

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

Francisco Felipe OLESA MUÑIDO,
Profesor de la Escuela de Guerra Naval
y de la Universidad Central de Barcelona.

Carácter, fin, método y fuentes de este trabajo.

El presente estudio tiene carácter y estructura de *ensayo*. No es, ni pretende ser, una relación circunstanciada, comprobada y valorada de la empresa que contra Inglaterra dispuso nuestro monarca, de feliz recordación y memoria, el rey Felipe II, y que se realizó en el año 1588.

Es, o al menos pretende ser, este trabajo, una concatenación lógica de las *reflexiones* que sugiere dicha campaña a la luz de una compleja pluralidad de técnicas, de constancias, de intuiciones y de convicciones que *tratan de ayudar a comprender mejor* lo ocurrido, y a sacar ponderadas *conclusiones* del planteamiento y desarrollo de esta empresa.

Parece obligado iniciar el estudio mediante el contraste de lo que era España y de lo que era entonces Inglaterra; de cómo se estructuraban y organizaban las fuerzas armadas españolas e inglesas, y en especial sus respectivas fuerzas navales; de cómo se hallaban articulados los distintos planos orgánicos y de cómo actuaban sus dispares sistemas de acción.

El método empleado es, sin duda, de *tipo estructural*, aunque abierto, en determinados casos y problemas, a una interpretación *dialéctica* no alejada del pensamiento de Nicolai Hartmann y que, por tanto, revierte a las bases del más puro estructuralismo realista.

En cuanto a las fuentes, debo reconocer, y reconozco, que las utilizadas exceden en mucho de las meramente documentales y que he procurado que la atenta observación del *ámbito* y de las cosas, doten de sentido al frío y no siempre sincero documento, y aunque pongan de manifiesto lo que el propio *papel* oculta.

Entre las fuentes documentales se han preferido las que con nota de *comprobadas* obran en mis archivos, y he procurado en las inglesas —después de sana y multipolar crítica— *destacar* las que atestiguan hechos que demuestran los excesivos triunfalismos de la historiografía británica. También he procurado *señalar*, en cuanto a las hojas de servicios de los mandos navales españoles, los datos que Inglaterra reconoce y algún español ignora.

Considero inútil, con este planteamiento, incluir una relación bibliográfica que, en esta materia, se extendería a buena parte de mis ar-

chivos y biblioteca, y que tendría que ser continuamente matizada por el carácter sustancial y formalmente contradictorio de la información aportada.

El ser de España.

Para centrar el objeto de estas *consideraciones* es ante todo necesario concretar el alcance —en el siglo xvi—, de términos tales como *España, monarquía española e imperio español*.

Cuando se utiliza el término *monarquía española* se hace referencia a todo cuanto rige, por uno u otro título, *el monarca español*, y cuando se emplea el término *imperio*, se indica más que una determinada fórmula jurídica de gobierno, *una realidad*: la realidad de *mando*. La *monarquía española* es, en aquel momento histórico, *la realización de la idea de España*. El imperio español queda pues constituido por todos los pueblos y territorios sometidos a la *monarquía española*.

Estos comprenden, por una parte —a partir de 1580 y a consecuencia de la incorporación de Portugal a España—, *la totalidad de la península Ibérica con sus adyacentes archipiélagos balear y canario y su inmediata proyección norteafricana*; quedando estructurado el conjunto de sus reinos, dominios y señoríos en las coronas de Castilla, Aragón y Portugal. En 1583, y gracias a las victoriosas campañas de las Azores, queda también incorporado este archipiélago a nuestra monarquía.

Por otra, forman parte de nuestro imperio los reinos y dominios que, aunque ajenos a la península y a sus islas adyacentes, se hallan vinculados, por los más diferentes títulos, a nuestra monarquía. España queda pues constituida por las distintas entidades que, *juntas y unidas*, la forman. *España*, como sujeto político, *es una integración de pueblos y territorios situados en cinco continentes*.

En Europa, no sólo se extiende España por la península Ibérica y sus archipiélagos, sino también por los condados pirenaicos de Rosellón y Cerdeña, los reinos de Nápoles, Cerdeña y Sicilia —los tres, parte integrante de la corona de Aragón—, el Estado de Milán, los protectorados del norte y del centro de Italia, el Franco Condado, Luxemburgo y los Países Bajos de Alemania. Feudataria suya es también la Orden de San Juan de Jerusalén en la isla de Malta, que Carlos I cedió a esta religión. En Asia forman parte del ámbito español las posesiones portuguesas que constituyen sus Indias Orientales. En Africa, son españolas no sólo las plazas de Melilla, Ceuta y Orán, sino también diversos presidios costeros situados en la ribera sur del Mediterráneo y las factorías, insulares y continentales, que jalonan la ruta del Indico. En América se hallan los más ricos florones de la monarquía española en su corona de Castilla. Las Indias Occidentales se extienden a lo largo y a lo ancho del norte —Nueva España—, centro y sur de aquel continente, incluyendo su cinturón de islas antillanas. En Oceanía están bajo soberanía española el archipiélago de las islas Filipinas —así bautizadas en honor del rey Prudente— y diversas posesiones caste-

llanas y portuguesas establecidas en aquellos territorios. No era pues exageración meridional, sino fiel reflejo de la realidad de las cosas, afirmar que *en los dominios del rey de España jamás se ponía el sol*.

Natural consecuencia de este hecho fue el carácter *esencialmente marítimo de la monarquía española* y, por tanto, su imperio. El verdadero lazo de unión entre *los reinos y dominios que juntos forman España* fue, sin duda alguna, *el mar*. No había otro, geopolíticamente hablando. El Mediterráneo, la Mar Océano —nuestro actual Atlántico—, el mar de las Indias —u océano Indico— y el tempestuoso Pacífico, constituían la red vial *que permitía ser imperio a nuestra monarquía*: a la monarquía española, que es, entonces, *la realización de la idea de España*. El término *monarquía* se identifica, pues, con *España entera*.

Por los caminos del mar, hechos después, por sabia gobernación, disciplinadas rutas marítimas, circularon las lanas, la seda, la sal, las manufacturas, el oro y la plata; pero también los hombres que alumbraron una nueva cultura y que darían un sentido nuevo a las relaciones humanas. La idea de *Hispanidad* —comunidad de fe, de lengua y de destino, sin barreras raciales— es, sin duda, su natural fruto.

El reino de Inglaterra.

Hasta mediado el siglo xvi, Inglaterra es una nación esencialmente agrícola y ganadera, que explota un limitado comercio marítimo —casi todo él de cabotaje y semicabotaje— y que se esfuerza en mantener y desarrollar su presencia en los bancos de pesca cantábricos y noratlánticos, no siempre con fortuna. Sus recursos industriales son casi nulos. Gales e Irlanda, sometidos a Inglaterra en esta época, tienen una situación todavía más precaria y de no diferente signo.

Bruscamente, sin embargo, una transformación profunda se produce en Inglaterra. Se establece una pujante industria metalúrgica que introduce nuevas técnicas de fundición y templado. Se inicia una explotación racional de los bosques. Se perfecciona la construcción naval. Se presta creciente atención a la producción y manufactura de las lanas y a su exportación en naves inglesas, con evidente perjuicio del comercio castellano. Se limitan los privilegios y derechos preferenciales de que gozaba hasta entonces, en el puerto de Londres, la Hansa. Se establecen relaciones comerciales con Moscovia a través de la ruta del Artico y se trata de explotar en propio beneficio, por cualquier medio, las riquezas de las Indias Occidentales y Orientales. John Hawkins inicia sus triangulares viajes —Plymouth, Costa de Oro, posesiones españolas del Caribe y regreso a Plymouth— cargando baratijas, capturando negros en Africa, vendiéndolos en las Antillas y retornando a Inglaterra con los tesoros obtenidos con el fruto de aquel sucio tráfico. Felipe II, nuestro rey Prudente, trata de cortarlo, Hawkins pretende mantenerlo por la fuerza de las armas. Las incursiones inglesas sobre los territorios españoles en América, y sobre las flotas de Indias, se hacen cada vez más frecuentes. El acecho contra

el tráfico español deviene, aun en tiempo de paz, crónico. La piratería se transforma, para Inglaterra, en el verdadero negocio nacional; negocio en el que participa, incluso, la propio reina.

Llegada la guerra, la depredación sigue a título de corso, ...pero con usos y modales de *piratería*.

Contrasta la actitud inglesa en el Atlántico, donde reivindica para sí el derecho de libre agresión al tráfico enemigo o neutral, y la que adopta Inglaterra en las aguas próximas a sus costas —y en especial en el área del canal de la Mancha— donde exige a los navegantes extranjeros el formal reconocimiento de la soberanía inglesa.

España, por fortuna, sostiene en paz y en guerra su tráfico indiano y, a pesar de las incursiones, conserva su imperio ultramarino. Los combates, durante estos difíciles años, se traban sin embargo en el océano o en la proximidad de las costas españolas, metropolitanas o no. El litoral inglés, a modo de santuario terrorista, queda preservado de los ataques españoles.

Corresponde al marqués de Santa Cruz, y también a don Juan de Austria y quizá a Valdés, el indudable mérito de replantear la estrategia global española y proyectar el asalto al reino de Inglaterra; *de proyectar el asalto a la gran base de partida de la agresión inglesa*.

Si se analiza con detención este cambio de planteamiento estratégico, pronto se advierte que es réplica de lo ocurrido en la propia estrategia inglesa.

La fuerza naval había sido hasta aquí tradicionalmente concebida como las murallas de madera *the wooden walls* que defendían el territorio metropolitano inglés contra los invasores extranjeros. El concepto sufre una *expansión* que tiende a englobar, como *ámbito territorial inglés*, las aguas circundantes y el canal.

El planteamiento de Drake, estrategia genial, supone una *extrapolación* de éste, al pretender que *el ámbito de dominio inglés se extienda a través de los mares y océanos hasta alcanzar la costa frontera... y penetrar en ella si resulta posible*. Ante el planteamiento de Drake una sola réplica era posible: *desmantelar la base de la agresión inglesa y procurar la regresión de Inglaterra a formas de vida... más tradicionales*.

El esquema español de fuerza.

Para defender estos marítimos caminos y para proteger sus terminales, para guardar de la ajena codicia y del desorden a los pueblos y territorios integrados en la hispánica monarquía y también para someter a los posibles focos de perturbación, *España* estructura un eficaz y complejo *esquema de fuerza* que sabe *integrar* —ya allá en el siglo xvi—, *en un solo y articulado conjunto*, la *defensa territorial* de los distintos reinos y dominios; la *protección de los convoyes* —a través

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

de las flotas— y la del tráfico marítimo local —a través de las *escuadras de guarda*— la *organización y mantenimiento* de un potente *núcleo de intervención rápida* —los *tercios*— igualmente apto para luchar en mar y en tierra; y la constitución de *específicas fuerzas de ataque* —*armadas y ejércitos de operaciones*— ante cada *situación en presencia*, dotándolas de los más adecuados medios para llevar a efecto las *empresas y jornadas* puestas a su cargo. Todo ello queda a las órdenes de un solo y único mando supremo, que no era ni terrestre ni naval; sino conductor y total regulador del esfuerzo político, militar y de guerra de todo el conjunto de la monarquía española.

Tal variedad de *ámbitos*, que abarcan prácticamente el entero orbe, exigía *variedad de medios y pluralidad de estructuras*. Los elementos de combate difieren, ya entonces, no sólo en función de las características geográficas, hidrográficas y meteorológicas del *teatro de operaciones*, sino también de la específica naturaleza del *enemigo* y de la *misión* —neutralización, dominio, hostigamiento o acción defensiva— asignada a la *fuerza* y a sus *órganos de sostenimiento* y mando en aquel concreto *ámbito*.

No sólo, pues, difieren los medios de combate destinados a ser utilizados *en tierra y en la mar*, sino que también varían, en cada uno de estos distintos campos de acción, los medios de lucha, según *las concretas características situacionales*. No es lo mismo operar en el cuadro alpino de La Valtelina, que en las llanuras del Brabante o en las ardientes tierras tunecinas. No es tampoco lo mismo cruzar el Atlántico en el sentido de los paralelos, al amparo de los vientos alisios, que, siguiendo meridianos, circunnavegar Africa para llegar a —y regresar de— las Indias Orientales, con ayuda de los monzones. No es tampoco lo mismo operar en el duro Cantábrico o en el borrascoso mar del Norte que en el veleidoso Mediterráneo. Ni siquiera permanecen las características climáticas y meteorológicas de un determinado ámbito. Durante los siglos xv y xvi se produce una verdadera mutación en las condiciones atmosféricas del Atlántico Norte. A causa de ellas, Groenlandia desaparece como núcleo habitado. La historia del clima enseña que en 1588 se produce una *crisis climatológica*. Los *elementos*, en verdad, luchan —durante la *Jornada de Inglaterra*— contra Felipe II el Prudente. Esta disparidad de mares y tiempos obliga a disponer de distintos tipos de unidades, de armas y de buques, y obliga también a articularlos en distintas formas para *constituirlos en fuerza*.

La *galera*, embarcación *rasa* que navega a remo y vela y tiene, en el Mediterráneo, merced a su régimen de vientos y a su mar corta, *gran valor militar*, no sólo por su amplia capacidad de maniobra y por su propulsión regular y regulable, sino también por su artillería principal *en caza* y su fuerte guarnición de *gente de guerra* siempre dispuesta a desgastar con su arcabucería hasta llegar al abordaje —que la *marinería* facilitaba, al *aferrar* al buque adversario—, *contrasta con la nao*, con la *carraca* y con el *galeón*; todas ellas *naves mancas*, o sea,

naves sin remos, más supeditadas por ello al viento y a las corrientes, pero que *se imponen en los grandes espacios oceánicos*. El *artillado*, en este tipo de buques, *se revela —ya antes de 1588— más resolutivo que el incierto abordaje*. Lo mismo ocurrirá con el *brulote*, que constituye, entonces, el gran riesgo del buque *manco* fondeado.

Alonso de Chaves sugiere, como principio táctico —ya en torno a 1530— que mejor es *hundir o rendir a distancia con la artillería que fiarlo todo al momento del abordaje*.

La artillería *se diversifica*. Es necesario distinguir entre piezas de tipo *cañón*, piezas de tipo *culebrina*, y *pedreros*. Las piezas tipo *cañón* se caracterizan por lanzar proyectiles de hierro —y de peso *relativamente elevado*—, a *distancias medias*. En relación con las piezas de tipo *culebrina*, tienen menor alcance y mayor peso de proyectil, y en relación con los tipos *pedreros*, mayor alcance, capacidad destructiva y precisión. Las piezas tipo *culebrina* se caracterizan por lanzar proyectiles de hierro, de *pequeño y mediano peso, a gran distancia*. En relación con las piezas tipo *cañón* tienen las *culebrinas mayor alcance*, pero también *menor peso de proyectil*. La *artillería pedrera*, a pesar de su construcción monobloque, mantiene la tradición de las viejas *bombardas*. Se caracterizaba, como ellas, por tener la *recámara*, que ahora forma cuerpo con la caña, de diámetro notoriamente inferior a ésta. Son los *pedreros* piezas de *corto alcance y proyectil de piedra*. La *caliza*, al romper, *se convierte en auténtica metralla*.

Quedan, además, las *piezas de cámara abierta* como las *lombardas* y los llamados *falconetes* y *versos de alcuza*; piezas, todas ellas, ya entonces, de *poco valor militar*.

El enemigo, *en presencia o en potencia*, influye decisivamente en este proceso de organización, que *es réplica ante una determinada situación estratégica y ante unas posibles reacciones tácticas*. No se alistaban los ejércitos, ni se estructuraban las escuadras y armadas con igual criterio, si se trata de combatir contra Francia, contra Guillermo de Orange o contra el imperio otomano. La índole del adversario, los recursos por él disponibles y el futuro teatro de la guerra, dan un claro tinte diferencial a la aplicación y ordenación de nuestros propios recursos materiales, personales, financieros y posicionales. Las estructuras resultantes pueden llegar a ser extremadamente complejas.

La principal línea de abastecimiento del ejército que opera en Flandes se inicia en Cataluña y Valencia y, a través del Mediterráneo, de Génova y de Milán —estado que cumple función de *plaza de armas española*—, cruza los Alpes y sigue después la ruta del Franco-Condado o la del Rin hasta los Países Bajos. Ello exige mantener el dominio del mar en el Mediterráneo occidental, neutralizar a Francia y asegurar la Alta Italia, los Grisonos y el curso medio y bajo del Rin; flanqueándolos con el Ducado de Saboya, el Franco Condado y Luxemburgo. La estrategia es, pues, *una estrategia de grandes espacios*, conjunción de *esfuerzos terrestres y navales*.

Las fuerzas navales españolas.

Bajo este prisma —bajo el prisma de un sistema *integral*— ha de ser contemplada la marina española del siglo xvi. La *marina española* es, pues, una *realidad natural* integrada por recursos *industriales* —atarazanas, astilleros, fundiciones, talleres y otras estructuras de apoyo—, *materiales* —buques, armas y capacidad de carga—, *humanos* —mandos superiores y utilizadores, gentes de guerra, de mar y de remo, y también maestranza embarcada y radicada en tierra—, *posicionales* —bases, apostaderos, atalayas y puertos—, y *financieros* —asignaciones, rentas, presas y demás frutos de la mar—, puestos todos, llegado el caso, y a petición de la *monarquía española*, al servicio de su *imperio*.

La *marina* se define, en el siglo xvi, como mercante, de pesca y de guerra, *más por su utilización que por su construcción*. Es evidente, sin embargo, que determinada *construcción* favorece el *armamento en guerra*. En esta época no abunda —aunque exista— la *marina de Estado*; prevalece la *marina de armamento particular* que la *corona*, para su utilización en guerra, asienta, fleta, embarga o requisa, para, después, ya a su cargo, reforzarla, artillarla —o mejorar su artillado—, alistarla de pertrechos y provisiones y guarnecerla con tropas. La *Hacienda Real* —expresión financiera de la *monarquía*— paga, salvo contadas excepciones, el servicio; a cuyo costo contribuye, en mayor o menor proporción, *todo el imperio*. En caso de necesidad o conveniencia la *monarquía* asienta, fleta, embarga, apresa o requisa también buques extranjeros, incluidas sus dotaciones, sean o no españolas. El *poder del imperio* permite que así sea.

Todo ello explica una compleja realidad. Hallamos *naos de guerra* y también *naos de mercancía*. Hallamos *pinazas* que cumplen, en las armadas y escuadras, funciones de exploración y enlace, y también otras destinadas a la pesca. *Balleneras* que cazan estos cetáceos y otras que controlan pasos obligados. El *filibote* o *filipote* es un buque manguado de poco calado, construido para navegar entre los bajíos de las costas de Flandes y Holanda, pero poco apto para cruzar el canal de la Mancha. Hallamos *filibotes*, artillados y guarnecidos, en la costa de Flandes actuando como guardacostas o como incursores, y a otros *filibotes ganando flete* en los mismos parajes. Hallamos *pataches* defendiendo las rías y las bocanas de los puertos —*pataches de guarda*—, a otros portando pliegos y reconociendo costas propias y enemigas —*pataches de aviso*—, y, a otros más, dedicados al pacífico tráfico costero. Hallamos *zabras*, a las que se califican de *armada* por estar *armadas en guerra*, destinadas a la guarda de la costa y a la escolta de convoyes. Pero hallamos también otras destinadas al transporte del correo. La *galizabra* —o *zabra agalerada*—, buque propulsado a remo y vela, es *esencialmente*, sin embargo, un buque de guerra que se destina al control y protección de costas y a misiones de aviso en el litoral cantábrico y flamenco, aunque también *portea* caudales y pliegos por ser buque rápido y seguro. Incluso la *urca* —embarcación esen-

cialmente mercante— aporta a la fuerza naval *su capacidad de carga* y con ello su aptitud para ser utilizada como *nave logística*.

Esta destacada ambivalencia entre utilización mercante y utilización *en guerra* se da también en los *galeones* y en las *galeras*. A pesar de ser el galeón un buque con acusada aptitud guerrera, con frecuencia hallamos *galeones de mercancía* que llevan y traen entre Sevilla, Lisboa e Indias, manufacturas, especias y metales preciosos. Igual ocurre con las galeras; buques de guerra por excelencia. Guerra y paz *se interpenetran*.

Articulación orgánica de las fuerzas navales españolas.

Las *estructuras navales* reflejan este hecho. El término *escuadra* supone en la Marina española —durante el siglo xvi— una determinada *unidad naval de combate* compuesta por dos o más buques, relativamente *homogéneos*, y organizados *permanentemente*, o con *tendencia a permanecer durante un tiempo*. Pero su raíz es más honda: la *escuadra* ha sido en España, esencial y tradicionalmente, *hasta entonces*, un conjunto de buques *capaz de navegar y combatir juntos y de forma ordenada*. Es, pues, una *unidad compuesta* por buques *armados en guerra* y adiestrados para *maniobrar en formación*.

Destaquemos, sin embargo, que la *escuadra*, *unidad originariamente táctica*, evoluciona, en la primera mitad del siglo xvi, hasta ser respuesta *orgánica* ante una *necesidad dada*, geopolítica o estratégica. La *escuadra* sólo navega y combate reunida *en las grandes ocasiones*. Este fenómeno *se acusa en el Mediterráneo*.

La pequeña *unidad transitoria* de carácter *táctico*, basada en la necesidad de recíproco apoyo, recibe el nombre de *conserva*, tanto si se constituye con buques *armados en guerra*, como si la integran buques *de mercancía*, dotados sólo de *elementales medios de defensa*.

Cuando para acometer una *jornada*, o para desarrollar un plan de operaciones, se reúnen varias *escuadras*, éstas solían agruparse, para la navegación y el combate, en *bandas*; *unidad esencialmente operativa* inspirada en la costumbre de distribuir la fuerza naval, si se forma en *escuadrón* —o sea, cuando se forma en *línea de frente*—, en dos agrupaciones: la constituida por los buques que se hallan a la *derecha* de la *capitana* y la constituida por los buques que se hallan a su *izquierda*.

Otra estructura de combate es la *armada*. La más plástica y exacta definición de la *armada* viene sugerida por Fernando III el Santo en el fuero de Sevilla: es *la hueste que nos habedes de facer por mar*. La *hueste* —en la Edad Media— quedaba constituida por los hombres en edad y situación de empuñar las armas, llamados —o *apellidados*— para una empresa o jornada. La *hueste* no era, por tanto, una fuerza permanente; ni, en consecuencia, la *armada*, que será *hueste por mar*. Todo ello aclara el valor de la expresión *mandar, juntar y formar armada*, que tan reiteradamente aparece en los documentos del siglo xvi y donde repetidamente se señala que la *armada* se reúne *para hacer alguna empresa*.

