalla de Gravelinas, la más feroz y encarnizada y de la que tantas lecciones se han sacado para justificar el predominio inglés sobre la involución española en el modo de hacer la guerra en el mar. Pero, antes de entrar en materia, sería interesante entender por qué estos sucesos se desarrollaron tal y como los conocemos y no de otra manera.

Felipe II, militar y estratega

Está muy extendida –y en cierto aspecto asumida– la idea de que Felipe II diseñó un operativo militar con la simple razón de refundir la propuesta de Álvaro de Bazán y la presentada por Alejandro Farnesio, y que este planteamiento derivó en tremendo fracaso. ¿Tendría el rey capacidad y conocimientos bastantes para gestar, planificar e instruir un operativo militar de esta naturaleza? Pues, hasta ese momento, Felipe II nunca había intervenido en asuntos de esta particularidad, ni en Lepanto, ni en Portugal, ni en las Azores, ni, por supuesto, en Flandes. Este estado de opinión, el de la implicación directa del

monarca en el planeamiento militar, se encuadra en un frente de críticas que, con anclaje en la Leyenda Negra, carga toda la responsabilidad sobre un Rey Prudente que, según tal modo de ver las cosas, quiso dejar su impronta de estadista y fracasó, condenando de este modo a su monarquía al declive.

El «plan operacional» de la Empresa de Inglaterra tuvo una dilatada evolución, aunque a simple vista la maniobra que había que ejecutar parezca sencilla: desembarcar en la isla. La historiografía adopta comúnmente como fecha de origen del plan el 9 de agosto de 1583, cuando Álvaro de Bazán, recién conquistada la isla Tercera, se dirige a Felipe II proponiéndole el uso de la Armada para la invasión de Inglaterra. Pues bien: en el citado escrito, la verdad sea dicha, no hay ni asomo de una línea general de plan. Bazán se limita a hacer una propuesta. Las raíces de «hacer algo» como la Empresa de Inglaterra vienen de muy atrás, de finales de los sesenta, y siempre a iniciativa de la Santa Sede; no obstante, Felipe II se dio maña para, de una u otra forma, contentar al papa de turno y no hacer nada²⁸. Pero a finales del 85, cuando llegaron noticias alarmantes de la intervención directa de un ejército inglés en Flandes –el conde de Leicester se presentaba en el teatro de operaciones para apoyar a los rebeldes–, mientras una escuadra inglesa al mando de Drake saqueaba las costas gallegas, la paciencia del Rey Prudente se agotó.

El 29 de diciembre de 1585, Felipe II escribe a Alejandro Farnesio solicitándole qué se le ofrecía «en materia de aquella empresa», asunto del que ya se había tratado en el 83. Entonces, Farnesio había recomendado al monarca que lo «dexara dormir»; ahora se daban ciertas circunstancias que invitaban a despertar la cosa, y el rey escribe a su sobrino, el mejor general del momento, para que elaborase un plan director de cómo acometer el asunto. Contra todo pronóstico, Felipe II no se dirigió a Álvaro de Bazán –no debió de recordar aquella misiva del 9 de agosto de 1583–. La Armada, de momento, no entraba como factor en la ecuación de la futura resolución del problema de la Empresa de Inglaterra.

Sin que sepamos bien cómo –no pudo ser sencillamente por el don de la oportunidad–, el marqués de Santa Cruz debió de captar algo sobre el asunto, y en fecha tan temprana como el 13 de enero del 86 se dirige al rey para recordarle su propuesta del 83 e indicarle que, debido a la proliferación de los actos piráticos y a la intervención en Flandes, había llegado el momento de que tomase una decisión sobre hacer la guerra a Inglaterra. Si Felipe II se había dirigido directamente al gobernador de Flandes, no vio conveniente hacer lo propio con su mejor marino, y a través del secretario Juan de Idiáquez le pide que «envíe un papel del modo con que le parece que aquello se podría ejecutar, dando lugar a ello las cosas».

Desde este momento, tanto en Bruselas como en Lisboa se trabajaba en este asunto. El primero en presentar «un papel» fue Bazán, quien en fecha tan

(28) Para un mejor conocimiento de este asunto, se recomienda la lectura de GÓMEZ BELTRÁN: 2022.

temprana como el 22 de marzo mandaba su propuesta a la corte. Farnesio, haciéndose algo de rogar, no hizo lo propio hasta un mes después. El marqués preveía una clásica operación anfibia con una proyección de fuerza desde la Península; para ello debería contar con una formidable masa de medios navales, cercana a las ochocientas unidades, compuesta por 150 naves de guerra y 200 barcasas de desembarco, complementada con medios auxiliares y de transporte; los medios humanos ascendían a los 95.000 hombres, de los cuales 63.890 serían soldados. Lo de Farnesio rompía con lo clásico; la suya era una apuesta muy arriesgada: realizar una proyección costa-costa en un tiempo récord de diez a doce horas en un movimiento nocturno y sorpresivo, empleando algo más de doscientos navíos de transporte con capacidad para unos treinta mil soldados de infantería y quinientos de caballería, apoyados por una veintena de naves de armada.