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

El hecho, pues, de *formar armada* implica la *movilización* —total o zonal— de los recursos navales del imperio y su integración en aquella mediante *prestación voluntaria*, fletamento libre o forzoso —este último llamado *embargo*—, y aun en casos extraordinarios, *por requisa*. Las embarcaciones así obtenidas eran, como fruto del sistema, de muy variado tipo y, en su mayoría, *mancas*. La misma variedad existía en cuanto al personal, en gran parte movilizado en sus propios buques, en menor parte obtenido mediante *levas*; no faltaron, sin embargo, *voluntarios*. El artillado de *armada* y la arcabucería de guarnición y de *refuerzo* eran suministrados de ordinario por las atarazanas reales.

A estas naves se unían, constituyendo el núcleo de la *armada*, las *escuadras* disponibles de galeones, de galeazas y de otros buques armados *en guerra*.

Se hallan, pues, las armadas, en su conjunto, constituidas, de una parte, por buques *esencialmente aptos para la guerra* por razón de construcción o de *estable armamento*, y de otra, por *buques*, generalmente de propulsión a vela, que pertenecían a particulares y que habían sido movilizados precisamente para aquella *ocasión*. El término *armada* no implica, sin embargo, *magnitud*. La *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias* cuenta, en un principio, con sólo cuatro bajeles *armados en guerra*.

En el último cuarto del siglo xvi se tiene clara conciencia de que debe organizarse y mantenerse una *armada* —la *Armada del Mar Océano*— como fuerza naval *permanente*; pero también se tiene de que aun cuando esta armada se divida, *para operar* en varias *escuadras*, todas y cada una de ellas *forman parte integrante* de la *Armada del Océano*, tanto cuanto se hallan en aguas peninsulares como cuando se hallen fuera de ellas. En el Mediterráneo, sin embargo, la armada no es todavía, a finales del siglo xvi, una fuerza *permanente*, sino un *recurso naval extraordinario*.

La llamada *mágica del nombre* hace que de nuevo se llame *escuadra*, en el último cuarto del siglo xvi, al conjunto de buques que —*de forma ordenada*— navegan o combaten *juntos*. Resurge el concepto de *escuadra*, contemplado como *unidad táctica*.

En el Mediterráneo, y en el último cuarto del siglo xvi, reciben también el nombre de *escuadras* las agrupaciones de cuatro galeras mandadas por un *cuatralbo*.

En la Gran Armada de 1588 forman *escuadra*, además de los *galeones* de Portugal y de Castilla, y las *galeazas* de Nápoles, todas ellas integradas por buques de guerra, las *escuadras* de buques *armados en guerra* de Guipúzcoa, Vizcaya, Andalucía y Levante. A estas *escuadras* —o sea, a los buques *de guerra* y a los buques *armados en guerra*— se une un buen número de *zabras*, *pinazas*, *pataches*, *urcas* y *carabelas*, además de cuatro galeras —buques estos últimos que, como era lógico y dada la dureza de la travesía, no llegaron a su destino.

Otra estructura que es necesario analizar es la llamada *flota*. En el siglo xvi se entiende por tal, *en lengua española*, no sólo un *ayuntamiento de navíos cualesquiera* —como resulta de las medievales Partidas del

sabio rey Alfonso—, sino *una agrupación de bajeles organizada para la explotación del tráfico marítimo en orden a su mejor control y seguridad*. La flota es, pues, en el siglo XVI, una estructura marítima mercante que trata de lograr la seguridad del tráfico mediante la navegación en convoy.

Son las más conocidas flotas, las oceánicas de Nueva España y Tierra Firme; aunque cumplieron también importante función las llamadas de las Lanas —entre los puertos del norte de España y Flandes— y del Andalucía. Cada flota estaba militarmente organizada y contaba con sus propios medios de defensa. A veces, se reforzaba con buques armados en guerra.

Analicemos finalmente el corso. La monarquía española siempre se mostró poco favorable a su autorización; incluso contra el turco. La mayoría de las campañas de corso efectuadas por los españoles se realizaron en el Mediterráneo, bajo bandera de la religión de San Juan, y en el área del Cantábrico, al amparo de las provincias de Flandes.

Es necesario, para valorarla, comprender esta actividad en un todo diferente de la piratería, si se respetan los usos bélicos. Sólo puede combatirse en corso contra quien se halla en situación de guerra declarada. La guerra —por tierra y por mar— es la primera industria que se nacionaliza y se hace industria de estado. El corsario es un empresario particular de la guerra; de una guerra al servicio de su patria y de acuerdo con su soberano, pero llevada por su propia iniciativa, cuenta y riesgo, sin integrarse en las formaciones regulares, pagando al César lo que es del César y tomando para sí los restantes frutos de sus campañas. Al éxito de la guerra —que en su función política es única e indivisible— contribuyen tanto las nacionalizadas armadas reales como el corsario —empresario por cuenta propia—. Quizá a nuestro rígido imperio le faltaron empresas por cuenta propia.

En 1588, y de haber dispuesto de una flota corsaria, hubiéramos podido constituir las escuadras auxiliares con buques armados para el corso en lugar de por mercantes movilizados para la ocasión, que al quedar boyantes por no cargar mercancía, presentaban mas pantalla a la mar y al enemigo, y que dotados de un artillado meramente defensivo hubo que reforzar con piezas de mayor potencia y alcance. Tampoco las dotaciones de mar estaban hechas a la guerra en estos buques. Felipe II entendió el problema y después de 1588 favorece el corso durante un tiempo.

Tan complejas estructuras exigían un también complejo sistema de mando que asegurase, de una forma jerarquizada, la conducción política, la alta conducción estratégica, la regulación logística de conjunto, la conducción y control de operaciones en los distintos ámbitos, la organización y utilización de la fuerza y el adecuado sostenimiento de ésta en paz y en guerra.

La fuerza naval inglesa.

No existe en Inglaterra —en esta época— un concepto integrativo de fuerzas armadas. La marina de la reina; los cuerpos expedicionarios

que ésta envía a Flandes; la guardia de su real persona; los contingentes señoriales y en especial la caballería; las milicias territoriales y las fuerzas navales francas que ejercen en la mar la piratería y el corso, *son contempladas como realidades en un todo distintas*. En su conjunto se presenta, tanto el ejército como la marina, *con una estructura esencialmente medieval*. No hay un común órgano regulador.

La defensa territorial está confiada, *en cada condado*, a su conde. Sólo en casos muy cualificados se nombra, por comisión de la reina, un *mando zonal* ajeno a las estructuras señoriales. Así ocurre en 1563 con sir Richard Grenville —nombrado comandante en jefe de la zona de Cornualles— y con sir Walter Raleigh —a quien se confía la defensa de Devon—. Ambos pertenecen, sin embargo, a la clase de caballeros; pero no a la de los lores, o sea, *a la clase de los señores de pleno derecho*.

Las tropas alistadas para combatir en Flandes se sienten vinculadas, *concretamente*, a esta particular campaña y no pueden considerarse, sin más, como *un cuerpo de intervención rápida a todo azimut*.

La reducida guardia personal de la reina se considera ligada a ella; no se siente núcleo de élite del ejército. Tampoco asume esta mentalidad la milicia; ni siquiera sus *trained bands*. Los contingentes señoriales, y en especial la fuerza a caballo, tienen plena conciencia de su función social, que más que integradora es diferenciadora.

Otro tanto ocurre en las fuerzas navales. Los buques de la reina —que en la fuerza *anti-armada* de 1588 representan tan sólo el *veinte por ciento* de los efectivos totales ingleses— tienen una estructura orgánica distinta de la que hallamos en las naves y embarcaciones pertenecientes a los contingentes *movilizados* en Londres y en los Cinco Puertos, y de la organización que se advierte en los *voluntarios* —buques dedicados de ordinario a la piratería y al corso— que acuden a reforzar, en 1588, el dispositivo de protección y defensa inglés.

El *voluntario* presenta acusadas peculiaridades. Es un buque propiedad de *privados* —no es, pues, propiedad de la reina—, pero ha sido construido y armado *para la guerra*; guerra hecha a iniciativa y beneficio de su armador y sin más intervención real que la participación que la corona ostentara en los apresamientos y entradas. La estructura orgánica del buque —aunque originariamente mercante— toma, poco a poco, carácter militar. Sus *maestres* se sienten *capitanes* y terminan atribuyéndose, con ello, una cierta *representación* real.

Es, pues, completamente distinta la actitud que adopta, *en una movilización*, el armador —o el maestro— de un buque efectivamente destinado y armado para el tráfico mercante o pesquero y la que adopta el armador o maestro de un buque *voluntario*, construido, armado, artillado, pertrechado y dotado para la piratería o el corso. Los primeros *tienden* a cubrir en la fuerza naval funciones auxiliares. Los segundos, a cubrir *funciones esencialmente combativas*, aunque con los límites de su tonelaje, artillado y dotación.

Existe, pues, una gran diferencia entre la concepción española de *armada* y la formación de los grandes contingentes navales ingleses reunidos a título de *hueste naval*. En España, el núcleo constituido por

las escuadras de galeones, galeazas y galeras —verdaderos buques de guerra— se refuerza con navíos armados en guerra —que son navíos artillados, pertrechados y guarnecidos de antemano o para la ocasión— y con naves de mercancía a quienes se encomiendan funciones logísticas. El buque armado en guerra, aunque se halle armado establemente para tal fin —navío de armada—, no es de ordinario, en nuestra marina, un verdadero buque de guerra. En Inglaterra, sin embargo, el buque voluntario, aun cuando sea y es en realidad, buque de armamento particular, está construido, artillado, armado, dotado y pertrechado para el combate. Es, pues, un verdadero buque de guerra que si bien no pertenece a la reina se halla, en las grandes ocasiones, a su pleno servicio. Su organización interior y su disciplina es distinta, no obstante, de la que impera en los buques de la reina.

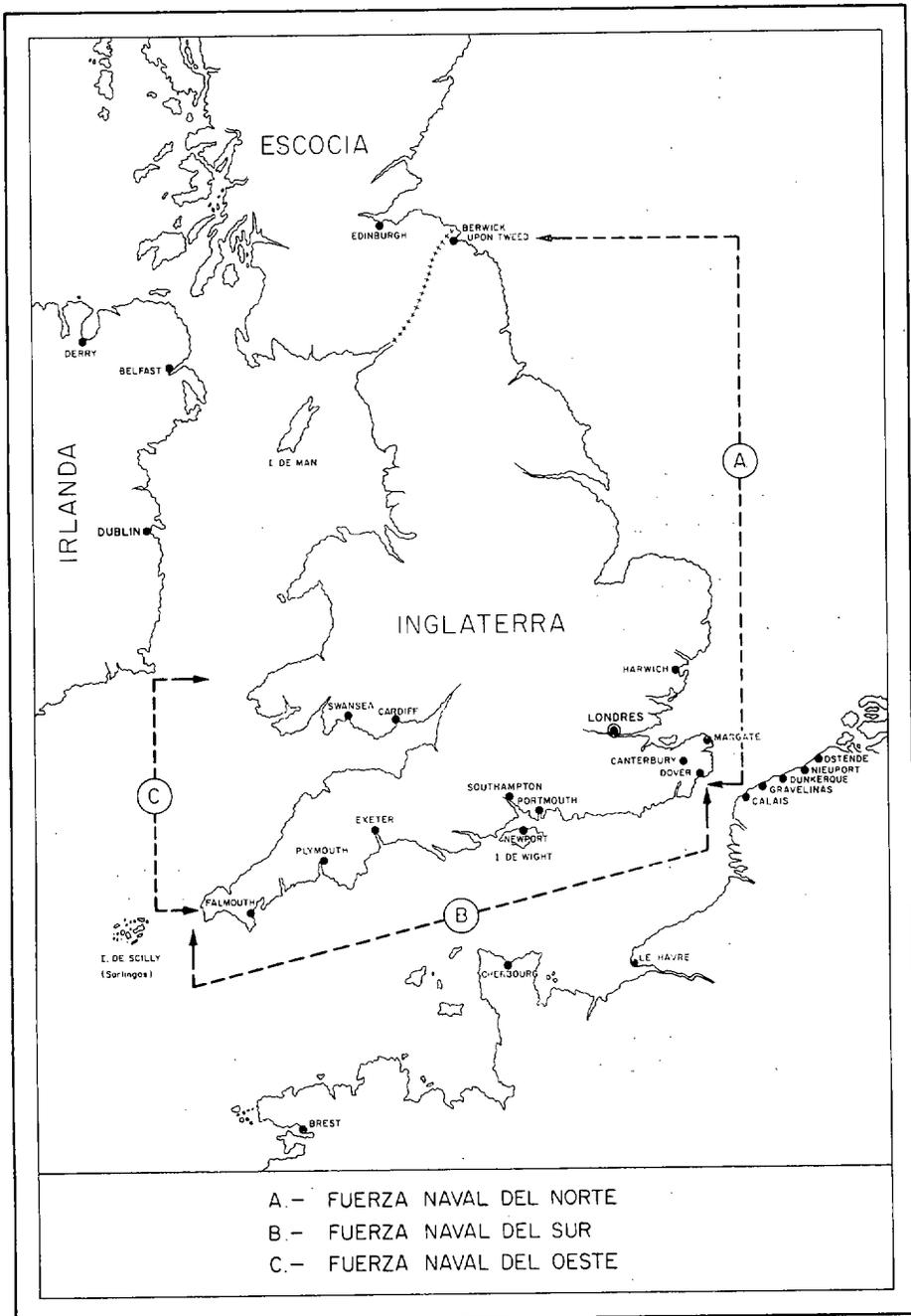
Los sistemas de gestión económica de la fuerza naval inglesa adoptan, según las circunstancias, diversas fórmulas; pero, en general, son bastante concordes con los esquemas españoles. Los grandes contingentes navales ingleses se reúnen —a excepción de los buques de la reina que constituyen el núcleo de la fuerza naval inglesa— a título de prestación, unas veces obligatoria y coactiva y otras voluntaria, recibiendo o no contraprestación económica sus armadores, según los casos y situaciones. El llamado voluntario procura, sin embargo —y M. Lewis da fe de ello—, no comprometer excesivamente su buque en la defensa del suelo metropolitano inglés. En estas acciones prefiere tratar de hundir a distancia al enemigo, que apresarlo. Así disminuye el riesgo propio, pero también su eficacia en combate.

La composición de la fuerza naval inglesa es, como también ocurre con la española, muy compleja. Junto a los buques calificados, en fuentes inglesas, de galeones, hallamos naves —algunas equivalentes a las hanseáticas urcas y otras a las españolas naves de armada—, embarcaciones propulsadas a remo y vela, calificadas en fuentes inglesas de galleys —o sea, de galeras—, y también pinazas. Hawkins logra poner en servicio dieciocho de ellas aptas para su utilización en alta mar y en tareas auxiliares. Resulta hoy imprescindible acometer científicamente el estudio de esta heterogénea fuerza naval; único procedimiento para analizar los componentes y estructura de tan abigarrado conjunto.

Tradicionalmente la fuerza naval inglesa se articulaba en tres grandes unidades: la del Norte, que cubría la costa desde Dover hasta la frontera escocesa; la del Sur, que cubría la costa del Canal, desde Dover hasta Cornualles, y la llamada del Oeste, que cubría el mar de Irlanda. Cada una de estas tres grandes unidades toma, por influencia castellana, el nombre de flota —en inglés fleet—. Más tarde, y también por influencia castellana, se denomina escuadrón —en inglés squadron— a la unidad operativa destacada de una flota, después, por extensión, el cuerpo táctico en que se articula esta última. La primera vez que una flota inglesa opera articulada en varias unidades tipo squadron es —según Howarth— en 1588 y frente a la Gran Armada.

Corresponde, en líneas generales, al aquí descrito esquema, el despliegue de la fuerza naval inglesa que fue establecido ante el inminente peligro, en 1588, de invasión española. Lord Seymour, asistido por

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA



sir William Wynter, tiene a su cargo *la flota del Támesis* —también llamada, con mayor o menor propiedad, *del estrecho de Dover*—, flota que cubre el ámbito Norte, o sea, la costa comprendida entre Dover y Berwick upon Tweed; lord Charles Howard of Effingham —que ostenta el cargo de *Lord High Admiral*—, asume el mando de la *flota principal*, flota que cubre el *ámbito sur*, o sea, la costa comprendida entre Dover y Cornualles, y sir Francis Drake tiene a su cargo el llamado *Western Squadron* que cubre, en un principio, los accesos meridionales del canal de Irlanda, pero que se transforma, en los momentos más críticos y con el apoyo de la flota de Howard, *en fuerza de incursión*, que llega a situarse a pocas millas de La Coruña, *en su afán de cortar el paso a la Gran Armada*. Comprendiendo la excesiva audacia de la maniobra y dados los vientos reinantes, *la fuerza regresa sin tardanza a las costas inglesas*.

El desarrollo de la empresa española contra Inglaterra modifica, pues, el despliegue inicial. La flota principal del *Lord High Admiral* se une primero al *Squadron* de Drake y después, en Dover, se le incorpora la flota de Seymour. Antes de verificarse la conjunción entre las fuerzas de Howard y de Seymour decide lord Howard, en su calidad de *Lord High Admiral*, articular la flota a sus órdenes en cuatro *squadrons* o *cuerpos tácticos*. No se trata de una *división de fuerzas*, sino de su *articulación táctica* en distintos *cuerpos*, puestos, respectivamente, a cargo de Howard, de Drake, de Hawkins y de Frobisher. Estas *unidades colectivas* no se muestran muy hábiles en la maniobra, probablemente a causa —es la primera vez que una *flota* se divide en *escuadrones*— de su *falta de adiestramiento*. Se limitan a navegar *en cuadrilla*, siguiendo a su jefe, y a no tomarle el barlovento; no se adoptan propias y verdaderas *alineaciones*. Su táctica es la de *ataque en jauría*.

El poder real en España.

El *centro del poder*, el *eje* fundamental de gobierno de los reinos y estados que integraban la monarquía española, es —en el siglo xvi— *el rey*. Quizá en esta monarquía, más que en cuerpo político alguno, es el monarca el punto coherente del conjunto. Castilla, Milán, Aragón, Granada, Nápoles, Flandes o las Indias constituyen *en común* un *sujeto político* por el hecho de tener al *rey de España* por soberano. La perseverancia en *realizar* la idea de España; en dar actualidad política, primero, y perennidad, después, a los postulados históricos y geográficos mediante una bien combinada teoría de enlaces matrimoniales, alianzas, conquistas y anexiones voluntarias, hablan muy alto de la sensibilidad política de nuestros *reyes* y de sus *consejos*.

Los monarcas españoles de la Casa de Austria conciben el poder como *una misión divina*. Este sentido finalístico del poder que ejercen, *dota a todos ellos de una indudable grandeza*. La misión se transmite *por herencia*. Mediante ésta se da *continuidad* a la realeza y se *facilita* la *formación* del futuro soberano. Pero los privilegios de la herencia *hay que convalidarlos con el mérito*. El monarca no sólo es *historia*, es también *proyección de futuro*.

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

Junto al rey, son los *consejos* piezas esenciales para el equilibrio estructural de la monarquía española. A ellos incumbe, *con su opinión y asesoramiento*, que *el rey se mantenga en la medida justa de su poder*. En la naturaleza de la soberanía está que el monarca *pida ayuda* al consejo, pero conservando *la suprema potestad de resolver*. Los consejos son, tan sólo, salvo particular delegación, *órganos deliberantes y asesores*.

En los *consejos de estado y guerra* —a quienes corresponde, respectivamente, la *conducción política*, y la *coordinación y regulación* del esfuerzo militar *en mar y en tierra* y la formulación de la *alta estrategia*— sólo *preside el rey*.

Es interesante destacar que en uno y otro, el soberano *forma cuerpo* con el consejo. El rey, los consejeros y los secretarios cumplen distintas funciones, *pero constituyen*, sin embargo, todos juntos, *un órgano de conducción único*. Los *consejeros* deliberan y emiten su parecer, el *rey* decide, y los *secretarios*, que han preparado los necesarios antecedentes y consignado los varios *pareceres*, redactan la resolución adoptada y la comunican, *de real orden*, a sus destinatarios. Cuando el *rey no asiste*, dirige las deliberaciones el consejero presente *más antiguo*, si no había sido elegido, *con carácter permanente*, un *decano*. La unidad del órgano de conducción *permanece*, porque aun no estando el rey presente, los *pareceres* del consejo eran elevados en todo caso al *soberano*, por medio de los secretarios de estado y guerra, *para su resolución*.

Si se analiza el ejercicio de la potestad real por Carlos I y Felipe II, se concluye que uno y otro permitieron a sus colaboradores la mayor iniciativa, y les confiaron grandes responsabilidades en el gobierno y administración de sus estados. Lo que caracteriza a estos monarcas es no haber hecho abdicación de sus funciones mayestáticas. Incluso se advierte en los reinados de Carlos I y Felipe II una más recta y efectiva distribución de planos orgánicos: Carlos I, el emperador caudillo, aunque está presente en la jornada de Argel confía el mando de la flota, en calidad de capitán general de la mar, al príncipe de Melfi, y el del ejército de desembarco, al duque de Alba. En la conquista de Portugal, Felipe II sigue de cerca al ejército, pero no toma su mando: el rey mantiene la conformidad al plan del *conjunto*, pero no se confunde con ninguna de sus *partes*.

La política naval, que es *política*, al fin y al cabo, la establece y dirige, en esta época, el *monarca*, asistido de los correspondientes órganos deliberantes y ejecutivos; no sólo porque era *“el único que poseía las informaciones exactas y completas”*, sino especialmente por ser la *decisión* en la *conducción política*, misión *privativamente real*.

La conducción política en España.

El *Consejo de Estado* es el principal colaborador real en la *conducción política*. La presidencia del Consejo de Estado correspondía, como ya se ha dicho, *al propio rey*, que nombraba sus miembros entre los *sujetos de mayor suposición de la monarquía*, *acreditados no por su sangre, sino por su conducta al frente de virreinos, ejércitos, embajada*

das, sedes o tribunales. La competencia específica de este Consejo viene así definida por un embajador en Venecia: en él *se determinan las guerras que se han de emprender, las paces que se han de tratar, la comunicación y modo que se ha de tener con otros príncipes, las embajadas, los casamientos de personas reales y todo lo grave y supremo del gobierno.*

El Consejo de Estado es órgano deliberante, no es decisorio ni ejecutivo. Cuando asume funciones tales como mantener correspondencia con embajadores o virreyes, y aun recibirlos en audiencia, *está actuando para mejor conocer los hechos sobre los que debe dictaminar; no está ejerciendo prerrogativas de mando, del que carece.* Puesto al servicio del monarca —punto coherente de toda la monarquía— el Consejo de Estado fue *memoria de lo que pasó, disposición de lo presente y providencia para lo venidero*; por ello, su mayor grandeza reside en *no haber pertenecido a ningún reino ni dominio en particular, y ser, por el contrario, el núcleo deliberante que, formando cuerpo con el rey, constituía el supremo órgano de conducción política de toda la monarquía de España.*

Los secretarios de Estado lo eran a la vez del rey y de este Consejo. Su existencia *hace posible* que el rey no asista a las sesiones del Consejo de Estado, logrando así que los consejeros se expresen más *libremente*, pero, en todo caso, los pareceres allí emitidos son elevados al rey por los secretarios.

En los últimos años del reinado de Felipe II funciona con carácter permanente la llamada *junta de noche*, integrada por don Cristóbal de Moura, don Juan de Idiáquez y el conde de Chinchón, con asistencia del secretario Mateo Vázquez y bajo presidencia real —material o formal—. *En esta junta se trataban todas las cuestiones de importancia.* Actuaba en régimen de *ponencia*. De los asuntos de Portugal se encargaba especialmente Cristóbal de Moura; de los asuntos del Norte o *de Estado*, Juan de Idiáquez, y el conde de Chinchón —que era tesorero general de la corona de Aragón— de los asuntos de estos territorios y de Italia. Una vez oído el ponente, los demás consejeros decían *lo que se les ofrecía.*

El Consejo de la Guerra.

La competencia del Consejo de la Guerra se extiende no sólo a todos los territorios de la monarquía española, sino también *a cualquier armada, escuadra, buque, ejército o guarnición española o al servicio de España* —aunque se halle *en tierra extranjera*—. A él corresponde *conocer privativamente* de las materias militares y ejercer, en su más alto grado, la jurisdicción castrense. Es de advertir que el Consejo de la Guerra, como el de Estado, es tan sólo *órgano deliberante* y que la *decisión* —incluso en materias de justicia— *corresponde exclusivamente al rey*, que, sin embargo, forma cuerpo con el Consejo de la Guerra.

La relación entre ambos consejos resulta clara. Es competencia del Consejo de Estado *pensar en todo aquello que tocaba a la política*

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

de la corona y en su virtud, determinar cuándo convenga la paz y cuándo la guerra, o sea la selección del instrumento político —la guerra es uno de ellos, como la diplomacia es otro—, mientras el Consejo de la Guerra debía ocuparse de la preparación, conservación y empleo del instrumento militar. El Consejo de la Guerra no es, por tanto, un órgano paralelo al Consejo de Estado, sino un órgano funcionalmente subordinado, en lo político, a éste.

La misión estructural influye notoriamente en la composición del Consejo de la Guerra. Es necesario que se procure, ante todo, la continuidad de orientación y es adecuado medio para conseguirla que consejeros de estado formen parte también de aquél. El Consejo de la Guerra quedaba, pues, constituido por los consejeros de estado con experiencia militar; más un núcleo de consejeros nombrados entre los militares y marinos de mayor ciencia y experiencia.

Además de los consejeros y del rey, que lo preside, forman parte del Consejo de la Guerra los secretarios, que son, de ordinario, dos, uno para las cuestiones referentes al ejército y otro para las referentes a la marina o negociación de armadas y galeras.

Unas veces actuaba el Consejo de la Guerra en consejo pleno; otras constituyendo comisiones —o juntas— encargadas, con carácter permanente o no, de una concreta tarea orgánica, estratégica o logística. Así lo fueron, entre otras, la Junta de Galeras, y la Junta de Armadas.

El Consejo de la Guerra, formando cuerpo con el rey, es, ante todo, el órgano que regula la preparación y mantenimiento del instrumento militar y que lleva la superior conducción estratégica, puesto que la conducción estratégica zonal, a ella subordinada, corresponde desarrollarla a los jefes de los distintos teatros de operaciones.

En su tarea de preparar la fuerza militar y naval —ya que este Consejo entiende tanto de los problemas que afectan al ejército como en los referentes a la marina— el Consejo de la Guerra ordena y vigila el acopio y distribución de armas, municiones, pertrechos, provisiones y equipo; establece previsiones; dispone, promueve e inspecciona las construcciones navales y los contratos de asiento; ordena y autoriza levadas, embarga naves, reglamenta y somete a ordenanza el armamento de los buques y fija su artillado y dotaciones, determina sueldos y raciones, asigna medios y recursos. Los nombramientos de los mandos superiores, militares o navales, se despachaban de ordinario por conducto del Consejo de la Guerra, con deliberación, en los más altos cargos, del Consejo de Estado.

La conducción estratégica que ejerció el Consejo de la Guerra sobre el conjunto de las fuerzas armadas era exclusivamente de alto nivel.

El Consejo de Hacienda.

Los medios financieros condicionan, entonces como ahora, el desarrollo y aun el mantenimiento del poder naval. Con frecuencia los desvelos

logísticos del *Consejo de la Guerra* se estrellaban ante las dificultades económicas, no siempre debidas a falta de recursos. El órgano rector de las finanzas fue, desde 1523, el *Consejo de Hacienda*, al que correspondía informar en la asignación, *que decidía el rey*, de recursos dinerarios a la marina. También correspondía a este *Consejo*, en buena parte, *la fiscalización del gasto*.

Los consejos territoriales.

Además de estos tres *consejos mayores* de carácter *funcional* —Estado, Guerra y Hacienda— existían otros seis *consejos*, asimismo, *mayores*, pero todos ellos de carácter *territorial*; cada uno encargado de los asuntos referentes a un conjunto de reinos o provincias del imperio, unidos entre sí por lazos históricos o posicionales. Estos eran los *consejos* de *Castilla*, de *Aragón*, de *Indias*, de *Portugal*, de *Italia* y de *Flandes*. Su competencia, al incluir cuestiones que afectan a la *defensa terrestre* —y alguna vez *naval*— del territorio a su cargo, implica una intensa relación con el *Consejo de la Guerra*, que acusa todavía la *entrega de forzados* a las *escuadras de galeras*, y de condenados a los *presidios* territoriales. Es muy relevante su función *logística de obtención*.

Los consejos menores.

Los tres *consejos menores* —denominados de *Ordenes Militares*, de *Cruzada* y del *Santo Oficio*— tenían muy diversa índole. El primero controlaba los servicios prestados por quienes pretendían ingresar en una *orden militar*. El segundo tenía a su cargo la obtención y asignación de los recursos financieros producidos por esta pontificia *bula*; mientras el *Consejo del Santo Oficio* cubría el necesario servicio de orientar, explotar y controlar la información —y la contrainformación— sobre musulmanes y protestantes, y asegurar la represión de las acciones subversivas que pudieran efectuarse al amparo de razones —o de seudorrazones— religiosas.

Los consejos ingleses de conducción política y gobierno.

Es de gran interés comparar el expuesto esquema —el esquema de gobierno español— con los *consejos* que auxilian a Isabel I de Inglaterra en la gobernación de su reino.

La *corona* inglesa dispone, a *nivel central*, de un sólo y único *consejo* —conocido como *Privy Council* o *Consejo Privado*—, que tiene universal competencia. La mayor parte de su labor es, sin embargo, de carácter administrativo y sólo en una pequeña parte atiende a problemas de gobierno y de conducción política. En él se mezclan cuestiones civiles, militares y eclesiásticas.

Así, en 1588, y ante la presencia de la armada española en aguas inglesas, el *Consejo Privado* recaba del *Consejo del Norte* su mayor celo

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

en el aprovisionamiento y municionamiento de la fuerza de persecución dirigida contra la armada mandada por el duque de Medina-Sidonia; alerta a los estados de Holanda de la proximidad a sus costas de la dicha fuerza española; exige, en nombre de la reina, que Hamburgo y Dinamarca no reciban en sus puertos a la armada de Medina-Sidonia; da instrucciones a la escuadra inglesa que se halla fondeada frente a las tropas del duque de Parma; castiga los insultos dirigidos al *Lord High Admiral*; y trata de la vagancia, del paro, de problemas de administración local, de supervisar la justicia,... y del hallazgo de un depósito oculto de ornamentos religiosos *papistas*.

La gran masa de problemas a su cargo asfixian al *consejo*, que no opta por especializarse *por funciones*, sino que reacciona *reuniéndose con más frecuencia*. De dos sesiones *semanales* se pasa a dos sesiones *diarias* —incluso domingos.

Aparte de este *Consejo Central de la Corona* existen: el *Consejo del Norte*, radicado en las proximidades de la frontera escocesa, y que tiene como esencial función los asuntos del vecino de Escocia; y el *Consejo de las Marcas*, que se ocupa de los territorios de etnia céltica, a quien el presidente de este *Consejo* califica de *gente bárbara, desobediente, ladrona e incivil*. Los náufragos de la gran armada sufrieron, desgraciadamente, en sus carnes la realidad de esta observación. Justo es reconocer que algunos obispos y jefes de clan ayudaron abnegadamente —incluso con riesgo de sus propias vidas— a estos náufragos.

Indudablemente existió, por parte inglesa, una marcada voluntad de enemistar a irlandeses y españoles —*pueblos católicos ambos, y también enemigos de Inglaterra*— divulgando las atrocidades cometidas por las gentes de Hibernia contra los soldados y marineros de la gran armada. Pero gran parte de los asesinatos, esto es cierto, *fueron cometidos bajo inducción o bajo órdenes de las autoridades inglesas de ocupación y por tropas que estaban a su sueldo*. No respetaron estos bárbaros las más elementales reglas de la guerra. La pobreza del pueblo irlandés no constituye, sin embargo, eximente para tales conductas, ni tampoco el cerival miedo que los gobernadores ingleses —y sus lacayos ingleses e irlandeses— tenían a los españoles.

No existe en Inglaterra —en 1588— un órgano paralelo a nuestro *Consejo de Guerra*. El *Lord High Admiral*, su lugarteniente o *lieutenant of the Admiralty*, y también el *navy board*, se hallan a *nivel orgánico inferior*. Existe, sin embargo, una crónica tensión entre el *Consejo Privado* y el *navy board* a causa de la poco escrupulosa administración que los miembros del *board* aplican a los recursos nacionales asignados a la fuerza naval inglesa. Son poco lisonjeros los calificativos que reciben los Gonson, Hawkins, Borough y otros. No reciben mejor trato, es cierto, los almirantes y los nombramientos por comisión real. Llega incluso a decirse que *todos los lord admirals son unos piratas*. Es evidente que *lord Seymour —Admiral—*, y sir Francis Drake —nombrado *bajo comisión real*— lo fueron, sin duda, y así lo reconoce —condicionada o paladinamente— el profesor del *Naval War College* Michael Lewis en sus magníficos estudios sobre la historia de la marina inglesa.

Organos periféricos de gobierno en España.

En la periferia, los órganos de gobierno de la monarquía son fundamentalmente, en cada uno de los reinos y principados de la corona de Aragón, y también en Portugal y en Indias, los *virreyes*; en Castilla y en Flandes esta función se halla encomendada a los *gobernadores*.

El hecho de que la corona de Castilla venga gobernada directamente por el monarca y no por medio de *virreyes*, da una particular fisonomía a su estructura institucional. La amplitud y complejidad de funciones que recaen sobre el rey le obligan a delegar en el Consejo de Castilla un siempre mayor número de asuntos. El Consejo de Castilla se transforma en un órgano no ya de consulta, sino de gobierno, que extiende su competencia sobre todos los reinos y territorios de la corona de Castilla.

Es significativo que en el triunvirato o Junta de Noche organizada por Felipe II para tratar de los asuntos importantes, no hubiera un consejero encargado de los asuntos de Castilla, como lo hubo en los asuntos que afectaban a Portugal, Aragón, Italia o Flandes. La razón de este hecho es que los negocios castellanos se despachaban, de ordinario, por cámara, esto es como asuntos de pura gobernación interior, si no eran ya resultados por expediente del Consejo de Castilla.

En los comienzos del siglo XVI se vincula, en los *virreyes*, la *capitanía general de su territorio*. Los asuntos que afectan al mando de tropas y a las operaciones militares en el territorio, los despacha también, en consecuencia, la persona del virrey, pero como *capitán general* del reino o del principado. Es excepcional que los cargos de virrey y capitán general recaigan en distinta persona.

El mando del *capitán general* del reino o principado se extiende tan sólo, sin embargo, al ámbito terrestre y sólo excepcionalmente a las fuerzas navales; aunque éstas hayan sido armadas y sostenidas específicamente a cargo de su territorio virreinal. En este último caso tiene como virrey —no como capitán general del reino— derecho a intervenir y fiscalizar su administración, pero en el campo operativo sólo puede proponer, de acuerdo con el Consejo de Guerra y con el capitán general de la mar o del océano. Las escuadras de armamento territorial y las de guerra tienen sus propios *capitanes generales de escuadra*.

Los pequeños armamentos navales de carácter local, cuando no se les había nombrado particular capitán general, se reputan a las superiores órdenes del *capitán general del reino*, sin perjuicio de su directo mando naval, que en todo caso gozaba de amplia autonomía.

Es, sin embargo, función virreinal la conservación de las fortalezas y castillos, exigiendo incluso, si fuere menester, prestación personal a los paisanos, y también lo es, de ordinario, la jurisdicción sobre las tropas llamadas *provinciales*. La jurisdicción de los *asoldados* le corresponde, pero no como virrey, sino como *capitán general del reino o del principado*. A los *virreyes*, como tales, confía el monarca, despachando en el ámbito del Consejo de la Guerra y con ocasión de los grandes ar-

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

mamentos navales, la superior gestión de la obtención y acopio de recursos necesarios para construir y poner en servicio los buques.

A los virreyes les auxiliaban en su gestión, *gobernadores*, ordinarios o extraordinarios.

La organización territorial inglesa.

En la segunda mitad del siglo xvi, el condado es todavía, en Inglaterra, la básica institución territorial. También lo es en Gales e Irlanda. De ordinario viene regido, cada uno, por el propio *earl* —o *conde*— de su título.

Constituye el *condado*, en la vida social inglesa, el real y verdadero esquema de encuadramiento, tanto en el campo cultural y económico, como en el político, judicial y administrativo. Su importancia es esencial en todo cuanto se refiere a la *defensa del territorio*. Esta se organiza *por condados*. También la obtención de recursos financieros y de provisiones se realiza a través de sus órganos.

Es frecuente, sin embargo, en esta época que la reina encargue a un *privy councillor*, o a otra persona de especial confianza, la *supervisión* o la *superior gobernación* de uno o varios *condados*, en calidad de *lord lieutenant* de la soberana. Incluso, a veces, el *lieutenant* designado es ya *conde* del territorio puesto a su cargo por la reina. El nombramiento de *lord lieutenant* le confiere, sin embargo, más amplias facultades, pues *teniendo el lugar* de la soberana —y dentro de las atribuciones dadas por ella— puede hacer lo que como *conde* no podía.

Así, hallamos a Burghley como *lord lieutenant* de Lincoln, Essex y Hertford; a Hunsdon como *lord lieutenant* de Norfolk y Suffolk; al conde de Derby como *lord lieutenant* de Lancashire y Cheshire; a Hatton como *lord lieutenant* de su propio condado de Northampton. El conde de Pembroke tiene a su cargo, como *lord lieutenant*, no sólo Somerset y Wiltshire, sino también los condados galeses y las llamadas *marcas* del País de Gales. También se designa un *lord deputy* para Irlanda. En 1595 —señala Rowse— hay nombrados diecisiete *lords lieutenant* para los veintinueve condados ingleses.

La amplitud y complejidad de las funciones encomendadas a estos *lords lieutenant* motivan la necesidad de designar por real comisión, los llamados *deputy lieutenants*; que tenían a su cargo, principalmente, *funciones militares*. A ellos correspondía la responsabilidad de pasar *muestra* a la milicia del condado, la de seleccionar los componentes de las *trained bands* y proveerles de buenas armas y armaduras, y la de inspeccionar la *red de alerta*.

Debía haber, por lo menos, dos *deputy lieutenants* en cada condado, aunque en las zonas más expuestas a un desembarco hallamos hasta diez.

Si se compara la organización territorial inglesa con la española, se observa en aquélla una acusada permanencia de formas y estructuras medievales de carácter señorial, cuando ya en España prevalecen fórmu-

las orgánicas de base nacional. Existe, sin embargo, una clara voluntad, por parte de la reina Isabel, de imponer, a través de los *lords lieutenant*, su autoridad en todo el país.

Información, posta y cifra, en la monarquía española.

Además de la *información de contacto* que los mismos combates proporcionaban; de la *obtenida* por las fuerzas terrestres y navales en *operaciones de exploración o de reconocimiento* y de la que las *embajadas* transmitían —especialmente las radicadas en París, Roma y Venecia— se establecieron, en la proximidad de los territorios enemigos verdaderos *centros colectores de información*, apoyados en una amplia y densa *red de informadores*. Quedaba constituida ésta, de una parte, por *agentes que residían establemente* en territorio *enemigo o neutral* y que se comunicaban con el *centro de información* correspondiente por medio de *agentes de enlace*, encargados de la transmisión de avisos y noticias mediante *fragatas o zabras* que periódicamente recalaban en los *diferentes puertos de una ruta dada*, o a través de *mercaderes*. Se mencionan en los informes, estos agentes residentes, *con un nombre convencional* y la *indicación del lugar de residencia*, destacando siempre el *punto de procedencia* de la información que se recoge. Algunas veces se mencionan con la fórmula *...del hombre que allí se tiene para entender las particularidades de lo que hay*.

En unas ocasiones sus informaciones son *espontáneas*; en otras son fruto de un *plan de información* y de sus concretas *demandas*, que exigen, del *agente informador*, contactos y desplazamientos.

Además de este tipo de *agentes residentes* se utilizan los llamados *espiones*, enviados como *proprios* para una misión dada, de la que se tiene noticia por la *relación* hecha a su regreso. Se reclutan ordinariamente entre gentes que tienen la lengua y hábitos del lugar en que deben operar, *para que no levanten sospechas*. El sereno y callado heroísmo de estos hombres llevó incluso, a uno de ellos, a enrolarse como remero en la armada turca, pudiendo, merced a ello, dar aviso de que Malta iba a ser atacada.

También, en ciertos casos, se utiliza, *con fines de información*, la colaboración de *extranjeros* que, puestos en contacto con *agentes españoles*, con motivo de un viaje o de un negocio, estaban dispuestos a *continuar, despues, suministrando información militar o política yendo a todas las partes donde fuere necesario para avisar de todo lo que se ofreciere en servicio de su majestad*.

Entre los informadores es necesario mencionar también a los *renegados y contritos* que, arrepentidos de su acción, o movidos por otros intereses, traicionaban a sus nuevos correligionarios; y, asimismo, a quienes, aparentemente protestantes o musulmanes, seguían en lo íntimo fieles al *catolicismo*, y dispuestos a colaborar con los agentes de España.

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

Además de esta información suministrada por quienes podemos considerar como habituales o profesionales, las oficinas establecidas en los distintos puertos y surgideros de la monarquía *recogían la que proporcionaban los maestros, patrones y mercaderes, como trámite de rutina previo a la autorización de entrada en puerto*; en forma paralela a las actuales declaraciones de divisas y manifiestos de mercancía. El valor de esta información, *genérica y poco segura*, era muy reducido.

Mayor era el valor de los datos que los *huidos de territorio enemigo* aportaban y los que manifestaban los representantes o portavoces de *grupos clandestinos* que llegaban a España, o a las representaciones diplomáticas españolas, *en demanda de apoyo* para proyectados levantamientos.

Frente a esta información abundante, y a veces contradictoria, la importancia de los centros de información *crece*. Función de éstos era no sólo *establecer canales y recibir y acopiar información*, sino también *contrastarla, comprobarla y valorarla*, dado su conocimiento del medio y de los *informantes*, transmitiéndola *al correspondiente órgano de mando de zona*, y a veces también *directamente al monarca*, a través de los *correos* y de los periódicos *avisos*, verdaderos boletines de información.

La explotación se verificaba no sólo en beneficio de la defensa territorial de las fuerzas navales apostadas en proximidad, sino también, *a través del monarca*, de todo el sistema de fuerza. Se formulaban también las llamadas *relaciones de nuevas*, que eran *resúmenes de la situación internacional*, preparados por gobernadores, virreyes y embajadas, a la vista de los *informes* recibidos y de las fuentes militares y diplomáticas a su alcance.

No bastan las *fragatas, zabras, pinazas y pataches* para asegurar, en el siglo xvi, las comunicaciones de interés naval; pliegos con *información*, o con *instrucciones* de carácter diplomático, operativo o logístico, circularon, *por vía terrestre*, a una velocidad que *aún hoy resulta sorprendente*, gracias a una bien establecida red de *correos*. La necesidad, advertida ya por los Reyes Católicos —que confían la organización del servicio al *correo mayor*—, crece y se agiganta a medida que es más activa la presencia de España en Europa y en el mundo.

Esta red, que alcanza desde España a Otranto y Sicilia, se completa, en el estado de Milán, con servicios de Milán a Asti, a Como y a Trento, y con las *postas* de Plasencia a Roma, que enlazaban con Florencia, Siena y Bolonia. Génova era otro centro postal muy vinculado a España y a sus operaciones de logística naval.

De Nápoles a Roma las comunicaciones y pliegos tardaban en invierno cuarenta y ocho horas y menos todavía en verano. De Nápoles a Madrid los pliegos invertían, por tierra, doce o trece días. En 1561 había convenido el emperador Carlos con Francisco y Bautista de Taxis el establecimiento, *para el correo oficial y diplomático*, de postas entre los lugares de residencia de la corte imperial y Nápoles,

Roma, Verona e Innsbruck. Con ello se crea *un sistema de correo* que asegura la comunicación *entre todo el imperio*. De Bruselas a Burgos el transporte de la correspondencia debía realizarse en *siete días* en verano y ocho en invierno; y de Bruselas a Roma, en *diez días y medio* en invierno y *doce* en verano.