Con estos dos puntos de vista se trabajaba en la corte, en especial Juan de Zúñiga, cuando en el mes de junio se incorpora la opinión de Bernardino de Escalante. Este documento fue un revulsivo, hasta el punto de que el plan operativo, datado en 26 de julio, era un fiel reflejo de sus postulados. En líneas generales, dicho plan preveía la intervención directa de la Armada en una maniobra de diversión sobre Irlanda, con la intención de que los ingleses desviasen fuerzas navales y terrestres para su desgaste, de manera que se debilitase la defensa del reino, se estimulase la rebeldía a los católicos ingleses, y se fuese consiguiendo un domino local del mar que asegurase la proyección de fuerza desde Flandes, cogiendo en tenaza a Inglaterra. En las mismas directrices se establecía que la operación debería ser realizada a finales del verano o principios del otoño de 1587. Este plan no fue bien visto por Alejandro Farnesio, lo que dio lugar a un rosario de cartas Madrid-Bruselas entre el rey y el gobernador, con el primero manteniéndose firme en la validez de lo planeado y ofreciendo alternativas, y el segundo cuestionando cada una de ellas. El tiempo se agotaba, y llegados al verano del 87 Farnesio descargaba la responsabilidad de lo que pudiese ocurrir sobre el monarca. En escrito de 20 de julio, cuestionando la acción alternativa sobre la isla de Wight, muy sutilmente le dejaba caer: «... que a Vuestra Magestad parece mejor que ninguna otra parte, no tengo que dezir, remitiéndolo a su gran prudencia y experiencia».

El escrito al que hemos hecho referencia llegó a la corte el 23 de agosto, y su contenido fue analizado por el rey y sus consejeros con bastante profundidad, puesto que hizo variar la maniobra del plan. Ya no se pensaba en que la Armada hiciese una operación de diversión, sino que debería asegurar el tránsito de las fuerzas terrestres, es decir, el operativo naval se sumaría al operativo terrestre dando a este escolta y asegurando su defensa. La Armada debía navegar directo al estrecho, asegurar el dominio local de sus aguas y, apoderándose del espacio vital costero para la creación de la cabeza de playa, escoltar a los medios navales de Alejandro Farnesio hasta ese punto, manteniendo a raya a la flota inglesa. Este fue el plan definitivo que se llevó a cabo en el verano de 1588.

Felipe II, el padre de la criatura

No, no fue a Felipe II a quien, en una feliz idea, le bastó la inspiración para unir el plan de Bazán y el de Farnesio. En primer lugar, porque el marqués nunca presentó un plan de operaciones, sino solo una gestión logística de medios y una cuantificación económica de las necesidades. Segundo, la idea principal de la maniobra oscilaba sobre las posibilidades del plan del duque y, lo más significativo, la influencia del pensamiento militar de Bernardino de Escalante, actor olvidado en esta empresa, quien configuró el operativo inicial al que hemos denominado del 26 de julio²⁹. La maniobra llevada a cabo en el verano del 88 se sustenta en el plan del 14 de septiembre del 87; a este se llegó por la necesidad de amoldar la intervención naval a las exigencias de Alejandro Farnesio cuando verifica, desde muy temprano, que su propuesta no es factible, al no poder mantener la premisa del secreto y ante la incapacidad de los estados de Flandes para reunir y pertrechar una armada con la que combatir a rebeldes e ingleses. Tal secreto, por otro lado, no se pudo mantener no solo porque se cometiesen infinitas indiscreciones, sino porque desde el año 1569 se llevaba *cacareando* a los cuatros vientos; por eso, cualquier apresto naval en la península ibérica daba pábulo a la imaginación sajona para prevenirse contra un posible ataque español. Así ocurrió en el 80, cuando la anexión de Portugal, y en el 82 y 83 para la reducción de las islas Azores.

La maniobra del verano de 1588 se moldeó para satisfacción de Alejandro Farnesio. Por supuesto, Felipe II firmó la orden del operativo, tal como mandaban los cánones de la época.