Carlos I logra de los soberanos de los territorios que atravesaba el correo español —tales como el rey de Francia y el Pontífice— autorización para que *las postas* pudieran disfrutar de toda clase de franquicias y facilidades en la estancia en las ciudades y pasaje de ríos, así como en la obtención de caballos y víveres, a precios razonables, para que no sufriera alteración el buen servicio.

El servicio está a cargo, *en cada línea o centro importante* de un *maestro de postas* y el transporte viene realizado por los *correos*, que cubren *toda una línea postal*, cambiando en cada *estación* tan sólo de caballo y haciendo entrega de los pliegos, *en destino*, quien los había recibido en origen.

Los postas se establecían en las hosterías del camino, quedando éstas, como los *correos*, bajo la superior jurisdicción del *correo mayor* y la inmediata de los *maestros de postas*. La cuenta del viaje la formulaba el *correo mayor* y en su virtud hacía el *secretario del correo* la correspondiente libranza contra el *tesorero de Su Majestad*.

La línea postal Nápoles-Madrid, *la de mayor interés naval en el Mediterráneo*, pasaba por Roma, Viterbo, Siena, Florencia, Pisa, Génova, Avignon, Nimes, Montpellier, Narbona, Barcelona y Zaragoza. En Florencia, se separaban las comunicaciones destinadas a los Países Bajos, que seguían por Bolonia, Mantua, Trento, Brixen, Innsbruck, Augusta, Reinhauser, Lieser, Namur y Bruselas.

El hecho de que importantes tramos de las líneas postales estuvieran en territorio extranjero, *y no ciertamente amigo*, obligó, no obstante la aparente norma de respeto al correo y a las comunicaciones de otros países, a *cifrar* los documentos de mayor interés.

En España se adoptó, preferentemente, durante los siglos xvi y xvii, el sistema conocido como *mixto*, consistente en usar *signos criptográficos* en *sustitución* de letras del alfabeto, de algunas sílabas, y de ciertas palabras de frecuente empleo. Alcanzó la criptografía su mayor desarrollo en tiempos de Felipe II, en cuyo reinado se utilizaron gran cantidad de cifras, como así lo atestiguan los documentos diplomáticos.

Los elementos criptográficos usados son unas veces *signos arbitrarios* y, otras, *letras y números*. No puede determinarse exactamente cuándo empezaron a usarse dichos tres elementos en la composición de las cifras, toda vez que a muy principios del siglo xvi, aparecen ya reunidos en algunas claves; sin embargo, atendiendo a la mayor proporción de signos, letras o números que aparecen en las cifras del siglo xvi, puede concluirse que prevalecen, en las de este siglo, *las letras*. Tales claves fueron, sin embargo, *rotas* —descubiertas— *en repetidas ocasiones, por los franceses*. A ello se debe la frecuencia con que las claves son modificadas.

Los órganos de información ingleses.

El esquema de los servicios ingleses de inteligencia es en un todo distinto del utilizado por la monarquía española al estructurar los suyos. España *tiende* a mantener un esquema *centralizado* —de concepción *en pirámide*— en el que toda la información obtenida en los distintos campos y por los distintos órganos *confluía en el rey*, que la explotaba o disponía su explotación. El propio *plan de información* venía establecido por el monarca asistido por su *consejos*, que cuidaban de su *desarrollo y buen cumplimiento*. La información de interés *limitado, zonal o local*, venía sin embargo *directamente orientada y dirigida* —ya a nivel de obtención—, *a quien, precisando de ella, podía y debía utilizarla*, sin perjuicio de su ulterior *conocimiento y explotación* a más alto nivel.

Existían sin embargo, como ya se ha indicado, propios y específicos *órganos de información*. Para la empresa de Inglaterra, la obtención, comprobación, interpretación, resumen y canalización de las noticias y avisos procedentes de Inglaterra, Irlanda, Escocia y Francia *se centraliza* en don Bernardino de Mendoza, embajador entonces de España en París y antes embajador en Londres, de cuya corte fue *expulsado* por Isabel. Es él *quien mantiene informado a Felipe II* y quien efectúa una *valoración continuada* —que *pretende ser casi de campo*— de la *situación inglesa*. Claro está que Felipe II dispone de *otras fuentes de información*; pero el *eje del plan de inteligencia* es don Bernardino, hombre demasiado implicado y comprometido *en la empresa*, para que sus juicios fueran exactos. Su pasión era honesta y lógica, *...pero pasión al fin*. La *fiabilidad* de su *información* era, por tanto, *baja*, aunque fuera *alta su capacidad de sana intriga*. Menos fiables aún —si bien por motivos muy dispares— eran los informes que suministraba directamente al rey, desde Flandes, el duque de Parma. La embajada española ante el Sumo Pontífice fue, *con criterios muy objetivos*, un rico y *veraz* canal de información para el monarca. Asimismo lo fueron los virreyes; *en especial el de Portugal*.

El esquema inglés era muy diferente. Esencialmente se basaba en la existencia de *redes paralelas*. Sir Francis Walsingham, *secretario de estado*, disponía de un verdadero *sistema* de agentes especializados en el *espionaje político de alto nivel*, tanto interior como exterior. Howard, en su calidad de *Lord High Admiral*, mantiene, con el auxilio del *Navy Board*, una red de inteligencia *esencialmente naval*, en la que participan, por una parte, las *pinazas*, de alta mar —en misiones de observación, exploración y reconocimiento— y, de otra, los *espiones*, agentes *residentes*, y también *mercaderes* flamencos e ingleses, que mantuvieron *en permanente observación y vigilancia* los puertos del Cantábrico y de Flandes, Lisboa y Cádiz. Por otra parte cada *lord lieutenant* tiene, además, *en el territorio a su cargo*, su propia y personal *red de informadores* que le permite, *en bajo nivel*, reprimir, *con la mayor dureza*, cualquier intento de movimiento subversivo.

Si comparamos uno y otro esquema podemos observar que el sistema inglés —extremadamente eficaz en la fase de *obtención* y de *contraste*— comportaba sin embargo *falta de coordinación y de visión situacional integrativa* al basarse en *redes paralelas*; mientras el centralizado sistema español llevaba consigo el riesgo de que una *valoración situacional* equivocada en el *vértice informativo*, comprometiera el *resultado de una empresa* tan compleja como la de Inglaterra.

La alta conducción estratégica y la conducción de operaciones en la monarquía española.

Está a cargo del *Consejo de la Guerra*, de una parte, *la regulación del esfuerzo militar y la preparación de la guerra*; y de otra, *la formulación de la alta estrategia y la articulación de fuerzas capaces de desarrollarla*.

Pero *la conducción de las operaciones* no corresponde al *Consejo de la Guerra*. Al frente de cada *ámbito operativo* aparece, en inmediata *relación subordinada* a este Consejo —al de la Guerra—, un *mando zonal* encargado de las operaciones a realizar en él y de la correspondiente *regulación logística*. Así aparece, en el ámbito naval mediterráneo, la *capitanía general de la mar*; y en el ámbito naval atlántico la *capitanía general de la mar poniente de España*, que evoluciona —al perder su carácter *costero*— a *capitanía general de la Mar Océano*. En los ámbitos terrestres existen, con este mismo y paralelo carácter, la *capitanía general de Italia* y la de *Flandes*.

Los citados mandos zonales de carácter *naval* no se limitan, como las *capitanías generales de escuadra*, a una determinada agrupación naval, ni, como las *capitanías generales de jornada* a unas concretas *operaciones*; sino que se extienden a *todas las fuerzas navales de la monarquía española* que se hallaran en su *ámbito* y a sus *medios de sostenimiento* —salvo especial disposición contraria deliberada en el *Consejo de la Guerra*.

El *mando zonal mediterráneo* tiene operativamente a su cargo no sólo *todas las escuadras de galeras* de este ámbito y las posibles *agrupaciones de bajeles*, sino la *armada*, que aquí se *formare* o *juntare*. También está a su mando y cargo la *infantería de galeras* y la *de armada* y, en general, la *gente de guerra* que operase en su *área de responsabilidad*.

La *misión fundamental* de la *capitanía general de la Mar Océano* queda constituida por la *conducción de las operaciones* en el Atlántico y la *preparación, sostenimiento y gobierno de su fuerza de alta mar*; integrada por la *armada del Océano* y por las distintas *escuadras* en ella encuadradas o incluidas. Tales *escuadras* se hallan compuestas unas veces por *galeones*, otras por *naos armadas en guerra*, y otras mediante *estructuras mixtas*; si bien generalmente *cada escuadra* viene *acompañada* —en calidad de *buques de aviso*— por *zabras, pataches y pinazas*.

Cuando concurren los *capitanes generales de la mar* y de la *Mar Océano* tiene *preeminencia* —y de ordinario *mando*— sobre el *conjunto*

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

de fuerzas reunidas, si es en el Atlántico, el *capitán general de la Mar Océano*; y si es en el Mediterráneo, el *capitán general de la mar*.

El órgano de mando de una y otra de estas *capitanías es pluripersonal*. En el Mediterráneo el *capitán general de la mar* viene asistido por un *lugarteniente general de la mar*. En el Atlántico, el *capitán general de la Mar Océano* viene asistido por su *almirante general*.

En el Mediterráneo el *lugarteniente general de la mar* es, en un principio, persona puesta en lugar del *capitán general de la mar* para suplirle en caso de enfermedad o de ausencia. Presente éste, carece de funciones. Pronto evoluciona esta institución. El *lugarteniente*, mero sustituto, cede ante el *lugarteniente* permanente ayuda y consejo del *capitán general de la mar*. Las órdenes y disposiciones del *lugarteniente general de la mar*, dadas en nombre de aquél, y representando sus veces —así en su presencia como en su ausencia—, han de ser obedecidas y cumplidas. La unidad y continuidad del órgano de mando se afirma. El *lugarteniente general de la mar* es parte integrante y viva de la propia *capitanía general*. Las galeras asignadas en el Mediterráneo al *capitán general de la mar* y a su *lugarteniente general* reciben el nombre de “Real” y de “Patrona Real”, respectivamente.

En el Atlántico el *almirante general* se halla integrado en el órgano de mando de esta zona, aunque no con la claridad y extensión de funciones que se da en el Mediterráneo. Su cargo es aquí esencialmente náutico. A él deben obediencia los capitanes generales de todas las *escuadras* integradas en la *armada del Océano* y le debe precedencia el propio *capitán general de la armada de la Carrera de Indias*. En su ámbito le deben obediencia las *escuadras mediterráneas de galeras, galeazas o bajeles* incorporadas a este sistema de fuerza. Los buques asignados al *capitán general de la Mar Océano* y a su *almirante general* reciben, respectivamente, el nombre de “*capitana real*”, y de “*almiranta real*”.

Los mandos superiores navales españoles.

Al frente de cada una de las *escuadras*, e incluso, a veces, de agrupaciones mayores de *galeoncetes, filibotes, fragatas, zabras, galizabras y pataches* se halla un *capitán general*. Cuando la agrupación es de carácter menor el mando que las tiene a su cargo toma el nombre de *capitán principal*.

Las funciones de estas *capitanías generales* son orgánicas, táctico-operativas y logísticas y sólo *conductoras* cuando se divide la *escuadra* en diversos *núcleos tácticos*. El jefe interino que ejerce el mando a falta de *general* recibe el nombre de *gobernador de escuadra*.

En las *escuadras de galeras* que navegan en el Mediterráneo, su *capitán general* tiene, aunque no siempre, un *lugarteniente de escuadra* que, teniendo su lugar, le suple en sus ausencias y también al frente de fracciones o agrupaciones de la *escuadra* a su mando. Presente el *capitán general*, éste puede delegarle funciones más o menos amplias. Los *lugartenientes* pueden serlo de toda la *escuadra* o de una parte de ella.

En las escuadras que navegan en el Atlántico cada *capitán general* viene asistido por su *almirante*, que tiene, bajo permanente cargo, el orden y cuidado de las formaciones y la dirección y control de la navegación, y es a él a quien corresponde —a nivel de *escuadra*— la sucesión en el mando. Cuando el *capitán general* de una *escuadra* y su *almirante* navegan juntos, la nave que monta el primero, o *capitana*, ocupa el primer puesto en la formación; mientras que la *almiranta*, o nave del almirante, ocupa el último, atendiendo así al control de la buena navegación y la vigilancia de la retaguardia. Con la misma función que en las *escuadras*, pero al mando de los convoyes mercantes o *flotas*, aparecen los *capitanes generales* y *almirantes de flota*.

Además de las *capitanías generales de escuadra*, mandos que implican una *cierta estabilidad orgánica*, existen otros, de significación *exclusivamente operativa*, que se limitan a una *empresa* —término preferentemente naval— o *jornada* —término que se refiere, generalmente, a una operación en tierra—. Ordinariamente se designan, para estos mandos, quienes ostentan la *capitanía general de la mar* o *de la Mar Océano*, o una *capitanía general de escuadra*. Bajo su mando quedan las *escuadras*, y demás unidades navales, que toman parte en la *empresa* o *jornada*, y la *gente de guerra* que participa en ella.

El mando de las *armadas* en el Mediterráneo y en el Atlántico se regula por cuanto más arriba se ha indicado.

En las *operaciones anfibia*s síguense distintos criterios. En unos casos el mando del *cuerpo de desembarco* depende del *mando naval*. En otros, ambos mandos son *independientes entre sí* y las relaciones quedan regidas por el principio de *buena inteligencia y correspondencia*.

De todo ello se deduce que el título de *capitán general*, en la Marina española del siglo xvi, *no implica un determinado grado*, sino que en él se advierten *varios niveles orgánicos*. En el más alto se hallan los *mandos zonales*, que asumen de ordinario, llegada la ocasión, el *mando de las grandes empresas y jornadas*. En el segundo nivel quedan los *mandos de escuadra*, en los que también se advierte una jerarquización. Menor categoría tienen los de *flota*. Igual y paralelo fenómeno se produce en las fuerzas terrestres. Los *capitanes generales de reino* o *de principado* —los mandos territoriales de defensa— quedan a las órdenes de los *jefes de los grandes teatros de operaciones* donde actúan los cuerpos de intervención y donde se concentran las grandes masas resolutivas. Así ocurre en Italia, en Flandes, en la frontera con Francia y en la línea de Portugal —hasta su incorporación en 1580.

Organos de consejo y planas mayores en las armadas y escuadras.

Es conveniente examinar los órganos que prestan inmediata asistencia a los *capitanes generales de armada, de escuadra y de jornada* o *empresa*. Tratemos, ante todo, de su *consejo*. Los *consejos de guerra* se reunían, *con carácter deliberante*, a convocatoria del *general*, o, en su defecto, de quien asumiera el mando superior, para proponer, estudiar y recomendar incluso, a la vista de las instrucciones recibidas y de la situación presente, *la conducta estimada como más adecuada* para

el mejor éxito de la empresa. La *decisión* correspondía *únicamente* al general o mando superior convocante, que ostentaba siempre la presidencia del consejo reunido; la votación —si la había— sobre un plan o proyecto *expresaba un estado de opinión*, pero *no era vehículo de voluntad decisoria*. Las reuniones del consejo de guerra se celebraban en la cámara o residencia del capitán general, llamándose a ellas, unas veces, *a todos los capitanes* de la fuerza; en otras, tan sólo *a los oficiales superiores y de más prestigio*.

El *secretario del capitán general* tenía a su cargo formular y comunicar fehacientemente, *por mandato* del general, las decisiones de éste. La actuación del *secretario* se extendió, sin embargo, poco a poco, a todos los ámbitos.

Las *planas mayores* de las *armadas y escuadras* se proyectaban sobre distintas *funciones*: administrativa, jurisdiccional, náutica, de atención al personal, de atención al material y de instrucción y adiestramiento. Destaquemos la primera.

La necesidad de llevar la *cuenta* de los gastos militares de la corona, motivó en Castilla la institución de los *contadores*. A éstos pronto se unen unos nuevos *oficiales reales* que, por tener naturaleza *inspectora*, reciben el calificativo de *ojos del rey* y el nombre de *veedores*.

El *veedor* asume la *inspección* del cumplimiento del *asiento* —cuando los buques navegan *a contrata*— y la *vigilancia de los intereses de la monarquía* —si la fuerza *anda por administración*—; pero junto a los *veedores*, aquellos otros *oficiales reales*, los *contadores*, cuidan de *tomar la cuenta* que están obligados a dar los *asentistas*, y de llevar, en interés de la Hacienda Real, *la cuenta y razón* de las adquisiciones, gastos y existencias que sean a cargo de ésta. Además de los *oficiales reales*, forma parte de la *plana mayor* de las *escuadras y armadas que andan por administración*, desde mediados del siglo xvi, el *proveedor*.

En régimen de *asiento* la *provisión* es problema que sólo al *asentista*, como empresario, *atañe*. El planteamiento varía al adoptarse el régimen de *gestión por administración*. El *proveedor* pasa a formar parte del órgano administrador, desempeñando en él, *en interés real*, una función definida: *la gestión de compras*, que ejercía a través de los *compradores*. Al terminar la campaña el *proveedor* rendía cuenta, ante el *capitán general*, el *veedor* y el *contador* de la armada o escuadra, de lo adquirido o entregado. Esta era después *fiscalizada* por los Consejos de la Guerra y Hacienda, o por las administraciones territoriales.

Bajo la superior autoridad del *proveedor general* existían otros *proveedores* en los puertos de mayor interés operativo y logístico. Las personas autorizadas para contratar suministros en interés de la corona recibían el nombre de *factores reales*. El *factor* se convierte en un *asentista de la provisión* que suministraba *por un precio dado* las viatuallas y pertrechos que por menor se detallan en el correspondiente contrato; cuidando el *proveedor* de comprobar la cantidad y calidad de lo entregado.

La *provisión*, según las necesidades previstas, quedaba distribuida en distintos puntos, a cargo y bajo la custodia, en cada uno de ellos, de un *tenedor de bastimentos*. Estos mantenían en depósito la provisión confiada y *atendían*, a cuenta de ella, las órdenes de entrega que les fueran cursadas.

La tenencia y depósito del dinero enviado por la corona para el pago y provisión de las armadas y escuadras, correspondía a sus respectivos *pagadores*, y la provisión de pólvora, e igualmente la de artillería, arcabucería, plomo, cuerda y pelotería estaban a cargo de los *mayordomos de artillería*. En algunas *escuadras* el cargo de la provisión y almacenaje de la pólvora, plomo y cuerda de arcabuz, así como el de pelotería, estaba confiado a un *municionero*.

La función jurisdiccional que el *capitán general* ostentaba, más o menos extensamente, viene asistida por el *auditor*, a quien auxilia su escribano, y por el *alguacil real*. Al frente de los servicios religioso y sanitario se hallan, respectivamente, un *capellán mayor* y un *protomédico*. En las cuestiones de navegación asesora al capitán general su *piloto mayor* y en las de propulsión y maniobra —en las escuadras de galeras del Mediterráneo— un *cómitre mayor*. La dirección e inspección de trabajos corresponde a los *capitanes de maestranza*, y en las *escuadras de galeras* al *maestro mayor Daja*. La instrucción y adiestramiento del personal artillero de las escuadras y la conservación y control de sus materiales, correspondía al *capitán de artillería* que, en el campo *técnico*, dependía del *capitán general de la artillería*.

El mando y la administración de las fuerzas navales inglesas bajo Isabel I.

La conducción de las operaciones corresponde en el ámbito naval —al menos teóricamente— al *Lord High Admiral*, que es un oficio de la corona que tiene también a su cargo el control del comercio marítimo, las aduanas, la guarda de la costa y la suprema jurisdicción en las causas marítimas. En las grandes campañas toma el directo mando de la fuerza naval inglesa, o al menos de su fracción principal.

En el siglo *xvi* —y aun en el siguiente siglo *xvii*— mantienen sin embargo importantes prerrogativas en el campo *operativo* el *lord Custodio* —el *lord Warden*— de los Cinco Puertos, la corporación mercantil de Londres y el gobernador —o *governor*— del castillo de Dover. Existe, no obstante, una más o menos teórica subordinación de éstos al *Lord High Admiral*.

No siempre recayó este importante oficio de la corona, *reservado a los primeros rangos de la nobleza*, en un hombre con la adecuada ciencia y experiencia naval. Por ello viene el *Lord High Admiral* asistido, en el ejercicio de sus funciones *jurisdiccionales* y en la *administración* de la Marina —y alguna vez también en el mando de la fuerza—, por un *lieutenant-admiral*, también ya llamado *lieutenant of the admiralty*; aunque el *almirantazgo*, en su acepción actual de conjun-

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

ción de actividades de conducción estratégica y operativa y de regulación logística, no aparece hasta el siglo XVII.

Por otra parte, Enrique VIII constituye, para mejor administrar la marina inglesa, el llamado *navy board*. Este viene integrado, bajo la presidencia del *lieutenant of the admiralty*, por cuatro *principal officers*. Son éstos: el *treasurer of our Marine causes*, el *comptroller of all our ships*, el *surveyor of all our ships* y el *cherk of all our ships*. Todos y cada uno son directamente responsables ante el *Lord High Admiral* y quedan bajo la supervisión de su lugarteniente.

A éstos se unen el *master of the ordnance of the ships*, que tiene a su inmediato y directo cargo la artillería naval, así como su pólvora y balerio, y el *chief pilot of England* encargado de examinar a maestros, pilotos y contramaestres y de cuidar de los faros, boyas y balizas.

No aparecen demasiado concretas las funciones de cada uno de los oficiales principales del *navy board*. El *tesorero* tenía a su cargo, principalmente, la obtención y administración de los recursos financieros destinados a la marina; auxiliado por el *paymaster* o pagador. El *comptroller* cuidaba del inventario, control y clasificación del material naval, distinguiendo los buques especialmente proyectados, construidos y armados para la guerra y los destinados, ante todo, para el tráfico mercante. El *surveyor* tenía a su cargo la supervisión y buen orden de las dotaciones y la inspección de la calidad de su reclutamiento. El *clerk of the ships* atendía, finalmente, a los problemas de construcción y conservación de los buques de la flota.

Paralelamente al *navy board* se establece, para atender a las necesidades de aprovisionamiento, el *victualling office* que pronto extiende su competencia a las cuestiones de vestuario. Poco a poco, sin embargo, queda este *office* bajo la dirección del *navy board*, que nombra un *surveyor of victuals* para que atienda a estas cuestiones.