Gravelinas: la «soberana paliza»³⁰

Tras la última escaramuza del 4 de agosto, la Armada navegaría en pos de la costa francesa –la ausencia de noticias de Flandes hacía más seguro recaer sobre el puerto de Calais–. A este fondeadero se llegó en la tarde del sábado 6, y hacia las 17:00 la agrupación hispana fondeaba a media legua del puerto. Los ingleses amarrarían hacia el suroeste a una distancia parecida. Desde ese instante se produce un trasiego elevado puerto-Armada de pequeñas naves que son observadas en la lejanía por los mandos sajones. Esto llenó de mucha preocupación a Howard y sus subalternos. Al parecer, es en esta noche cuando sir William Winter propone el uso de barcos incendiarios para acometer el fondeadero hispano y romper el inexpugnable muro que conforma su organización. Con este fin, Henry Palmer es despachado a Dover en el navío *Antelope*, para seleccionar las naves más viejas que pudiese encontrar. Pero el domingo 7 es un día de intensos movimientos de la Armada, y el nerviosismo se apodera del mando inglés. Este piensa que el ejército de Flandes pudiera

(29) Para una mejor comprensión de estos planes, véase GÓMEZ BELTRÁN: 2013, cap. 7.

(30) Estado de opinión difundido por cierta historiografía inglesa.

estar embarcando, lo que hacía necesario una solución de urgencia. Y así, sin esperar noticias de Dover, Howard decidió sacrificar algunos de los barcos de su flota, siendo los escogidos *Bark Talbot* (200 toneladas inglesas), *Thomas Drake* (200), *Hope Hawkins of Plymouth* (180), *Bark Bond* (150), *Cure's Chip* (150), *Bear Yonge* (140), *Elizabeth of Lowestoft* (90) y otro navío menor.

El uso de esta posible táctica estaba asumido por el mando hispano. El duque ordenaba al capitán Serrano que, con unidades navales de la escuadra de pataches y zabras, reforzadas por bateles (las barcas de las naves), se colocase entre el fondeadero inglés y el español; su objetivo era prever una defensa ante esta situación.

Cerca de medianoche, en la lejanía, se detectaron dos fuegos que al poco crecerían y se convertirían en ocho. Eran los barcos incendiarios que, arrastrados por la corriente y favorecidos por el viento, aproaban al fondeadero de la Armada. El cordón de defensa se pone en marcha, y con la ayuda de bicheros y arpones se intenta atajar el ataque. Pero el sistema defensivo debe abandonarse: las máquinas de fuego no habían sido arranchadas todo lo bien que requería la ocasión, y la artillería que llevan cargada comienza a explosionar prematuramente. Así las cosas, solo dos de las naves incendiarias fueron desviadas. Según lo convenido, desde el *San Martín* se hacen los disparos oportunos para que se leven anclas o se piquen amarras. Lo planeado obedecía a que, una vez que se dejase el paso libre a las máquinas, se volviese o tomar la posición, si bien el viento soplaba del suroeste y esta maniobra sería imposible para la mayoría de las embarcaciones hispanas. Los barcos ingleses terminan embarrancando sobre la costa, sin que su amenaza se materializase en algo tangible.

Ciento diecinueve barcos españoles fondeaban a muy corta distancia unos de otros. Cuando esta masa se puso en marcha, seguro que se produjeron gritos de órdenes, expresiones malsonantes y, por qué no, puede que algo de desconcierto y pánico. En el curso de esta maniobra ocurrirá un accidente que tendrá consecuencias funestas para una de las naves: la galeaza *San Lorenzo* (capitana de la escuadra de galeazas), que arrastrada por la corriente colisiona con la nao *San Juan de Sicilia* y ve cómo se le rinde un mástil. La falta parcial de gobierno hará que su timón se enrede con el cable del ancla de otra nave fondeada. Perdida así su capacidad de gobierno, quedará de la parte de tierra; y, ante esta situación de ingobernabilidad, Hugo de Moncada decide arribar al puerto de Calais a fuerza de remos. Habría que preguntarse: si el ataque fue aterrador y el pánico se apoderó de las tripulaciones (según el estado de opinión tantas veces citado a lo largo de estas líneas), ¿cómo en una noche de una era en la que no existía el radar, la visión nocturna, ni la comunicación por radio, solo se reporta el incidente entre dos embarcaciones? Creo que la respuesta a esto se sustenta en el conocimiento, práctica y profesionalidad de la mayoría de las tripulaciones que gobernaban estos navíos.

Si bien este ataque resultó infructuoso en lo material, dio un gran rédito a los propósitos ingleses. Debido a lo dominante del viento, la Armada había

quedado dispersa a lo largo de la costa. Descohesionada y sotaventada, su reagrupamiento en breve tiempo era una labor casi imposible, así que la estratagemas de Howard de desplumar al águila le había quedado servida en bandeja; ahora podría batir unidad por unidad y obtener una gran victoria.