Muerto sir William Woodhouse, último *lieutenant-admiral*, ocupa la presidencia del *navy board* el *treasurer of the navy*. Con ello este oficial principal toma a su cargo la supervisión de las construcciones navales, la organización del reclutamiento y el normal despacho de los asuntos que afectan a la artillería, al municionamiento y al aprovisionamiento de víveres y pertrechos de la fuerza naval.

La gestión del *treasurer* —o más exactamente la gestión de los sucesivos *treasurers of the navy*— no fue excesivamente limpia. Diversos contratos en los que participaban los Gonson, Hawkins, Drake y Frobisher, así lo atestiguan. Ello explica la tensa y a veces nada amistosa relación existente entre el *privy council* de Isabel I de Inglaterra y su *navy board*. Resulta evidente, sin embargo, que esta situación venía favorecida por la confusa competencia de uno y otro órgano en cuestiones de administración y gobierno, y por la intromisión, en ciertos casos, del *lord treasurer*; ajeno en un todo, a la marina.

También es de advertir que el *Lord High Admiral*, cuando es requerido para que se pronuncie sobre las irregularidades cometidas por el *treasurer* Hawkins, se limita a certificar que los buques por él visitados se hallan perfectamente estancos, bien aparejados y tenidos y en

las mejores condiciones de hacerse a la mar. La *honesta administración* le es ajena, vacante el puesto de *lieutenant-admiral*. Al *Lord High Admiral* le corresponde ahora, tan sólo, *el mando naval*.

No existe pues, en resumen, un órgano que conduzca las operaciones navales y que a su vez regule el apoyo logístico necesario, programándolo en función de aquella conducción. El *navy board* prepara con independencia, en este esquema, el *instrumento* de guerra naval; el *Lord High Admiral* lo *utiliza* o dispone su utilización, *sin que haya intervenido en la preparación* de la fuerza.

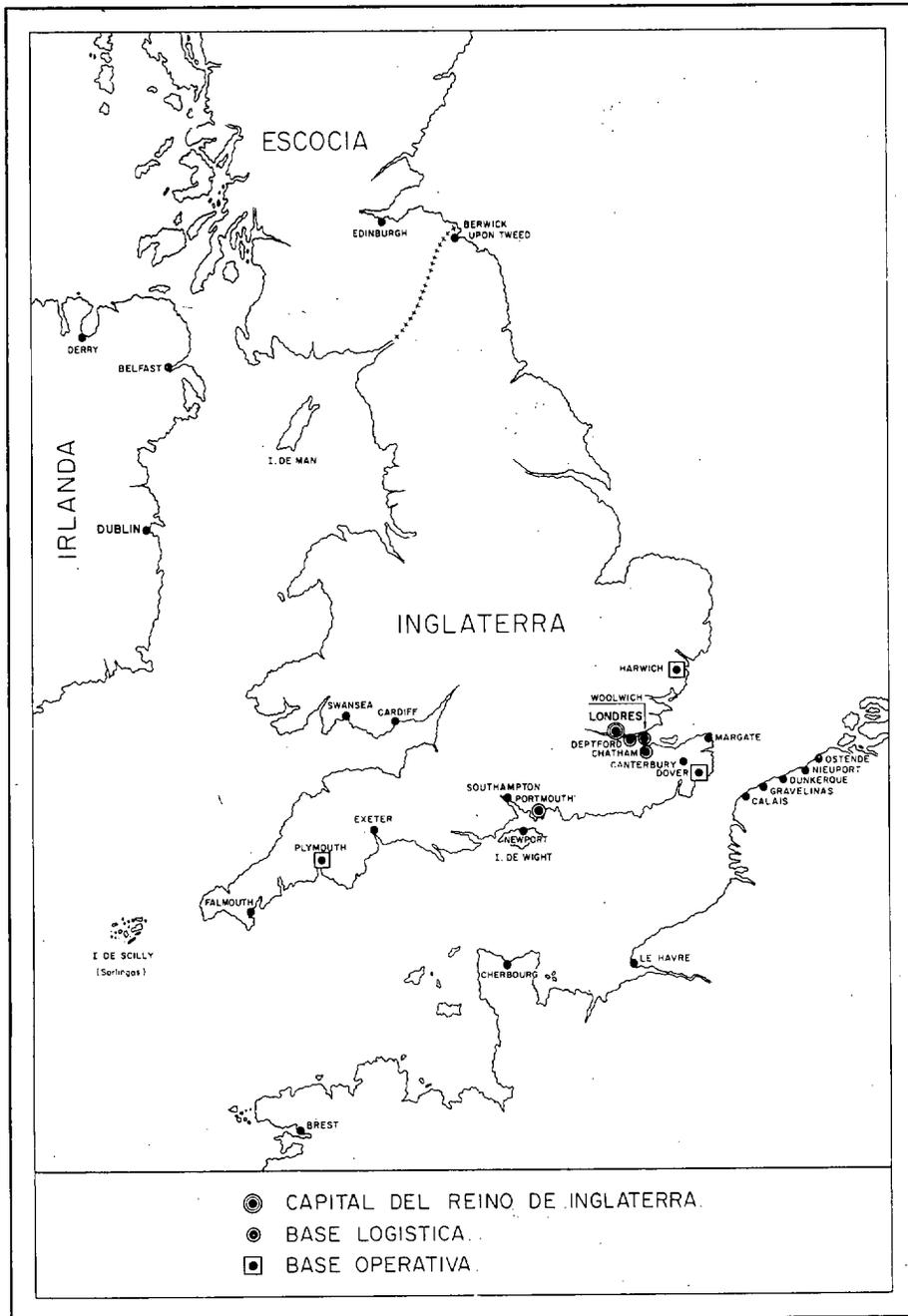
Nada más ajeno al esquema orgánico español. En éste, *formando cuerpo con el rey*, existe un *Consejo de la Guerra*, que *desarrolla* en el campo *militar* —naval y terrestre— la *política de la monarquía*. Este desarrollo supone la conducción estratégica de alto nivel y la programación y regulación logística de *todo* el esfuerzo militar de la monarquía. En Inglaterra, como ya queda indicado, *no existe un Consejo de la Guerra* y sus funciones son competencia, junto con otras muchas y de muy distinta naturaleza, del *Queens Privy Council*.

En el esquema español *la conducción operativa* en cada uno de los ámbitos estratégicos y el *mando* de las grandes unidades navales comportaba, de acuerdo con las instrucciones y órdenes dimanantes del *Consejo de la Guerra*, la gestión y administración de los correspondientes recursos logísticos por el *capitán general* que ostentara el mando, *asistido y concurriendo a sus actos los oficiales reales*. En el esquema inglés, vigente en 1588, *mando y administración* de la fuerza naval corresponden a *órganos distintos* y su plano orgánico *es inferior* al que corresponde a los *órganos de asistencia a la monarquía*, como lo es el *Privy Council*. El *navy board* apoya, en todo caso, y con *independencia* de gestión, al *Lord High Admiral*; *no a la monarquía*.

Quienes ostentan el mando de una gran unidad naval —sea *squadron* o *fleet*— reciben, en la marina inglesa de la época, la denominación de *generals at-sea*. El primero de ellos es naturalmente, cuando embarca, el *Lord High Admiral*; mando en jefe de la fuerza naval inglesa. Pero otras dignidades y oficios —como el *lord warden of the cinque ports* o el *governor of Dover castle*— toman con frecuencia el mando de fuerzas navales. Algunos, como Gardiner, opinan que estos mandos fueron *más soldados que marinos*. No todos sin embargo. En general los ingleses fueron mejores *marinos* —y mejores corsarios y piratas— que soldados.

La capacidad marinera de los *principal officers* del *navy board* —gentes que de ordinario habían mandado buques y escuadras— explican que aun siendo sus cargos en el *board* de carácter administrativo, se les confiara, en tiempo de guerra, puestos de responsabilidad a flote. Así ocurre con el *treasurer* John Hawkins y con sir William Wynter, *surveyor of the ships*. William Borough, que fue *clerk of the ships* y después *comptroller of the ships* —hombre con gran experiencia en el mando naval— gusta de hallarse a bordo de los buques y de participar en los consejos de guerra.

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA



Los armadores, corsarios y piratas son otra importante cantera de mandos navales. Drake, pirata ennoblecido por Isabel I de Inglaterra y estratega genial, recibe primero, en 1588, el mando de una pequeña escuadra y después el encargo de *dirigir* las operaciones de la *principal fuerza naval inglesa*, o sea de la flota puesta a las órdenes del *Lord High Admiral*. A Martin Frobisher, hijo de noble familia arruinada y conocido pirata, se le confía el mando del *Triumph*, el más importante buque de la fuerza naval inglesa.

Juega también un importante papel en la concesión de mandos y cargos navales el *parentesco*. Lord Henry Seymour, a quien se confía la flota del Támesis —por otros llamada, con mayor o menor propiedad, del estrecho de Dover—, era cuñado de la hermana del *Lord High Admiral* e hijo del *protector* Somerset; sus méritos personales no justifican el nombramiento.

El consejo privado del *Lord High Admiral*, encargado de asesorarle en sus decisiones, acusa cuanto se ha dicho. Lo componían *cuatro* hombres con experiencia de mar —Drake, Hawkins, Frobisher y Thomas Fenner—, *dos* nobles —lord Sheffield y lord Thomas Howard, sobrino y primo, respectivamente, del *Lord High Admiral*— y *un* soldado —sir Roger Williams—.

La jerarquía entre los mandos navales de la fuerza naval inglesa —la principal— que manda el *Lord High Admiral*, es meramente *oficiosa*. Sigue en autoridad a lord Charles Howard —gran almirante—, sir Francis Drake; a éste John Hawkins; a éste, Martin Frobisher y a este último, Thomas Fenner. Es de advertir que sólo Howard de Effingham es *almirante*. También lo es, *en la flota del Támesis*, lord Seymour. Los demás *no tienen este carácter*.

La *flota principal* inglesa, la que manda el *Lord High Admiral*, se divide en 1588, por vez primera —según Howarth—, en varios *cuerpos tácticos* que respectivamente se confían a lord Howard, a Drake, a Hawkins y a Frobisher. Cada uno toma carácter, por ello, de *general at sea*. No tienen gran experiencia de maniobra estos *cuerpos tácticos ingleses*, que se limitan a navegar “*en cuadrillas*” sin adoptar una *formación o alineación* precisa.

Todo ello se refiere a los mandos *a flote*. En cada uno de los establecimientos navales ingleses —Deptford, Woolwich, Chatham y Portsmouth— existe, en 1588, un *master of the navy* encargado de la seguridad de los muelles, del almacenamiento de pertrechos y de la varada y carena de los buques. La responsabilidad de los almacenes reales corresponde, en todo el ámbito naval, al general *Storekeeper* o *keeper of the royal stores*. Como bases operativas se utilizan en el canal, frente a la gran armada, Plymouth y Dover.

La organización interior de los buques españoles.

En la organización del buque es necesario distinguir *entre los buques atlánticos*: los *de mercancía* y los *de armada* —especialmente *ga-*

leones—. En el Mediterráneo la distinción debe hacerse entre los buques de *tráfico mercante*, de una parte y, de otra, las *galeras y galeazas*, que son buques *esencialmente de guerra*.

Ello se refiere a los buques españoles o *armados a uso de España*, pero es necesario no olvidar que con frecuencia forman parte de las fuerzas navales españolas *buques extranjeros con distinto esquema orgánico*, no siempre concorde con el nuestro.

Las naves de mercancía atlánticas.

Las *naves de mercancía* españolas están mandadas de ordinario, durante el siglo xvi, en el Atlántico, por sus *maestres*. Sólo cuando se trata de unidades de gran tonelaje o cuando se alistan para *ir de armada*, se nombra *capitán*, y aun no siempre; si hay *capitán*, el *maestre* toma, en tonces, el carácter de *segundo de a bordo* del buque.

El *maestre* une a su función empresarial y comercial —ya que es el armador o su representante— una función *esencialmente náutica*. El es quien dirige la propulsión y maniobra del buque y, si no hay *piloto* a bordo, se responsabiliza de la *navegación*. Si lo hay, ejerce sobre éste una cierta *supervisión*. La dirección inmediata de la *maniobra* y el cuidado de la *propulsión a vela* quedan delegadas, bajo instrucciones técnicas del *piloto*, si lo hay, en el *contramaestre*; pero éste, como su propio nombre indica, es tan sólo una *contra* —o sea, un *refuerzo*— del *maestre*.

Destaquemos que cuando los buques de *mercancía* se asientan o requieren para emplearlos como *buques de guerra* más o menos *auxiliares*, apenas sufre alteración su organización interna, limitándose a sobreponer un *capitán*, reforzar el artillado y montar, algunas veces, una *guarnición*. La estructura esencial no cambia; cambia sólo su *utilización*.

La nave atlántica armada en guerra.

El mando del buque *armado en guerra* y, en particular, el mando del *bajel de combate* —y del *galeón* especialmente— lo ostenta un *capitán* —el *capitán del bajel*— que tiene a sus órdenes, de una parte, la *gente de guerra* que constituye la *guarnición* y, de otra, la *gente de mar*, que comprende —además de los *oficiales* náuticos y de maniobra del buque— la *marinería* y la *maestranza*. Los *artilleros* no son, en esta época, *gente de guerra*, sino *de mar*.

En la primera mitad del siglo xvi la *gente de guerra* —o *de pelea*— está a las directas e inmediatas órdenes del *capitán* del bajel, asistido, a veces, *por un alférez*. A partir de la segunda mitad del siglo la *guarnición* de cada bajel está compuesta por un contingente de *infantería embarcada*, encuadrado por sus propios *mandos*.

A las órdenes del *capitán del bajel* ocupaba en el buque *armado en guerra* el primer puesto entre la *gente de mar*, el *maestre* a quien correspondía asumir el *mando del buque* —pero no el de la *guarnición* de *infantería*, *por no ser capitán ni tener categoría militar*— en caso de

ausencia, enfermedad o muerte del capitán y que, *aun presente éste*, tiene a su cargo el mando *directo* de la *gente de mar* y la superior *dirección* de la *propulsión* y *maniobra* de acuerdo con el *piloto* —que es el responsable de “*hallar el punto*” y *fixar el rumbo*—. El *piloto* tiene a su cargo, por tanto, la *navegación*, especialmente la *de altura*. El *maestre* ejerce una cierta *supervisión* sobre éste y, en especial, sobre la *propulsión* y la *maniobra*; funciones estas últimas —una y otra— que *delega ampliamente* en un auxiliar suyo, el *contramaestre*, que tiene a sus inmediatas órdenes al *guardián*, suboficial encargado de la *ejecución de la maniobra* y también de *atender al servicio de las embarcaciones menores*.

En el *bajel de guerra* el *maestre* no tiene funciones mercantes, pero tiene, esencialmente, a su cargo todo cuanto se refiere a los *bastimentos* y *pertrechos* y, también, el *cuidado de la buena conservación* del buque y el *bienestar de la dotación*. Es, pues, en esta función, el coordinador del personal de *servicios*, que comprende —además de la *maestranza*— el *escribano*, el *despensero*, el *alguacil del agua*, el *cirujano* y el *capellán*, sin perjuicio de la función *servicio* que el *contramaestre*, el *guardián* y el *condestable de artillería* tienen, cada uno, a su cargo. Existe una evidente concordancia entre el armamento *en guerra* y el *mercante*. En alguna ocasión se desdobra el oficio del *maestre* y aparece el *maestre de raciones*, encargado exclusivamente de las funciones logístico-administrativas, mientras el *maestre del bajel* asume la *jefatura directa de la tripulación*, la *superior dirección de la propulsión y maniobra*, y la *supervisión de la navegación*.

La *artillería*, servida por los *artilleros*, está a cargo de un *condestable* que es, además, *mando de encuadramiento* de éstos, rudimentario *director de tiro* y *jefe de los servicios artilleros*. Los *artilleros* y sus *ayudantes* atendían al manejo y utilización de las piezas —con el auxilio de los *grumetes*— y a su mantenimiento.

Los *artilleros* embarcan igual en las *naos mercantes* que en los *navíos de guerra*. En aquéllas la proporción es *mucho más baja*. En las naves que hacen la *navegación a Indias* el porcentaje de *artilleros* no alcanza, en caso alguno, el *10 por 100 de la gente de mar*.

La *marinería* tenía a su cargo —a las órdenes de los *oficiales de mar*— la *ejecución de la maniobra* y la realización de los trabajos mecánicos de a bordo. La integraban *marineros*, *grumetes* y *pajes*. A los *marineros* se les exigía *hacer y guarnecer cualquier jarcia y vela*, *arrimar la estiba*, *mandar en el batel*, *ser buen timonero*, *laborear los cables*, *poner una cintura a un mastelero*, *guarnecer y desguarnecer una troza*, *empuñar y desempuñar las escotas*, *sacar con tiempo* —con mal tiempo se entiende— *una boneta* y, en especial, *ser diligentes en obedecer y acudir a los aparejos donde se les mandare y animosos en las necesidades*. Los *grumetes* han de *saber subir a tomar la vela de la gavia*, *borriquete*, *mesana* y *cebadera*, y que *sepan remar en el batel o chalupa*. Los *pajes* estaban encargados de los *servicios manuales* para que los *marineros* y *grumetes* sólo se ocupen de *marear las velas* y a lo que el que gobierna les manda y ordena.

El bajel mercante mediterráneo.

En el Mediterráneo la organización del buque tiene ciertas peculiaridades.

Los *no armados en guerra* están de ordinario mandados, en el siglo XVI, por *patrones*, salvo que por su tonelaje o por concretas circunstancias se nombre *capitán*, pero aun en tal caso el *patrón* toma a su cargo el *mando directo de la gente de mar*, la *jefatura de los servicios del buque* y la *responsabilidad de su sostenimiento*.

El *patrón*, como el *maestre*, asume en calidad de armador o de representante suyo la gestión mercante de la empresa. La responsabilidad de la navegación costera y aun de la estima corresponde al *cómitre*, auxiliado por los *consejeros*. Al *cómitre*, que es el *jefe náutico del buque*, le corresponde la responsabilidad de la propulsión y maniobra. La *marinería* se clasifica de ordinario en tres categorías: *nocheres* —o marineros muy prácticos— entre quienes se eligen los *consejeros*, *compañeros*, o marineros ordinarios y *proeles* o gente de *proa*, a quien se confía, como a los grumetes del Atlántico, la maniobra en los altos como más jóvenes y ágiles. Con el tiempo *nocheres* y *compañeros* se unifican tomando el nombre de *marineros*, los *proeles* permanecen. También embarca en cada buque, de ordinario, un *núcleo de maestranza* que forma parte de la *gente de mar*, como también los *artilleros*. No hay en estos buques, habitualmente, ni *gente de remo* —suelen estar propulsados a vela—, ni *gente de guerra* —no suelen estar guarnecidos.

Galeras y galeazas.

Los buques militares por excelencia son, en el Mediterráneo, las *galeras* y las *galeazas*. La *galeaza* no difiere básicamente, en su organización, de la *galera*; sólo *cuantitativamente* se aprecia en ella mayor número de *gente de guerra y de mar* y mayor número de *remeros*. Todos, sin embargo, a las órdenes de un solo y único *mando de buque*.

El *capitán de galera* es el punto coherente y el órgano regulador de toda su organización en puerto, en navegación y en combate. Bajo su autoridad se dirige la navegación, la propulsión y maniobra y el combate.

La presencia del *piloto* a bordo de la galera es consecuencia de la generalización, en el arte de navegar, de los nuevos métodos instrumentales: astronómicos y de estima. Durante la Edad Media y hasta bien entrado el siglo XVI, la navegación mediterránea tiene especialmente *carácter costero*. Cuando se aparta de tierra, *engolfándose*, lo hace; después de la aplicación de la aguja náutica, con ayuda de *cartas y derroteros portulanos*. Al *piloto* le corresponde entonces dirigir la *navegación*, pero no la *maniobra*, que está a cargo en la galera del *cómitre*. Por razón de todo ello, el *piloto* es, hasta cierto punto, *ajeno a la ordinaria estructura*.

En principio el *cómitre* actúa sólo como *director de propulsión y maniobra*, dependiendo de él, en este ámbito funcional, tripulantes y re-

meros. Es indudable que la maniobra de vela venía, en las galeras, directamente dirigida por un *cómitre*, a quien corresponde el cuidado y cargo no sólo de los remos, postizas y bacalares, sino también de la jarcia y de las velas. Pero además de este mando funcional que se extendía a cuanto material y personal hiciera referencia a propulsión y maniobra bélica o de remo, toma carácter, progresivamente, el *cómitre*, de jefe directo y de encuadramiento de la gente de remo, lo mismo en cuestiones de trato y disciplina, que de limpieza, alimentación y vestuario. El *sotacómitre*, como directo auxiliar del *cómitre*, le suplía en sus ausencias o impedimentos.

La gente de guerra.

El soldado de bajeles y el de galeras tiene, en la primera mitad del siglo xvi, plena individualidad orgánica, ya que no sólo es distinto del *marinero* y del *galeote*, sino también del *soldado de infantería*.

La gente de guerra queda, en la primera mitad del siglo xvi, a las directas órdenes del *capitán del buque*, así como la *gente de mar* queda bajo la inmediata dependencia del *patrón* o del *maestre* y la *gente de remo* bajo la obediencia del *cómitre*.

La continua expansión del poder naval turco en el Mediterráneo y en el Atlántico y el incremento de la piratería y del corso demostraron la conveniencia de proveer a menudo de guarniciones extraordinarias a los bajeles y galeras españoles. El reclutamiento de refuerzos, compuestos, con frecuencia excesiva, por ganapanes y gente de playa sin aptitud ni vocación para el oficio de las armas y, por si fuera poco, sin experiencia de soldados, hizo volver los ojos a las bien adiestradas unidades de *infantería española*. Pronto el *infante* se adaptó al medio naval y aunque nunca tuvo en el abordaje y en el contra-abordaje la agilidad del *marinero*, la suplió con la destreza en el tiro del arcabuz y del mosquete y en el manejo de la espada.

Todo ello motivó un importante cambio orgánico. En la instrucción dada por Felipe II a García de Toledo en 1564, se le da cuenta de que en las escuadras y armadas cuando pareciere y fuere menester, se meta en ellas, de la infantería que sostenemos a nuestro sueldo en Nápoles, Sicilia, Lombardía y España y toda la que se hiciera de nuevo, porque ha parecido que con el mismo gasto se pueden hacer dos efectos, esto es, combatir en mar y en tierra.