En el clarear del 8 de agosto, probablemente los vigías de las cofas de los barcos españoles debieron de quedar sorprendidos y paralizados: llegaron a contar hasta 153 unidades inglesas desplegadas en frente y comandadas por tres capitanas (Drake, Frobisher y Hawkins). La sorpresa devendría en pavor al contemplar a su alrededor la totalidad de la agrupación hispana, compuesta por solo cinco barcos. Lo que a continuación ocurrió fue una batalla confusa y difícil de reseñar por su dispersión y extensión en espacio y tiempo.

Refiere el capitán Vanegas: «Ella [capitana]³¹ y otros 14 o 15 navíos de los nuestros, a donde iban algunos personajes ya nombrados, fueron escudo de toda la demás Armada». En esto coincide sir William Winter: «... hasta un total de dieciséis en el sector al parecer destinado a las naves más importantes». Dice mucho que dos enemigos coincidan en que no toda la Armada combatió contra la flota inglesa.

En la amanecida, Medina Sidonia se encuentra solo en el *San Martín*. Está acompañado del galeón *San Marcos*, y ambos conforman la retaguardia hispana; ligeramente desplazadas a sotavento, la nao *Santa Ana*, de Oquendo, y el *San Juan Bautista*, de la escuadra de Castilla, y algo descolgado, el galeón *San Mateo*. Estas serían las cinco naves que recibirían la primera embestida de la escuadra de Drake y que frenarían la acometida de toda la flota inglesa. Desde el *San Martín* se mandan en patache órdenes para que los demás barcos españoles acudan a formar la línea de combate; a esta se sumaría el galeón *San Juan* (almirante real), la carraca *Rata Santa María Encoronada*, el *San Luis*, el *San Mateo*, el *San Felipe*, el *Santiago*, la carraca *Trinidad Valenzera*, el *San Cristóbal*, el *San Francisco de Florencia*, el *San Juan el Menor* y el *San Juan de Sicilia*. Aquí tenemos a los dieciséis navíos que tanto asombraron a los almirantes ingleses por su disciplina y presteza en cubrir su línea, de forma que, cuando la vanguardia inglesa llegaba a la altura del *San Martín*, la línea aún se mantenía de forma embrionaria con apenas cuatro naves, y conforme avanzaban las primeras horas de la amanecida y el cuerpo de batalla inglés se acercaba, la defensa hispana iba a su vez siendo alimentada inexorablemente por las valerosas y disciplinadas naves, formando el sustento de la Armada. A tenor con esto, el resto de las naves, con ayuda de los pataches, fueron apartándose de los bajos y, tomando la vuelta, alimentaban la batalla, aunque con cuentagotas. Al final se lograría reunir una magra masa de cuarenta a cincuenta naves –probablemente su número esté más cercano a la primera cifra que a la segunda–, con la consecuencia de que más de la mitad de ellas tuvieron una baja participación en la jornada.

(31) Se refiere al galeón *San Martín*.

Esta correlación de fuerzas tan desequilibrada favorecía a la flota de los ingleses. Según fuentes de estos últimos, el lord almirante Howard contaba con al menos 136 naves, dato que corroboran fuentes españolas y que además otros testigos elevan a 150 de todos los portes. Fuesen 136, fuesen 150, la superioridad neta inglesa osciló entre un máximo de 10 a 1 durante las primeras horas, y de 3 a 1 durante las finales, cuando los ecos del combate se iban apagando por ambas partes. El *San Martín* se enfrentó a diecisiete enemigos por babor y otros siete por estribor; el *San Felipe*, a dieciséis; el *San Mateo*, a diez; el *San Juan de Sicilia* y la *María Juan* se repartieron treinta, etcétera, etcétera.

¿Cómo debieron de pelear los galeones de la Armada?

Si abundamos en algunas de las situaciones tácticas a las que se vieron sometidas las naves españolas, podemos esclarecer varias de las consecuencias que tan alegre y frívolamente se han barajado y analizado sobre rendimientos y eficacias como *estado de opinión*.

Sobre el tipo de combate que se llevó a cabo durante la jornada de Gravelinas, se ha idealizado la figura 9. En ella podemos observar un galeón cualquiera sometido a la acción de siete naves enemigas, que lo acometen por sus cuatro costados. Según va evolucionando la situación posicional, va recibiendo fuego, indiscriminadamente, de al menos tres o cuatro naves a la vez; mientras estas le disparan, las otras evolucionan para buscar nueva posición y, simultáneamente, van recargando sus piezas a fin de realizar una nueva rociada, o dos o tres en función del posicionamiento relativo de cada nave sobre el objetivo (galeón). Las naves atacantes no tienen por qué preocuparse de la evolución del galeón; solo han de mantenerse a distancia y evitar la colisión con alguno de los suyos; en cambio, el galeón únicamente puede responder al fuego seleccionando sus objetivos de uno en uno, mientras se somete al cañoneo combinado de varios navíos. Con el paso de las horas, el desgaste del galeón se multiplica exponencialmente; va perdiendo jarcias y velamen, lo que afecta a su movilidad, de forma que sus movimientos se hacen cada vez más lentos y adquieren apariencia de torpes. El casco se ve igualmente afectado: unos impactos llegan hasta el interior y otros generan astillados; la estopa comienza a desprenderse, y la bodega, a inundarse; las bombas trabajan sin descanso, mientras carpinteros y calafates no dan abasto tapando. Si ya de por sí la actitud para la navegación estaba penalizada por una bodega y unas cubiertas sobrecargadas, ahora, con la primera anegada, la obra viva del casco asienta más en la mar, lo cual, con la sinergia de la pérdida del velamen, ralentiza los movimientos de la nave. A esto hay que sumar el desgaste humano; el estrago de muertos y heridos obliga a los marineros, artilleros y soldados que aún mantienen la capacidad de marinar y combatir a redoblar su esfuerzo. Y esta interacción de sobreesfuerzo y cansancio genera una espiral de agotamiento que da como resultado una merma en la suficiencia combativa del galeón.

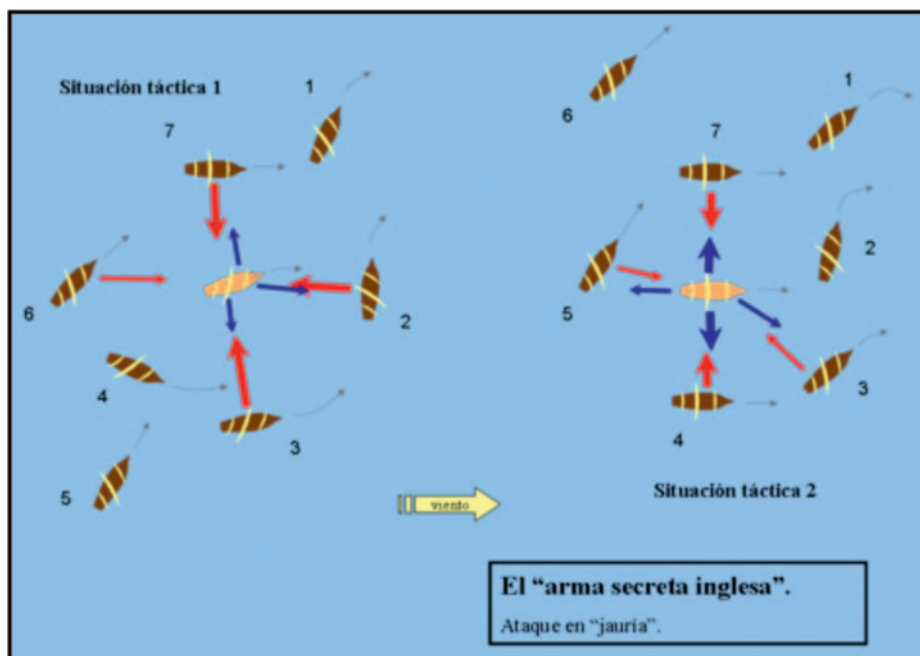


Fig. 9

Si el galeón comenzó con un fuego artillero continuado, al cabo de unas horas, en el mejor de los casos, podrá seguir sosteniéndolo con solo unas pocas piezas; la pérdida de hombres lo está afectando, y el cansancio hace torpe al sirviente; por otra parte, las piezas se calientan y hay que refrescarlas, con la consiguiente bajada del ritmo, o en el peor de los casos se quedan inoperativas durante largo tiempo hasta que se templan y pueden volver a *jugar*. En contraste, las tripulaciones de las naves enemigas se turnan, y disfrutando de los debidos tiempos de recuperación, menos esforzadas, aún mantienen la pujanza inicial, lo mismo que su artillería, que puede disfrutar de periodos de inactividad que le permiten recuperarse y cargarse al socaire del vendaval de fuego del galeón.

Es esta figuración táctica la que hizo efectivo el fuego de «atrición»³², y no el valor relativo de la artillería inglesa ni el desarrollo de una nueva táctica huérfana de maniobra.