La infantería embarcada desplaza pues totalmente en los nuevos asientos a los viejos núcleos de gente de pelea, sustancialmente navales y vinculados estructuralmente a la galera o al bajel, de los que constituían parte de la dotación ordinaria; núcleos que sólo reaparecen, a falta de infantería, con un carácter netamente supletorio.

Las galeras de la escuadra de galeras de España y los bajeles de armada no tienen ya cada uno su propia gente de pelea, sino que la escuadra, en su conjunto, embarca un tercio de infantería que se distribuye entre los buques. El soldado se vincula así a su compañía y a su tercio, pero no a un buque determinado. El fundamental núcleo

combatiente, la *guarnición*, no pertenece al buque, sino que le es asignado.

Es posible así *dosificar* la importancia de la *guarnición de cada buque* según el enemigo en presencia y el plan de acción propio. Ante la inminencia de una gran batalla podía aumentarse cómodamente la fuerza combatiente enviando *unidades de infantería* ya reclutadas y adiestradas, que se distribuían entre las distintas galeras y bajeles según las necesidades del momento. La cadena de mandos de la propia unidad de infantes aseguraba la presencia en cada buque, siempre a las órdenes del capitán de éste, del jefe de categoría adecuada a la entidad del contingente embarcado, facilitando así la articulación de la fuerza y el encuadramiento del soldado.

El *tercio*, nueva unidad de infantería, ha recogido en su estructura las mejores tradiciones de la escuela de Gonzalo de Córdoba. Su origen debe buscarse en los acuerdos adoptados en la conferencia celebrada en Bolonia, en diciembre de 1532. Se convino en ella, entre el Papa, el Emperador Carlos y los duques de Ferrara y Milán, que para cortar las ambiciones de Francia se mantendría en cada uno de los territorios de Nápoles, Sicilia y Lombardía un cuerpo de tropas españolas. Cada uno de estos cuerpos, que constituía la *tercera parte del ejército español en Italia*, o sea del ejército expedicionario español, recibió el nombre de *tercio*. Sus efectivos son variables. Si bien en planta debía tener *tres mil hombres* —doce compañías a doscientas cincuenta plazas— no es raro que alcance los cuatro mil, o que disminuya a tan sólo mil.

Al frente de cada *tercio* se hallaba un *maestre de campo* o, en su caso, un *gobernador*, al que asistían un *sargento mayor* —que tenía a su cargo el adiestramiento, la disciplina y la dirección de las operaciones del tercio—, un *furriel mayor* —que atendía a las cuestiones logísticas—, un *capitán barrichel de campaña* —que cumplía funciones de *alguacil real*—, un *capellán mayor*, un *médico*, un *cirujano*, un *boticario* y un *tambor mayor* —que permanecía a las directas órdenes del *maestre* y tenía a su cargo funciones que hoy corresponderían a un *jefe de transmisiones*, junto a otras que son propias de un *oficial de información*—.

Cada compañía se halla al mando de un *capitán* —que designa a veces, para suplirle en sus ausencias, a un *lugarteniente*—, un *alférez* —reputado como el primer soldado de la compañía y en tal calidad, como *más digno*, abanderado de ella—, un *sargento* —que tenía a su cargo la instrucción, adiestramiento, y buen orden y policía de la tropa en plaza, marcha y combate—, un *furriel* —encargado de los asuntos económicos y de aposentar a la compañía—, un *capellán*, un *barbero*, un *pífano* y uno o dos *tambores*. Es interesante poner de manifiesto que el *alférez* y el *sargento* no tienen a su cargo el mando de una *unidad distinta*, sino el ejercicio de una *función distinta* dentro de la misma compañía. No existen ni *secciones* ni *pelotones*. Ni el *alférez* ni el *sargento* tienen permanentemente a cargo *fracción* de la compañía.

El *fraccionamiento* se produce cuando el capitán encarga a su *alférez* o a su *sargento* que *una parte* de la compañía, *constituida en grupo de acción*, cumpla *una misión determinada*. Cumplida ésta el grupo se *reabsorbe*. Caso distinto es el de los *cabos de escuadra*; la compañía se *divide* en *cuadrillas* o *escuadras* —cada una al mando de un *cabo*—, que son *unidades* e incluso *formaciones* de combate compuestas por un número de soldados que oscila entre diez y veinticinco. Es frecuente que cada cuatro *compañías* se integren en una *coronelía*.

Cada *compañía de infantería embarcada* constituye el núcleo combatiente del buque a que ha sido *asignada*. Pero esta concepción no olvida la idea de apoyo recíproco que se realiza una vez *con el fuego de la arcabucería*, pero que exige en otras *enviar el refuerzo* de uno o varios grupos de soldados para *refrescar* la guarnición en trance de agotamiento o de total *aniquilamiento*.

Cualquier *tercio*, si es de españoles —aunque también formen parte de él napolitanos, sicilianos milaneses o sardos— está siempre dispuesto a *embarcar y combatir* en los bajeles y en las galeras de nuestras armadas y escuadras, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, tanto en el Pacífico como en el mar de las Indias. Tampoco rehúsa, *jamás* desembarcar en costa enemiga y establecer en ella, *bajo el fuego*, una *cabeza de playa*.

No puede decirse otro tanto de las unidades extranjeras asoldadas. Las *coronelías* italianas combaten bien en la mar, si es en el Mediterráneo. Los *regimientos* alemanes combaten en el Mediterráneo, pero ya a instancia de sus mandos naturales. Ni a unos ni a otros les seduce la aventura atlántica. Las unidades suizas y valonas toman una actitud más determinante: *se niegan a embarcar*. Sus capítulos de alistamiento *les amparan*.

Por ello es lógica la pretensión del duque de Parma, en 1588. Desea los *tercios españoles* para cruzar el canal, formar la primera ola de desembarco, consolidar las cabezas de playa y constituir la punta de lanza de la fuerza operativa.

La actitud del duque de Parma es un supuesto típico de *egoísmo institucional*. Considera imprescindible la presencia de los *tercios españoles* en su fuerza terrestre, pero aun a *costa de desguarnecer los bajeles de la Gran Armada* y de comprometer, *con ello*, su propia *misión*. Su conducta tiene un gran valor indicativo.

El mando de buque en la marina española armada en guerra.

El *eje del sistema* orgánico naval español viene constituido por los *capitanes de bajel* y *de galera* que al tener a su cargo el *directo mando del buque* —verdadera *unidad* en la navegación y el combate—, son los más firmes puntales de los generales de escuadra y de armada.

Con frecuencia se olvida que el *capitán de un bajel*, cuando obedece las órdenes e instrucciones de sus superiores, *obedece, pero mandando a su vez*. Su voluntad es una voluntad *viva* que *hace realidad*

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

o desvirtúa lo dispuesto por el superior mando. Por ello escribieron nuestros tratadistas de arte militar que “los capitanes son los pies y brazos del general y que en ambos ha de latir un mismo corazón”. Cada capitán en su buque, “hace efecto —esto es, hace realidad— el pensamiento del general” y por ello debe ser no sólo ajeno a toda idea de traición o de codicia, sino incluso de desánimo.

Clara resulta pues la necesidad de tener buenos capitanes y la dificultad de contar, en las grandes campañas, con suficiente número de estos mandos que estén capacitados y adiestrados en la navegación y el combate.

En las fuerzas navales españolas —y en contra de lo que frecuentemente se ha pretendido— no existió, en el bajel ni en la galera, dualidad de mando. No hay un capitán de mar que tenga a a su cargo la navegación y un capitán de guerra que tenga a su cargo el combate. Lo que hallamos indefinidamente repetido es un capitán de galera o de bajel —esto es, mando utilizador de un buque armado, dotado, artillado y guarnecido, constituido, en una palabra, en unidad de fuerza naval— y un capitán de infantería que manda una compañía o la más importante parte de ésta, embarcada en un buque para su guarnición.

El primero manda sobre el conjunto; el segundo sobre una parte. El primero es mando que existe, de ordinario, en todas las galeras y bajeles armados en guerra; la presencia del segundo depende de la importancia del contingente de infantería embarcada y, si éste no llega a la compañía, del criterio que se ha seguido en la distribución de tal unidad de infantería entre los bajeles y galeras. Es común hallar galeras o buques mancos en los que el mando más relevante de la infantería queda asumido por un alférez, un sargento o un cabo de escuadra.

El jefe de la infantería embarcada es, sin embargo, entre todos los directores de factor de acción del bajel o de la galera el que a bordo tiene mayor consideración y quien se constituye en consejero nato del capitán del bajel o de la galera, en cuanto se refiere al aspecto militar del combate.

La formación de los mandos navales españoles.

Los capitanes de bajel y de galera son siempre nombrados entre personas de distinción, de ordinario nobles, caballeros o hidalgos de mayor o menor fortuna, pero expertos en cosas de mar. Es frecuente la figura del capitán que además es armador y señor —propietario— de su nave. Abundaron también los caballeros de las ordenes militares de Santiago y de San Juan de Malta. A éstos se unen, hacia 1565, los nuevos mandos formados en las campañas terrestres de Flandes y Lombardía, que sin casi preparación náutica se hacen cargo de las nuevas galeras construidas en Sicilia, Nápoles y Barcelona por Felipe II y de los bajeles armados, fletados o requisados por la corona. La rapidez con que fue desarrollado el plan de armamento no permitía otra cosa y, a decir verdad, los

resultados fueron excelentes. La continuidad, sin embargo, se persigue después por medios más técnicos. Los *entrettenidos*, y en menor proporción los *soldados aventajados*, pronto constituyen los escalones orgánicos que forman a los futuros *capitanes*.

El directo e inmediato antecedente de los *entrettenidos* son los *dieciocho criados*, hombres útiles y bien armados para pelear y hacer las otras cosas que sean necesarias, que las instrucciones de 1557 autorizan al capitán general de las galeras de España a llevar consigo en la capitana, gozando de una gratificación o *entrettenimiento*.

El *entrettenido*, originariamente, forma parte del séquito de los *capitanes generales*, acompañándoles en mar y en tierra. Su función de asistencia se realiza a nivel de escuadra o de armada, no a nivel de buque.

La situación varía años después de Lepanto. La necesidad de lograr *capitanes adiestrados en la guerra naval*, hace comprender que más conveniente será el *seminario de donde se sacan más sujetos*, y dándose los *entrettenimientos para aprender*, precisa poner los medios para enseñar a ser no sólo un buen general, sino también un *capitán experimentado*. Se tiende a que la gente noble por méritos ocupe el primer puesto en la *marinería*. La provisión de capitán debía hacerse, pues, en un *caballero entrettenido*.

Entrettenido, capitán y capitán de fanal se conciben así como los *peleadores sucesivos* de una misma *carrera* que se prolonga, frecuentemente, en el *generalato*. Con todo ello se desdibujan las diferencias antes destacadas. Los *entrettenidos* son ahora *auxiliares del mando de galera o de bajel* y los *futuros capitanes y generales* de nuestra fuerza naval. Pero el capital de ciencia y de experiencia que estos hombres de mar y de guerra atesoran, sabe la monarquía aprovecharlos. Entre los *viejos capitanes* nombra el rey los *gobernadores* de sus territorios, castillos y fortalezas, y los *veedores* de sus armadas, escuadras y ejércitos: los *viejos capitanes son*, para el mejor servicio del imperio, los *ojos del rey*, y la defensa y garantía de España entera.

La organización interior del buque en la marina inglesa. La gente de guerra. La defensa territorial.

El buque *mercante inglés*, *el de pesca* y también *el incursor* —a título de pirata o de corsario—, viene ordinariamente mandado por un *master* o *maestre*. La responsabilidad de la navegación viene asumida por el *mate* o *piloto*, y la dirección de la maniobra y propulsión a vela por el *boatswain* o *contramaestre* —en términos coloquiales ingleses *bo'sun*. Todos y cada uno de ellos, para ejercer tal cargo, debían ser examinados y aprobados por el *chief pilot of England*. Los *marineros* —los *seamen*— tienen a su cargo la *ejecución* de la maniobra y el *apoyo* a los servicios y a la *artillería*. Esta última se halla a cargo de los *gunners* o *artilleros*.

Los servicios de conservación y mantenimiento del buque se hallan confiados al *carpenter* —o *carpintero*—, al *sailmaker* —o *velero*— y a los propios *boatswain* y *gunner* en sus respectivos ámbitos de competencia.

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

Cuando se trata de buques de la reina, el mando lo ostenta, de ordinario, un *captain at sea*, nombrado por *comisión real*, que le erige en representante de la soberana. Algunas veces se designa además un *lieutenant* o lugarteniente, encargado de hacer las veces del capitán si éste muriera y de desempeñar las funciones que el propio capitán, como primer mando, le delegara. Estas *reales comisiones* son conferidas de ordinario a cortesanos, gentileshombres y soldados, y con menor frecuencia a gentes de mar.

Los restantes oficiales y gente de maestranza —*master, mate, boatswain, gunner, carpenter* y *sailmaker*— vienen enrolados en los buques de la reina, especialmente en tiempo de guerra, mediante *royal warrant*. Ello confiere prestigio a estos oficiales y gente de maestranza, pero señala una clara línea divisoria entre el *warrant officer* y su mando superior, el *commissioned officer*: sólo éste es *oficial de la reina*.

En los buques privados armados en guerra el mando viene ostentado, de ordinario, por su maestre o *master*. Poco a poco éste se siente asimilado al *captain at sea* y depositario de una cierta *representación* regia. Se crea un mito del *captain-mariner*.

El problema lleva consigo una importante connotación social. El noble o el gentilhombre embarcado en una expedición *privada* —pirática o corsaria— procura adoptar una posición *rectora*. Se considera *superior* —aun carente de *commission*— al *mando gestor* de la expedición; incluso cuando este último lo ostenta Drake. Esta actitud cuesta la vida a Doughty, que intenta reivindicar sus derechos de clase ante aquél. No se trata, sin embargo, de una lucha *orgánica* entre la *gente de guerra* y la *gente de mar*, sino de la lucha social entre el noble —o el gentilhombre— y el *hombre de mar*.

La dotación —o *company*— de los buques privados armados en guerra, la completan oficiales y marineros concertados mediante sueldo o mediante participación en los beneficios de la empresa.

Las dotaciones —o *companies*— de los buques de la reina se ordenan y articulan en *captains, soldiers and mariners*. Entre estos últimos, los oficiales ocupan un lugar destacado al amparo del respectivo *royal warrant*.

Los *marineros* —o *seamèn*— de los buques de la reina proceden de la misma cantera que nutre las dotaciones de los mercantes y de los buques privados armados en guerra. Son, de ordinario, gente que navega desde la infancia y que ha sufrido los duros temporales del Atlántico Norte y resistido largas campañas pesqueras en Groenlandia, Terranova o Islandia. Es de advertir que la profesión de marino constituye, en los puertos y costas ingleses —como bien señala Lewis—, la única profesión entonces posible.

Unos fueron reclutados con carácter *voluntario*, concertándose libremente por la paga ofrecida. Otros se alistaron a la *buena ventura*, sin exigir —pero también sin rehusar— premios o ganancias de mar. Otros fueron *movilizados* en sus puertos y destinados a los buques que precisaban de sus servicios. Otros, finalmente, fueron objeto de *conscrip-*

ción en las villas y ciudades y enviados a reforzar los buques de la reina.

Buena parte de los movilizados lo fueron en sus propios buques —*buques de armamento particular*— que se incorporaron al servicio de la reina cuando fueron designados para ello por las autoridades locales, conservando, sin embargo, sus naturales mandos navales.

El último núcleo viene constituido por los *soldados*. Hallamos contingentes de *soldiers* tan sólo en los buques de la reina; en los de particulares *no embarcan soldados*, aunque dichos buques se hallen en situación de *movilizados*. En ellos son los *seamen* —los *marineros*— quienes ejercen las funciones propias de la *gente de guerra*.

En los veinticuatro buques de la reina que en 1588 se oponen a la Gran Armada se hallan embarcados *tan sólo* un total de mil quinientos cuarenta soldados. La cifra es baja y todavía más si se considera que en Londres se reclutaron cuatro mil hombres —cincuenta por parroquia— para servir *como soldados* a bordo de los buques de la reina. A éstos se les equipó con capotes *azules*, a diferencia de los hombres que debían constituir la guarnición de la ciudad, a quienes les fueron suministrados capotes *rojos*.

Aunque las fuentes de la época señalan que los *capotes azules* fueron fruto de un sorteo efectuado en cada parroquia entre sus respectivos feligreses, todo hace pensar que se asignaron a la marina de la reina como *capotes azules* sólo *marineros* y *portuarios*, o sea, verdaderos hombres de mar o ligados esencialmente al mar. Cuando en las naves de la reina fue necesario completar sus efectivos se recurrió a los *capotes rojos*. Unos y otros cumplieron a bordo, al parecer, las mismas funciones.

Sorprende, sin embargo, esto es lo cierto, que *tan sólo estuvieran a bordo de los buques de la reina mil quinientos cuarenta soldados* cuando el contingente de *capotes azules* procedente de Londres era ya de *cuatro mil hombres* y cuando, además, consta que los buques de la reina embarcaron un contingente suplementario de *capotes rojos*, computados probablemente en los mil quinientos cuarenta hombres.

Los mandos superiores de la marina inglesa no aprecian excesivamente a estos *soldiers* que en verdad son simples *milicianos*. La instrucción militar, apresuradamente recibida, es muy elemental. No son, pues, estos hombres *profesionales de la guerra* ni tampoco sus mandos, en gran parte reclutados entre los comerciantes de Londres y entre pacíficos *gentilishombres* rurales.

Por ello, el *Lord High Admiral* rehúsa embarcar los mosqueteros de Kent que la reina le ofrece y ésta misma prohíbe que las gentes de sus buques se lancen al abordaje. La infantería inglesa *es floja* y sus hombres resultan más aptos para —como *gente de mar* que son— cubrir huecos en las *companies*, ayudando a la marinería a faenar los cañones y a manejar las velas, que para constituir *trozos de abordaje* o *para desgastar* con sus mosquetes y arcabuces al enemigo situado en proximidad. Un detalle es revelador: lord Howard rechaza cortésmente el contingente que lord Carey —gobernador de la isla de Wight— le envía a

bordo de una pinaza. A la fuerza naval inglesa no le interesa el abordaje ni combatir cerrando distancias. Su *gente de guerra* no está a la altura de nuestros *tercios*. El llamado *soldier* es, en verdad, como ya se ha dicho, tan sólo un *miliciano*.

No existe en Inglaterra una organización militar de gran estilo. El más importante núcleo de su ejército viene proporcionado por la *milicia* —ciudadana y rural—, hueste formada por gentes encuadradas *territorialmente*, armadas y equipadas de ordinario a sus propias costas y sometidas tan sólo a periódicas *muestras*, primordialmente orientadas a *comprobar la tenencia de las correspondientes armas y equipo*, pero no a *verificar el grado de instrucción y adiestramiento* de sus contingentes. De hecho tampoco el armamento y equipo de la *milicia* era muy brillante. A quien no le faltaba el casco le faltaba la espada.

La necesidad de disponer de tropas *permanentemente* preparadas para el combate motiva la constitución de las *trained bands*, selección de la *milicia* constituida por hombres robustos, bien armados y equipados, instruídos en el manejo de las armas y encuadrados más rígidamente —pero también con mayor movilidad y flexibilidad de empleo— por mandos *profesionalizados*. La unidad tipo de estas bandas era la *compañía* de unas ciento cincuenta plazas. No existen unidades tipo *tercio*. Los ejércitos son meras agrupaciones de *compañías* sin una eficaz y estable *articulación* intermedia.

Dispone también la reina de contingentes de caballería, de procedencia señorial en su mayor parte. Su grado de equipamiento, instrucción y adiestramiento era muy variable, así como la calidad del ganado. Una parte de sus caballos se importan de Flandes. Otros, aunque ingleses, no tienen la calidad debida. En sus *lances* o *lanzas* —sus unidades elementales de caballería pesada— participan también *gentes de a pie*. Existen además los *light horse* o caballos ligeros.

La artillería —de plaza, de costa y de campaña— es todavía más desigual. Hallamos vetustas piezas de cámara abierta, otras de bronce fundido y otras de hierro fundido —vibrado o no—. Algunas piezas revientan, con riesgo de un *principal officers*, ... a pesar de haber sido fundidas en Inglaterra. Sus montajes son extremadamente *dispares*. Junto a los afustes de *carreta* y fijos se hallan auténticos montajes de campaña. El *personal* que sirve en *tierra* las piezas de artillería, es también de *distinta procedencia*. Junto a profesionales artilleros aparecen miembros voluntarios de la *milicia artillera*, mejor o peor *instruídos*. Algunos de estos cañoneros o artilleros *embarcan* en las naves de la reina y en su *flota auxiliar* para refuerzo de su *gente*. También aparece alguno en *las naves mercantes movilizadas*.

En cuanto a *fortificación* es destacable la extrema *complejidad* técnica de los proyectos y la *simplicidad* de las realizaciones, condicionadas —en Inglaterra como en España— por los recursos financieros, materiales y humanos disponibles. En la práctica todo se redujo a un fortalecimiento de las defensas artilleras, a un mejoramiento de las plazas fuertes más amenazadas, a plantar estacadas y a cavar trin-

cheras en las zonas más expuestas a la invasión española y a establecer pequeños *sconces* —o puntos fuertes— guarnecidos, cada uno, por un *captain* —que viene asistido por un *deputy-captain*—, un *master gunner* y unos veinte hombres, entre artilleros —o *gunners*— y soldados —o *soldiers*—.

Con un cierto tinte malévolo Lewis atribuye la buena nutrición de la gente movilizada a que la intendencia inglesa quedaba a cargo de *amateurs*, El *navy board* estaba sin embargo regido, y ésto lo advierte bien el *consejo privado* —el *privy council*—, por hombres muy duchos en los negocios no diáfanos.

Existe, además, un reducido número de guardias de la persona real, que, en caso necesario, se refuerza con nobles y cortesanos.