Finalizada la batalla, por la tarde, las fuerzas enemigas se separaron. Muchos buques habían recibido daños, si bien solo uno se hundiría a consecuencia de estos: la nao *María Juan*. Otros dos, los galeones *San Felipe* y *San Mateo*, necesitaban grandes reparaciones que no se podían acometer con los

(32) MARTIN y PARKER, 1988.

medios disponibles a bordo, así que se tomó la decisión de que navegasen a puertos flamencos para su recuperación; no obstante, terminarían en manos de los rebeldes holandeses. Si después de una batalla con una extenuante duración cercana a las ocho horas, en constante supremacía de medios, en la que una masa de 150 naves sajonas van a machacar a cañonazos a cuarenta hispanas, el resultado obtenido es la pérdida de tres embarcaciones (o cuatro, si sumamos la galeaza de la noche anterior), ¿cómo se puede afirmar que los ingleses desarrollaron un innovadora táctica que implicaba un bombardeo continuo a corta distancia con la intención de destrucción del enemigo mediante exclusivamente fuego de «atrición», dando tan pobre resultado?

Pobre resultado que se acerca aún más a un fracaso táctico cuando, tirando de comparativa, acudimos a la batalla naval de San Miguel, del 26 de julio de 1582, donde veinticinco unidades de la Armada, al mando de Álvaro de Bazán, se enfrentaron a una poderosa agrupación francesa de sesenta barcos, con el resultado sabido de diez naves francas apresadas, hundidas y quemadas, contra un galeón que quedó como una «boya»³³.

¿Existía una doctrina de empleo de la artillería en el combate naval en el siglo XVI?

Para los teóricos y prácticos españoles de la estrategia y la táctica, existía una doctrina del combate naval que incluía el uso de la artillería, y creo que dicha doctrina obedecía más al conocimiento de los medios, y a la consecuente conjugación de la técnica, la maniobra y capacidad de la artillería, que a la influencia de los combates de galeras que se desarrollaban en el Mediterráneo contra el Turco.

La doctrina española en el combate naval tenía como máxima *la destrucción y apresamiento de la escuadra enemiga* (o nave) como sustancia de una victoria decisiva. La táctica de cómo se debía conseguir fue evolucionando conforme la aparición de nuevas armas daba lugar a la transformación del combate naval, pero el fin se mantuvo inalterado.

Entre el pensamiento español de llegar a la batalla decisiva por el abordaje, y la innovación inglesa de «arrancar las plumas poco a poco» mediante el desgaste a distancia, se articulaban dos diferentes tácticas de aplicación de la acción artillera; para los ingleses, la concepción de empleo de su táctica se basaba en hacer el *mayor número de disparos para asegurar un mínimo de golpes* en un tiempo determinado (resumiendo, se basaba en el *tiro al azar*). La concepción española se sustentaba en hacer el *menor número de disparos para conseguir el mayor número de golpes* en un tiempo determinado (basada en el *tiro cierto*). Al dispendio inglés en las escaramuzas del Canal y el combate de Gravelinas, los españoles oponen una gestión de medios y recur-

(33) Véase GÓMEZ BELTRÁN, A.L. (2017). *Islas Terceiras. La batalla naval de San Miguel*. Málaga, Ediciones Salamina.

sos que busca la mayor eficiencia del sistema. Esta afirmación, que aflora de la sola constatación de los hechos, es en realidad un principio básico de una doctrina naval de cuya aplicación hizo gala la Armada, doctrina que faltó a los ingleses y que marca la diferencia entre una marina oceánica y otra costera.

Esto venía de lejos, emparejado con las novedosas formaciones que Alonso de Chaves pronosticaba en la década de los treinta. Otros tratadistas y prácticos que influyeron en la doctrina fueron Andrés de Espinosa, artillero mayor de la Casa de Contratación de Sevilla (1576), que fue responsable de la enseñanza de la artillería (para la flota y armadas) en la escuela sevillana, y cuyos conocimientos fueron reflejados en la *Cartilla* (para el examen de un artillero); Diego García de Palacio, que define las obligaciones y atribuciones del condestable y lombarderos en la acción artillera, relacionando el procedimiento y las condiciones necesarias para el disparo; o Julio Cesar Ferrufino, catedrático de matemáticas y artillería de su majestad, quien en lo concerniente al procedimiento de la acción artillera decía: «... dar fuego [disparar la pieza], entendiéndose a corta distancia, porque a larga se dará más ventaja [a la nave enemiga] (...) si se pelear navío con navío, las distancias no han de ser largas (...) Notarase, que el tiro que se hiciere al navío si fuere al nivel del agua, será de gran efecto ...».

Así pues, los marinos españoles del XVI conocían cómo combinar la maniobra y disposición de sus embarcaciones entre sí y contra las del enemigo, y cómo utilizar las capacidades de fuego de su artillería y su gente de guerra; y, en cuanto a la primera, asumían que la acción artillera debía ejecutarse a corta distancia, con disparos a la lumbre del agua; que era esencial la economía y gestión de disparos (solo se debía hacer fuego si el blanco era cierto); que no debían ser los primeros en disparar; que en la maniobra de aproximación solo convenía realizar disparos aislados con las piezas de caza; que en el momento del encuentro se debía hacer uso del fuego en batería, y que este tenía que sostenerse hasta el último instante antes del abordaje.

Los artilleros, que formaban parte de las tripulaciones de las armadas estables de la segunda mitad del siglo XVI, eran gente con preparación. Esta se realizaba en la escuela de artillería de la Casa de la Contratación. Tenían que saber leer y escribir, ser naturales de la Corona de Castilla o de la de Aragón, tener cumplidos los veinte años y haber realizado al menos una navegación como marinero en las flotas de Indias. Se formaban mediante un curso teórico-práctico, pasaban en su fase final una criba mediante un examen (¡cómo no!), y en caso de que aprobarlo se les expedía un certificado de competencia en la materia.

Entre mito y fabulación

La acción del 8 de agosto fue el mayor encuentro naval de naves mancas registrado hasta la fecha y terminó en tablas. La Armada, si bien cumplió la primera parte del plan, no pudo llevar a efecto el segundo; no obstante,

mantuvo su potencial y su capacidad de amenaza, y si esta no se materializó fue debido a agentes externos no controlables por el mando y ajenos al arte militar: vientos y corrientes marinas contrarias a la maniobra necesaria.

Podríamos decir que se enfrentaron dos formas de entender el encuentro naval, puesto que no podemos hablar de táctica y ni de doctrina al carecer la parte inglesa de una y de otra. Desde el punto de vista hispano, la doctrina obligaba a una victoria decisiva en la mar, mentalidad puramente ofensiva, pero la concepción del plan de la Empresa de Inglaterra asignaba a la Armada una misión táctica defensiva, de manera que pasó a un segundo plano; solo si se encontraba de frente con la flota enemiga o si la situación táctica era favorable se procedería a acometer el combate, aunque sin perder el norte de la misión: asegurar el cruce del ejército. Ello explica que la Armada fuese más bien una *gran flota* en conserva que una agrupación táctica ofensiva.

La equilibrada armonización de sus elementos (medios, recursos, capacidades y conocimiento) le permitió navegar a lo largo del Canal sometida a la presión inglesa, demostrando así su acertada doctrina naval; doctrina que, desde la óptica ofensiva, ha perdurado hasta nuestros tiempos, enriquecida con la evolución que las tecnologías y los sistemas de armas, tácticas y mando han aportado en cada momento. Hoy, un ataque de misiles puede hundir una flota; ayer, uno artillero (con piezas estabilizadas, con telemetría, rayadas) podía mandarla al fondo; y anteayer, una infantería embarcada, en combinación con unas incipientes armas de fuego, era capaz de capturar una flota. A pesar del paso del tiempo, el fin último perdura. Una batalla en la mar es decisiva por eliminación del oponente.

La adopción de un dispositivo de marcha y combate articulado en tres cuerpos tácticos que evolucionaría a un formato de tenaza (la V de Alonso de Chaves) no era un arcaísmo, sino la expresión del dominio de la maniobra naval que evidenció la supremacía de la táctica; no solo mantuvo intactos a los integrantes, sino que hizo inútil todo el esfuerzo inglés y demostró lo inmaduro de la nueva táctica naval atribuida al «novedoso» pensamiento del combate a distancia.

Para la doctrina naval española, la nave era un medio de combate que equilibraba su potencial entre artillería e infantería, y la unión de varias naves, la fortaleza en la ofensiva y la defensiva, y su formación en dispositivo les confería la aptitud para el apoyo, la maniobra en espacio y tiempo para la consecución de su objetivo. Los marinos españoles no desdeñan el poder de la artillería, sino que lo equilibran con el de la infantería. La pieza artillera sigue siendo imprecisa, carece de pegada y es lenta en la recarga, además de que para hacerse sentir precisa estar a muy poca distancia del blanco, de modo que el momento resolutivo no es, de ordinario, el del ataque artillero, sino el de aferrar y abordar a la nave enemiga, y para conseguirlo se debía maniobrar antes del acto final.