En 1588 —y ante la amenaza que para Inglaterra supone la Gran Armada— *las fuerzas terrestres inglesas* —y en especial la milicia que es su núcleo— establecen —según Boynton— el siguiente despliegue:

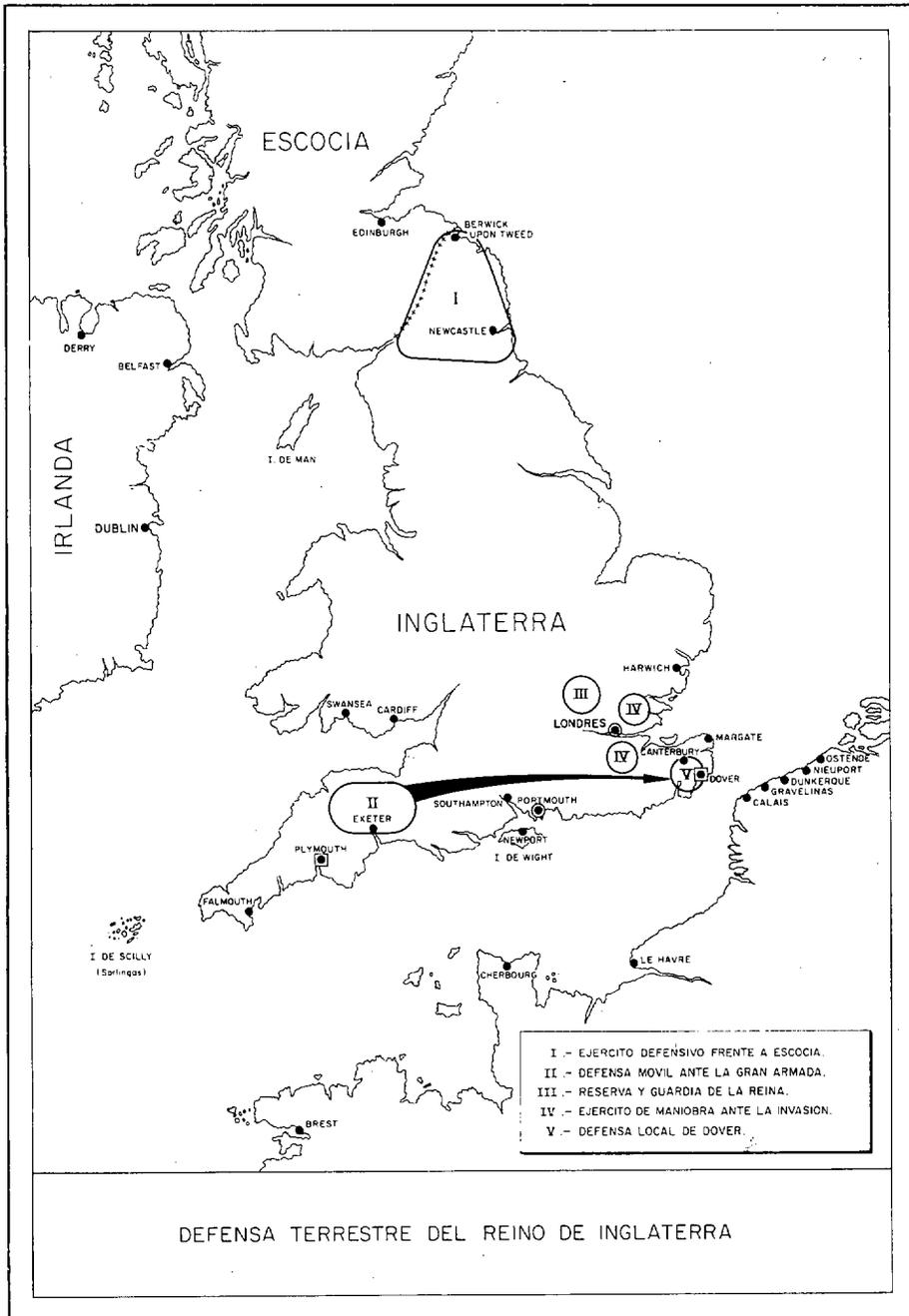
Un cuerpo integrado por las fuerzas del Yorkshire y de los condados del Norte *se sitúa ante la frontera escocesa* a las órdenes del conde de Huntingdon —que es presidente del Consejo del Norte—. Su cuartel general se halla en Newcastle y tiene a sus órdenes doce mil hombres de a pie y cuatrocientos de a caballo.

Un segundo cuerpo constituye la *fuerza móvil* que sigue a la *Gran Armada* en su recorrido a lo largo del canal. Las fuentes españolas consideran a esta fuerza como bien armada, pero carente de experiencia. Su misión táctica era cubrir las costas y las plazas fuertes situadas a lo largo de la costa sur, a medida que la armada desfilara frente a ellas. Se había previsto que llegara a quedar constituida por veintisiete mil infantes y dos mil quinientos hombres de a caballo, pero parece que nunca llegó a alcanzar tales efectivos. Las fuerzas del condado de Kent, integradas en este cuerpo de tropas, se situaron parte en la costa y parte en Canterbury para cubrir así —*con este segundo núcleo*— la ciudad de Londres, que disponía, además, para su propia defensa de más de diez mil hombres.

Un tercer cuerpo se organiza *para guardar la persona de la reina* y defender, si llegara el caso, el interior de Inglaterra. Este cuerpo de tropas tiene como núcleo inicial el regimiento de Dorset, el que se ofreció a servir, como guardia de corps, a Isabel I de Inglaterra. Lord Howard —el *Lord High Admiral*— ofreció también, para este fin, seis mil hombres de su propia flota.

Empezó a reunirse esta fuerza cerca de Londres, bajo el mando de lord Hunsdon. Sus efectivos debían alcanzar, llegado el caso, los cuarenta y cinco mil hombres; proporcionados veintiocho mil novecientos por la milicia y los dieciséis mil cien hombres restantes por la nobleza, los oficiales de la corte, la clerecía y los prelados. La reina procuró no recurrir a la milicia porque debía entonces subvenir a una parte de sus gastos de mantenimiento. Parece, sin embargo, que el contingente nobiliario, cortesano y eclesiástico fue concentrado.

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA



Un cuarto cuerpo de tropas, a las órdenes del conde de Leicester, se establece, como fuerza de maniobra, parte en Kent y parte en Essex—concretamente en West Tilbury—. Sus efectivos fueron muy variables. Había al norte del Támesis, en Essex, una agrupación de este cuerpo de tropas y al sur del Támesis, en Kent, otra. Con ello se pretendía mejor cubrir Londres, manteniendo en cada ribera del río una fuerza contradesembarco y lograr así que, aun efectuado el desembarco en una orilla, se pudiera disponer, como refuerzo de la agrupación que tuviera a cargo su rechazo, de la fuerza situada en la otra ribera del estuario.

En resumen: el primer cuerpo se sitúa frente a Escocia; el segundo frente a la Gran Armada; el cuarto frente al duque de Parma y el tercero se constituye en reserva operativa del conjunto. El valor y eficacia del dispositivo terrestre quedó, sin embargo, inédito, al no producirse el temido desembarco.

Un factor interesa destacar. Las dotaciones de los buques y las unidades terrestres de Isabel I, están constituidas, casi totalmente, por ingleses. Ello proporciona una cohesión interna que no tienen las dotaciones de la Gran Armada, al contar con una importante proporción de extranjeros a sueldo.

Es interesante destacar que la red de alerta inglesa utiliza unas veces el esquema lineal—que se perfecciona en alguna ocasión adoptando estructura reticular— y otras veces el esquema radial.

Las dotaciones de la Gran Armada.

Las expuestas estructuras orgánicas, especialmente complejas cuando se junta armada, exigen ser, cuando se trata de la situación que aquí se estudia, cuidadosamente evaluadas. Para reunir, en 1588, la que fue calificada de Gran Armada se recurrió no sólo a buques de guerra—atlánticos y mediterráneos—, como lo fueron los galeones, galeazas y galeras que se incorporaron a ella, sino también a buques armados en guerra para ir de armada y también a buques de mercancía habilitados para la ocasión y aun para el transporte, procedentes de los más diversos ámbitos. Unos eran atlánticos, otros, mediterráneos y otros más, bálticos, pero no todos pertenecían a los reinos y dominios que, juntos, formaban España. Contamos pues, en la Gran Armada, con naves bretonas, raguseas, vénetas y hanseáticas y consta que Felipe II intentó fletar buques suecos y daneses.

Hay razones que explican la gustosa presencia de naves extranjeras en la empresa española. Por cuanto se refiere a la Hansa, no olvidemos que el reino de Inglaterra había cerrado, pocos años antes, el establecimiento hanseático existente en Londres y que Dinamarca y Suecia consideraban poco amistosa la política inglesa en el Báltico y su penetración comercial en Rusia.

Todo ello motiva, de hecho, un grave problema orgánico. Para asegurar la debida eficacia del sistema de mando no basta encuadrar los

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

buques en escuadras y agrupaciones a las órdenes de *súbditos españoles*; es necesario, además, que al mando de cada buque haya un *capitán español o persona de reconocida fidelidad a la monarquía española*.

El problema no es de solución fácil. Cuesta hallar para una *armada* —aparte mandos de *escuadra* y de *agrupación*, y componentes de *planas mayores*, incluidos sus mandos técnicos superiores— *más de ciento treinta capitanes de bajel o de buque especialmente capacitados para una acción de envergadura a realizar fuera de nuestros mares habituales*. En la Empresa contra Inglaterra de 1588, los mandos españoles *juegan* —utilizando un símil futbolístico— *en campo contrario*. Los mandos ingleses, *en campo propio*.

El problema lingüístico —como ya ha sido destacado por diversos autores— *tuvo innegable incidencia perturbadora* en el curso de las operaciones. En nuestras unidades navales se hablaban *no menos de seis idiomas*. Las órdenes, dictadas en un *depurado español básico*, tenían que ser objeto —para su *transmisión* y para su *buena comprensión* por gentes que habitualmente hablaban alemán, italiano o portugués, amén de levantino o vasco— de *complejas traducciones y retraducciones*. No existe en el Atlántico, como existía en el Mediterráneo, una *lengua franca* hablada por toda la gente de cabo y remo de la cuenca, fueran *cristianos o musulmanes*.

El problema se agrava si pensamos que, de ordinario, la *infantería embarcada* en cada buque para su *guarnición o refuerzo* procede de la península o de Italia y que, frecuentemente, *no coincide* la lengua de la *gente de guerra embarcada* y la de la *gente de mar del buque*. Los *artilleros* complican aún más la cuestión.

Hay, por una parte, entre los *artilleros*, una proporción *relativamente elevada* de alemanes y milaneses, y si bien sus conmitones españoles —entre quienes contamos a los flamencos— los tienen por *más prácticos*, se consideran los españoles, especialmente los procedentes de las escuelas de Sevilla y Flandes, como *más preparados*. Esta situación genera a veces conflictos, que vienen complicados aún por la pugna entre *artilleros examinados y no examinados*.

El distinto *talante* de las *marinerías* dificulta, a veces, el *ejercicio del mando*. Las gentes procedentes de Valencia, Nápoles o Sicilia, y aun las habituadas a la navegación de Indias se hallaban en los mares del Norte y de Irlanda —o en aguas del Atlántico septentrional, e incluso en el Cantábrico y en el canal de la Mancha—, ante un mundo desconocido. El problema se agrava cuando se trata de gentes de tierra adentro. La *moral de combate* sufre por ello. Sólo los pescadores y navegantes gallegos, cántabros y vascos están acostumbrados a los *mares de arriba*.

El problema se agiganta para el *piloto*. En estos mares foscas, ventosos y de cielos eternamente cubiertos, es difícil llevar una *correcta estima* y más difícil aún *hallar el punto* mediante métodos de observación astronómica. El buen *piloto* es aquí, ante todo, un profundo conocedor de los accidentes de la costa, un virtuoso de la sonda y un eter-

no catador del cariz del tiempo; de su *buen ojo* y tiento en las *recaladas* depende la seguridad del buque.

La *cartografía*, excelente en el Mediterráneo y aceptable en las costas del canal de la Mancha, es *prácticamente inexistente* —en la segunda mitad del siglo xvi— en cuanto a las costas de Escocia occidental y de Irlanda; en este área las cartas entonces asequibles *se hallaban plagadas de errores*, hasta tal punto que su consulta *agrava* los riesgos de navegación por estas aguas. El *Atlas* de Wagenhaer y la presunción de un piloto francés, *dañaron más a la Gran Armada* —y no es metáfora— que la artillería y los brulotes ingleses.

La falta de previo y concienzudo planeamiento en este campo pone de manifiesto que Felipe II *no había previsto* la hipótesis de un regreso de la Armada a España contorneando las islas británicas. Diversos indicios hacen pensar que el rey prudente *confiaba situar sus buques* —en el supuesto de que el desembarco en Inglaterra fuera, *de momento*, imposible— *no más allá del Canal y del Mar del Norte*, en cuyas aguas y puertos esperaba aguardar días más oportunos. Por ello, trata de neutralizar o hacer propicia a su causa no sólo a *Francia*, a los propios *Países Bajos* y a las *ciudades hanseáticas del norte de Alemania*, sino también a *Dinamarca*.

Pero incluso la navegación en el Cantábrico y la zona del Canal tiene, para los *no conocedores de sus aguas, costas y bajos*, tan graves problemas que en la segunda mitad del siglo xvi los *pilotos* prefieren, *ante la dificultad de la navegación astronómica* y la *inexactitud de la cartografía de la zona*, recurrir al *derrotero*, que sin representación planimétrica y para una navegación dada, señala *rumbos, vientos dominantes, intensidad y dirección de las corrientes, veriles de sonda, descripción de costas y puntos característicos de recalada, mareas, bajos, canales y puertos*. Por ello Felipe II, ante la *Empresa de Inglaterra* ordena la redacción de un *derrotero* —modelo en su género— *que sirva a las necesidades de su armada*, habida cuenta de que sabe escasean en la clase de *pilotos, gentes que bien conozcan los mares de arriba*; si bien ordena, además, *se tomen a sueldo*, para paliar este problema, *prácticos de la mar irlandeses, franceses, ingleses y flamencos*. No todos ellos cumplieron, sin embargo, *lealmente* —no digo ya *fielmente*— su cometido.

Los *capitanes, maestros y pilotos* de buena parte de los buques de *mercancía* habilitados *para la ocasión*, o destinados al transporte de provisiones o de pertrechos, *no están habituados*, por otra parte, a navegar y maniobrar *en formación* y ni siquiera *en cuadrillas* o *en tropel*. No puede tampoco olvidarse, ante la disparidad de tipos de características que se da en los buques de la armada, un fundamental principio: *la velocidad de un conjunto se regula por el elemento menos veloz*. El rendimiento náutico de la Gran Armada *tendía a ser bajo* al ser tan *poco homogénea*.

Tampoco resulta fácil la labor de los *maestros* y del personal de *maestranza*. Una vez salidos definitivamente de Lisboa —su principal *base de armamento*— mientras los buques pudieran acogerse a *puerto*

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

amigo, especialmente si, como en el de La Coruña, tenía una infraestructura adecuada para reparar y aprovisionar a los buques, los problemas causados por los malos tiempos, y aun los de aprovisionamiento *tenían solución relativamente fácil*. Lo difícil fue *constituirse en fuerza expedicionaria en mares perpetuamente hostiles*. Los estragos causados por los temporales, las averías producidas por los brulotes enemigos y por las varadas, la necesidad de aguada y aprovisionamiento de víveres frescos y salados, la atención de los enfermos y de los heridos durante la inclemente navegación, *no encuentran lugar en que puedan ser reparados, atendidos o asistidos*. Las reparaciones, efectuadas en la mar, *son de fortuna*; las necesidades de *aprovisionamiento y aguada*, no se cubren adecuadamente; los enfermos y heridos no tienen otra asistencia que la brindada por los medios a flote. La logística *sufre los efectos de un período de preparación excesivamente largo* y de la falta de bases intermedias, operativas y avanzadas. Otras marinas, en fecha reciente, *han sufrido en el Atlántico el mismo problema*.

Mucho se ha especulado sobre la gente de remo de las galeazas y galeras. En el Mediterráneo y en el Atlántico la *chusma* es siempre bien tratada. En primer lugar porque constituía un capital de costoso y difícil reemplazo. Los forzados y esclavos son de limitada adquisición originaria y de muy gravosa adquisición derivativa si se recurre a compras y permutas. Su conservación en el mejor nivel fisiológico y psicológico se impone, si se tiene en cuenta que galeazas y galeras dependen, en sus momentos críticos, de esta máquina propulsora. Ningún jefe de máquinas golpea por placer el sistema propulsor de su buque. Ningún cómitre provoca, por su gusto, el agotamiento, la incapacidad física o el disgusto del galeote. De éste depende la seguridad de toda la dotación. El cómitre, llegada la ocasión, sólo procura animar a la *chusma* con su *anguila o corbacho*. La corona, previsora, procura, sin embargo, reducir en lo posible la presencia, en la fuerza propia, de galeotes enemigos.

La calidad de los mandos superiores.

El *generalato* de armadas, escuadras y flotas procedía, en las fuerzas navales de España, de la nobleza y de la clase *hidalga*; aunque siempre eran gente con *experiencia y saber de mar*. Los Bazán navegaron, desde niños, en las galeras y bajeles de España y en la mar ganaron sus títulos de nobleza. Los García de Toledo, los Zúñiga-Requesens y los Moncada supieron —acrecentando sus blasones— *pelear y morir* a bordo de nuestros buques. El propio duque de Medina-Sidonia que, cuando fue nombrado *capitán general de la Mar Océano* y comandante en jefe de la Gran Armada, era ya *capitán general de Andalucía y de sus costas*, demostró sus dotes de gran organizador y su *experiencia en los armamentos navales*, al alistar en pocos meses —exactamente en tres— la Armada que el marqués de Santa Cruz no logró alistar en más de un año. No en vano era Medina-Sidonia el mayor y mejor asentista naval de la monarquía española. Ya en la mar hizo patente el duque su abnegación y su gran valor y entereza en el combate, además de una

ciega obediencia al mando —o sea a las órdenes del rey— y un *fino sentido lógico-estratégico* que le hizo *definir su función naval* como *función de cobertura al desembarco*, cuyo éxito *no debía comprometer con un combate resolutivo a destiempo*.

No cabe duda alguna de que el lord Howard of Effingham, *hombre esencialmente cortesano*, era *menos marino* que el duque de Medina-Sidonia que, *alejado de la Corte y viviendo en el ámbito de su mando*, llevaba sobre sus hombros una larga experiencia de *armador*, de *asentista* y de *mando marítimo zonal*. Lord Howard es claro ejemplo de una estructura social basada *en la casta*, no en los *valores personales*. Nos recuerda Lewis que si bien lord Howard había tomado el mando de una flota en 1570, *jamás había asistido* —hasta 1588— *a un combate naval*. Era, sin embargo, un verdadero caballero, generoso —a veces demasiado generoso— y muy sensato. No puede decirse otro tanto de gentes como Hawkins, Drake, Borought o Frobisher.

Hawkins era un negrero que vivía como un gran señor..., *gracias a ser un negrero*. Su máximo ideal era explotar, a nivel de empresa mercantil y en propio beneficio, los buques de la reina. Se dice que economizó al Erario, con tal sistema, unas 4.000 libras al año; claro índice de lo que defraudaron otros, *pero no patente de buena administración*, según observan varios autores ingleses. Fue, sin embargo, el promotor de la *nueva construcción naval inglesa*.

Drake, ennoblecido por la reina Isabel de Inglaterra —su socia en los turbios negocios de Ultramar—, fue esencialmente un *pirata* que legalizó su situación, haciéndose *corsario* cuando España, cansada de tanta depredación, transformaba en *guerra* lo que era ya *hostilidad abierta*. Contrasta la disciplinada conducta del duque de Medina-Sidonia con la indisciplina de Drake, que ataca La Coruña, en 1589, vulnerando las órdenes recibidas y haciendo inviable la acción sobre Lisboa, que constituía *su misión*. La expedición termina en el más absoluto fracaso.

Borought, compañero de Drake, condenado a muerte *a instancias de éste* y miembro, sin embargo, en 1588, del *navy board* es considerado hombre sin escrúpulos y no muy valiente.

Frobisher, enemigo de Drake y muy vinculado también a los negocios ultramarinos de moralidad dudosa, era un excelente navegante, *pero carecía de experiencia en combate*.

Relevantes mandos navales ingleses fueron también Edward Fenton, Robert Crosse, Thomas Fenner, su hermano y su sobrino, llamados ambos William Fenner y sir William Wynter —segundo de lord Seymour y maestro de la artillería naval—. Salvo, quizá, este último, todos y cada uno de los restantes tienen una hoja de servicios poco limpia o poco clara.

Contrasta lo expuesto con la *gran calidad de los mandos españoles*. Señala Lewis que eran todos ellos personas fuera de serie, tan nobles de carácter como de estirpe y grandes conductores de hombres, que constituían lo más escogido de una casta profundamente militar que había sido adiestrada desde su juventud en el manejo de las armas y que en este oficio había logrado notoria experiencia. Se caracterizaban por su

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

personalidad, su valor y su orgullo. A nadie se le ocurrió, *ni aun a sus peores enemigos*, llamar *piratas* a estos hombres. Su caballerosidad y su honradez estaban por encima hasta del insulto.

No resulta ocioso, sin embargo, comprobar que también los mandos de la Gran Armada eran *verdaderos marinos*.

Juan Martínez de Recalde, *almirante general de la Gran Armada y capitán general de la escuadra de Vizcaya*, había nacido en Bilbao y era caballero de la Orden Militar de Santiago —orden de clara tradición naval—. Durante dieciséis años ostentó importantes mandos navales, entre ellos el de flotas de Indias. En 1580 tiene a su cargo la expedición de ayuda a los nacionalistas irlandeses que terminó en la masacre de Smerwick. En 1582 interviene, como segundo de don Alvaro de Bazán, en la expedición a las Azores. Era, de entre los mandos superiores españoles, quien mejor conocía las costas inglesas e irlandesas. Hombre además experto en la construcción naval, había ostentado con éxito la *superintendencia* de los Reales arsenales. Tenía buena práctica en la navegación en convoy.

Don Miguel de Oquendo, *capitán general de la escuadra de Guipúzcoa*, era también vasco —había nacido en San Sebastián— y de él se decía que mandaba en combate sus buques como un capitán de caballos ligeros a sus hombres, era impetuoso y buen conocedor de la maniobra naval. En la batalla de San Miguel de las Azores capturó la capitana y la almiranta de la fuerza naval francesa, así como otros tres buques de ella.

Don Pedro de Valdés, *capitán general de la Escuadra de Andalucía*, era caballero de la Orden Militar de Santiago. Durante la campaña de 1580 para la incorporación de Portugal, tomó a su cargo la escuadra de Galicia. Tuvo también mando en Indias. Era, sin duda, un experto marino y buen táctico dotado de gran espíritu de iniciativa, pero de carácter un tanto violento. El es quien aconseja a Felipe II reforzar la artillería de la Gran Armada.