Por el contrario, los ingleses han desequilibrado su potencial –de la nave– prescindiendo de la infantería y volcándose en la artillería, a la que consideran madura y con capacidad resolutiva; pero la realidad les demuestra lo contra-

rio, y para que su fuego sea eficaz tienen que ponerse a muy corta distancia; allí los cañonazos sí se hacen sentir, pero en oposición reciben la respuesta combinada de artillería y mosquetería. Esta última hace insostenible el combate a corta distancia, lo que los obliga a volver a alejarse y, consecuentemente, a que su fuego pierda eficacia. Si hubiesen llevado sus infantes, habrían contrarrestado este fuego disuasorio y podido sostener su acción artillera. Aunque las naves atacan agrupadas, sumando así poder ofensivo, la falta de la práctica de la formación los invalida para la adopción de un dispositivo con función táctica que saque rendimiento a su «combate a distancia», de forma que la «acción resolutive» no es la del ataque al cañón.

Yerran quienes califican de revolucionaria la táctica naval practicada en los combates del Canal en agosto de 1588 –táctica por lo demás atribuida al pensamiento de Drake–, puesto que careció de maniobra y de dispositivo táctico funcional de aplicación. Fracasó en la destrucción de la Armada y no impidió su evolución en espacio y tiempo.

El progreso tecnológico de la artillería influirá, en los años venideros, en el combate naval alargando la evolución de la maniobra en el tiempo y en el espacio. Pero la artillería no sustituirá a la maniobra sino que se integrará en ella, haciendo que el momento resolutive se divida en dos fases: desgaste con ataque al cañón, y entrada al navío enemigo para su rendición; y para ello la infantería embarcada será insustituible. Es irónico que, en el siglo XVIII, la todopoderosa de los mares hiciese suyo el equilibrio de fuego mesurado llevado a cabo por los españoles del XVI, que tanto habían reprobado sus almirantes de la época.

Aparentemente, el objetivo de la flota inglesa era destruir a la Armada. Drake había propuesto un ataque preventivo como el de 1587, aunque Howard se oponía, pensando que la mejor estrategia era esperarla en mar abierto. Lo cierto es que su capacidad combativa en mar abierto habría estado tan desequilibrada como en las restringidas aguas del Canal. Las naves inglesas podían ser más veloces y ágiles y estar mejor artilladas que las españolas, pero no tenían desarrollado un dispositivo de función táctica que sacase rendimiento a esas cualidades. La sobrevaloración de la capacidad artillera les hizo cambiar peso de infantería por peso de metal; y a la hora de la verdad, cuando se vieron obligados a acercarse *in extremis* para sacar provecho de su fuego artillero, a pesar de que la artillería principal española se encontraba fuera de servicio por el agotamiento del material (entiéndase calentamiento), fueron rechazados por la artillería de menudeo (mosquetería y arcabucería), contra la cual no tenían capacidad de combatir; y si pudieron aplicar su táctica «de la jauría» fue gracias a que el ataque de los barcos incendiarios dislocó por un tiempo la formación de la Armada, puesto que el otro desequilibrio inglés, la evolución de la maniobra en formación, no les permitió sacar más partido de sus *formidables* naves.

La acción artillera hispana no era lenta por falta de formación de su personal, ni por los medios que utilizaba, sino por razones de procedimiento; los condestables preferían la certeza del disparo que el despilfarro fluido para

asegurar algún blanco. La Armada llega al fondeadero de Calais con el duque de Parma solicitando reponer la munición de 4, 6 y 10 libras, pero eso no significa que las reservas de lo pedido se hubiesen agotado; más bien apunta al uso que se hizo de ella en el «combate a distancia», lo que evidencia que la «táctica novedosa» tenía su proporcionada respuesta, eso sí, dentro de los parámetros de « tiro cierto », algo que evidentemente no practicaba el enemigo, cuyo despilfarro obtuvo por toda recompensa la inutilización de cuatro o cinco barcos, como testifican los propios ingleses.

En lo tocante al mando, los españoles demostraron un gran conocimiento de la evolución de la maniobra, acostumbrados como estaban a marinar grandes flotas que atravesaban el Atlántico en perfecta formación con su escolta armada, flotas que podían llegar al centenar de navíos; por el contrario, los mandos ingleses carecían de experiencia en el gobierno de estas masas flotantes y, por tanto, desconocían la evolución de la maniobra en formación³⁴.

La supuesta supremacía inglesa fracasó en la «derrota» táctica de la Armada. La ausencia de organización en la formación de unidades colectivas; la incapacidad de sus fuerzas para maniobrar en conjunto ante el enemigo; la insuficiencia de mosqueteros y arcabuceros en sus dotaciones, así como el fiarlo todo a una incipiente artillería sin un claro concepto de integración en la maniobra se ha interpretado como una «innovación táctica», lo que, al fin y al cabo, no es sino un *estado de opinión* sin fundamento.

(34) Reconocido por MARTIN y PARKER.