Don Martín Jiménez de Bertendona, *capitán general de la escuadra de Levante*, era hijo de un ya conocido marino. El mismo tuvo a su cargo la guarda de las costas de España y Portugal durante la campaña de las Azores. En la Gran Armada destacó por su valor y destreza en los combates que se desarrollaron en el Canal. Al año siguiente pelea con denuedo en La Coruña y en 1591 acosa, aborda y rinde el *Revenge*, capitana de Grenville.

Don Hugo de Moncada, *general de las galeazas*, se había hecho hombre de guerra en Flandes y de mar en la dura escuela de las escuadras de galeras. Hombre altanero, impetuoso y valiente, muy consciente de las obligaciones que comporta —ayer y hoy— la nobleza de su estirpe, muere en combate.

Don Diego Flores de Valdés, *capitán general de la escuadra de galeones de Castilla* y supremo asesor, en cuestiones de táctica naval, del duque de Medina-Sidonia, había mandado flotas y armadas durante veinte años y llevaba fama de buen hidrógrafo, hábil táctico y experto

constructor naval. Era, sin embargo, tremendamente impopular; impopularidad ganada a pulso por su carácter celoso, susceptible... e intrigante.

Todos ellos son, pues, *verdaderos marinos*. También lo eran Juan Gómez de Medina —jefe de la agrupación de urcas— y Antonio Hurtado de Mendoza —que mandaba la agrupación de zabras y pataches no incorporados a escuadra—. Quien no tenía gran experiencia naval, pero sí una intensa experiencia militar, era don Francisco de Bobadilla, *maestre de campo general* de los tercios embarcados en la armada.

En cuanto a don Alonso de Leyvá —preconizado en secreto sucesor en el mando de la Gran Armada—, si bien, a pesar de su juventud, era un buen conocedor del arte de la guerra, *resultaba poco técnico en cuestiones navales*; su estilo de mando se distinguía por ser extremadamente directo y su trato muy afable.

Don Alvaro de Bazán.

Sobre un punto conviene insistir. El marqués de Santa Cruz, *capitán general de la Mar Océano*, fallecido meses antes de quedar alistada la Gran Armada que Felipe II había puesto a su cargo, era, sin duda, un gran marino, profundo conocedor del Mediterráneo, del estrecho de Gibraltar y de la ruta de Canarias; sus experiencias las había extrapolado y aplicado con éxito en la expedición de las Azores, pero desconocía completamente *los mares de arriba*. Su proyecto de invasión lo corrobora. No parece, objetivamente hablando, que la presencia de don Alvaro en la Gran Armada hubiere cambiado el signo de la campaña. Sus concepciones tácticas, muy ligadas a las galeras y a las posibilidades del abordaje, hubiesen, quizá, resultado *regresivas*. No era, por otra parte, un gran especialista en la compleja gestión de los armamentos navales. Su carácter poco dúctil fue motivo de continuos conflictos con el monarca, con sus veedores, proveedores y capitanes, y, a la postre, de graves demoras en el alistamiento de la Armada. Decisión y coraje no le faltaban, sin embargo, a este marino ejemplar. Fue el prototipo del caudillo naval dotado de una intuición táctica extraordinaria y de un valor personal a toda prueba. Fue el ídolo de sus hombres. Ello explica la leyenda de su invencibilidad. Para los españoles lo verdaderamente *invencible* era don Alvaro.

Conclusiones estratégicas e implicaciones orgánicas.

De todo lo expuesto resulta a la vista de los acontecimientos que reflejan las relaciones, crónicas, estudios de campo y documentos referentes a esta campaña:

A) Que el superior objetivo perseguido por Felipe II era *Inglaterra*, y no sólo —como repetidamente se ha dicho— *la fuerza naval inglesa*.

B) Que la *monarquía española* adopta esta decisión ofensiva *ante la capacidad perturbadora del corso inglés*, que había efectuado, *en tiempo de paz y con auxilio de los poderes públicos ingleses*, diversas

y reiteradas incursiones y depredaciones en el sistema de *comunicaciones marítimas españolas* —incluidos sus *terminales* de tráfico ultramarino, como San Juan de Ulúa y Cádiz, atacados por los ingleses; esta *red* de comunicaciones constituía el *soporte del imperio español*.

C) Que no es tampoco ajeno a esta decisión de *ofensiva*, adoptada en el *plano político*, el creciente *disgusto* que el monarca español siente por el continuo *auxilio* que la corona inglesa presta a los rebeldes de los Países Bajos y por la *persecución* del catolicismo en Inglaterra, agravada aún, si cabe, por el *enojo* que le produce la *ejecución* de María Estuardo.

D) Que el afán conciliador del monarca —y el nivel *político* y no estrictamente *militar* en que se inserta la campaña— se muestra en sus repetidos intentos de sustituir la *acción militar* por la *acción diplomática*; ambas, *posible instrumento* de la *acción política*.

El curso de los acontecimientos persuade a Felipe II de que *sólo la acción militar es resolutive*; aunque el rey no renuncia a una *ulterior negociación* bajo la *presión de las armas*. Existe, como tema de fondo, la *cuestión francesa*.

E) Que, dada tal situación, el *medio* propuesto para quebrantar la *voluntad de combate* del *sujeto político inglés* es la *destrucción* de sus *focos de poder más agresivos* mediante una acción directa sobre la *metrópoli inglesa* llevada a cabo por tropas españolas o al servicio de España; sin renunciar, claro está, a una posible *quinta columna* inglesa.

F) Que el desembarco en Inglaterra de un *cuerpo invasor* y su ulterior acción resolutive de *neutralización* o de *conquista*, era considerada —por Felipe II y por la clase dirigente española— como una acción en un todo factible, ya que la *formación renacentista* de todos ellos *asemejaba* la propuesta acción del *duque de Parma* a la realizada ya por *Julio César* contra *Britannia*; acción que éste bien relata en el libro IV de su *Guerra de las Galias*. Posibilidad de acción que ratifican posteriores experiencias medievales. El *novum* que introduce Felipe II es la *armada de cobertura* que, partiendo de Lisboa o de La Coruña, o sea partiendo de otro ámbito estratégico, *confluya* en el canal, que es la *zona de tránsito* entre Flandes e Inglaterra.

G) Que, en consecuencia, Felipe el Prudente considera la *Empresa contra Inglaterra* como una acción *esencialmente política* que si bien requiere en su *ejecución militar* una *componente esencialmente naval* —la encomendada en 1588 a la *Gran Armada* y a su *capitán general* el *duque de Medina-Sidonia*— tiene, como *principal factor operativo*, la acción de tránsito a través del canal de los *ejércitos del duque de Parma* —componente *anfibia*— que, una vez en Inglaterra, *debían cubrir* los *objetivos* de *neutralización* y *ocupación* que las operaciones exigieran.

La *armada* es pues, en la mente de Felipe II, un *valiosísimo elemento auxiliar* que tiene como misión *cubrir* el desembarco; pero, evidentemente, es *sólo eso*. Podría decirse que la *Gran Armada* sólo alcanzaba, en el plan del rey Prudente, *libertad de acción estratégica* —conquista de puertos ingleses y/o desembarco en Irlanda— *después*

de quedar cumplimentada o fracasada la misión de cobertura del desembarco en la costa inglesa de los ejércitos del duque de Parma; es esta acción de desembarco la que constituía la misión fundamental operativa del plan político de Felipe II.

Para *potenciar* el ejército de desembarco, *transporta* la Armada medios de batir y piezas de campaña procedentes de las *Casas de Artillería* de la península y de Italia —destinados a ser empleados en tierra—, y también munición y provisiones. Autoriza además el monarca que *una vez cumplida la misión de cobertura* pueda la Armada *desembarcar parte de su guarnición* en refuerzo del ejército de operaciones del duque de Parma, *establecido entonces ya en suelo inglés*. Pero esta función *ulterior y secundaria* —condicionada a la efectividad, o incluso al fracaso, del desembarco— no empaña la misión primaria y principal de la armada, que es la cobertura de la operación a realizar por los ejércitos del duque de Parma y no la de constituir un *convoy de transporte* de tropas y material.

Jamás pensó Felipe II que la misión de la Gran Armada fuera *efectuar el transporte a Inglaterra* del ejército de intervención mandado por Farnesio.

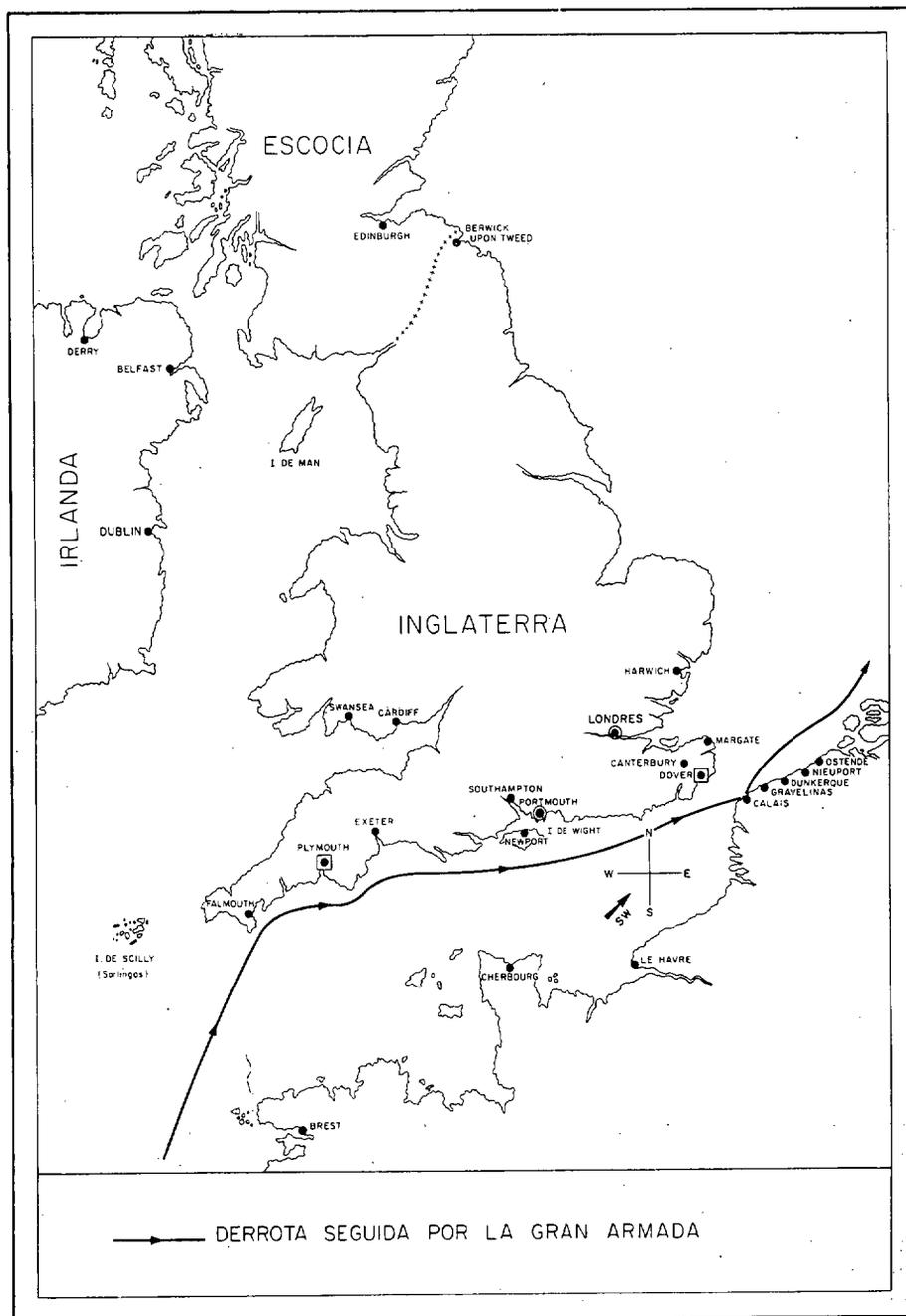
Cuando Medina-Sidonia propone al de Parma, vista la nula preparación de la *armadilla de tránsito*, embarcar en la Gran Armada el cuerpo de desembarco de este último, *está alterando sustancialmente el plan de acción del monarca*.

H) Que ratifica cuanto aquí se ha indicado el hecho de que se prefiera —en los planes del monarca— *como primer objetivo de la Gran Armada, el desembarco en costa enemiga —Inglaterra— y la ulterior consolidación de la cabeza de playa en este territorio, a la persecución, acoso, desgaste y destrucción de la fuerza naval enemiga* si estas acciones se efectúan en momentos que *no aseguren el desembarco, ya que éste es —repetimos— el objetivo primordial de la campaña*. El objetivo es, pues, *Inglaterra*, no tan sólo *su fuerza naval*.

I) El *instrumento naval de apoyo al tránsito del canal* por el duque de Parma que *el monarca dispone y habilita* es, por tanto, *pura y simplemente, una armada que ha sido juntada a este efecto y que por su volumen —130 buques— ha sido calificada de Gran Armada*. En su seno coexisten *naos, zabras, pataches y pinazas* y aun algún *galeón*, de propiedad y armamento privado —artilladas, reforzadas, guarnecidas y proveídas para la ocasión por la corona—, con *galeones, galeazas y galeras* construidos, armados, artillados, guarnecidos y aprovisionados a costa de la corona; a costa de la *monarquía española*.

Su estructuración en *cuerpos tácticos* acusa este carácter: las *escuadras* de Portugal y Castilla están constituidas total o esencialmente por *galeones*. En las *escuadras* de Guipúzcoa, Vizcaya, Andalucía y Levante predominan —o están sólo constituidas— por *naos* y aun por *naos y urcas*. Las cinco primeras *escuadras* de la armada disponen, cada una, de un núcleo de exploración y enlace integrado por *zabras, pataches o pinazas*. La escuadra de Levante cuenta sólo con *naos*. La

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA



formación de *galeazas* constituye, dadas sus características, cuerpo autónomo y así ocurre también con las *galeras*. El núcleo *logístico* de la armada está constituido por *urcas*, *pataches*, *zabras* y *carabelas*.

J) Que la total *inacción* del ejército de Parma difumina la componente *terrestre* del *plan político* y hace tomar un *inexistente protagonismo* a la *armada* —calificada por el *volumen* de sus efectivos, de *Gran Armada*— a pesar de que ésta era, tan sólo, una *fuerza de cobertura* del *tránsito*, a través del canal, del *ejército expedicionario* del *duque de Parma*.

K) Que la *armadilla* de Farnesio era un heterogéneo conjunto de embarcaciones *poco apto para efectuar la travesía del canal* e *incapaz* —como repetidamente reconoce el propio duque de Parma— de *asegurar la protección*, aun la *inmediata*, del *tránsito* a través del canal de la *fuerza de desembarco*.

L) Que se pone así de manifiesto un *grave error estratégico* —y aun *táctico*— por parte del duque de Parma. La *Gran Armada* es *cobertura*, y no *escolta*, de la *fuerza de desembarco*. La *escolta* debía *proporcionarla el propio Parma*. Por otra parte la *cobertura* no implica la *destrucción* de la fuerza enemiga, sino tan sólo su *neutralización*.

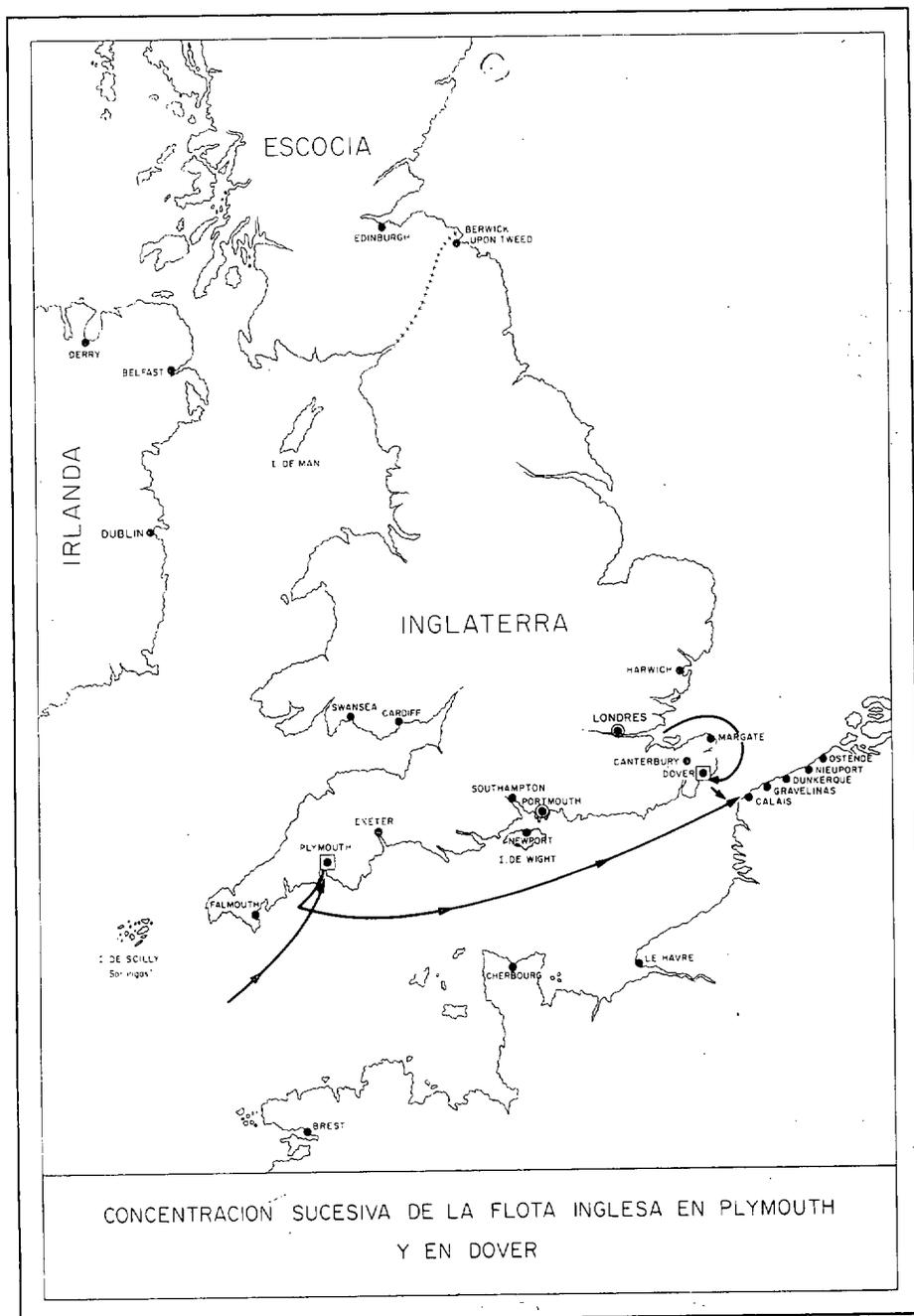
Ll) Que las fuerzas terrestres que Alejandro Farnesio tiene a sus órdenes en los *Países Bajos*, no son todas utilizables en la *Empresa contra Inglaterra*; ya que los contingentes de tropas *suizas* y *valonas* existentes en Flandes, *no son embarcables ni fraccionables*, de acuerdo con sus *capitulaciones de aislamiento*. Los regimientos alemanes eran más manejables.

M) Que carece en un todo de sentido atribuir *personalmente* a Felipe II lo que fué previamente *tratado y deliberado* por los consejos de *Estado* y de *Guerra* y por sus *juntas*. Si se analizan los *estilos de lenguaje* se observa *reiteradamente* que Felipe II *trabajaba sobre textos que le han sido propuestos* y que se limita a *aprobar*, o *aclarar*, lo establecido en ellos.

N) Que si bien los *secretarios* de Felipe II, nuestro rey Prudente, materializan lo *decidido por el monarca*, es lo cierto que *estas resoluciones* son fruto y consecuencia de un *complejo proceso de la decisión* en el que sus consejeros de Estado y de Guerra *tuvieron*, probablemente, la *parte más relevante*.

Ñ) Que la *Empresa de Inglaterra*, por concurrir en ella fuerzas integradas en dos sistemas *estratégicos distintos* —*mando de Flandes*, por una parte, y *armada de la Mar Océano*, por otra—, y por sus complejas *condicionantes diplomáticas que inciden*, incluso, en la *fase operativa*, queda sometida, en su desarrollo, a un intenso y continuo *control político* y de *alto nivel estratégico* que *impide* que la *conducción inmediata de las operaciones* sea realizada por los *mandos estratégicos zonales* que debían actuar como *ejecutores*: aquí dos y completamente *distintos* —*gobernación general de los Países Bajos*, que incluye el ámbito inglés y la *capitanía general del Mar Océano* que interviene como *fuerza de cobertura*—. La *unidad de la operación* se adquiere en

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA



un plano superior: en el *plano político* y de *alta conducción estratégica*, que el rey, auxiliado por *sus consejeros*, rige.

O) Que en esta compleja *acción política* concurren pues, como *instrumentos*, con la información —o inteligencia— y la gestión diplomática, el empleo de fuerzas terrestres y navales, y la aplicación de cuantiosos recursos económicos y financieros para atender a las necesidades logísticas de la Empresa. En su obtención, elaboración y acopio participó *toda la monarquía*.

P) Que desde el punto de vista *militar* la dirección y coordinación de la *Empresa de Inglaterra* se sitúa en el plano de la *alta conducción estratégica* y de su *preparación logística*; competencias, ambas, *del rey y de su Consejo de Guerra*.

Q) Que por las razones expuestas en el apartado Ñ de estas conclusiones, *no hubo un mando militar conjunto* a nivel operativo. La relación entre el *duque de Medina-Sidonia* —comandante en jefe de la Gran Armada— y el *duque de Parma* —gobernador general de Flandes y comandante en jefe de la fuerza de invasión— se basa en la *mutua y buena correspondencia*, no en la *subordinación* de uno a otro.

El refuerzo de tropas españolas que pretende Parma de la armada debe enmarcarse en esa actitud de *mutua correspondencia* y *apoyo* entre ambos mandos.

R) Que resultan evidentes las dotes de organización y gran experiencia en los armamentos navales de que hizo gala el duque de Medina-Sidonia, así como el valor, abnegación, serenidad y entereza que mostró siempre en la mar, así como su ciega obediencia al mando.

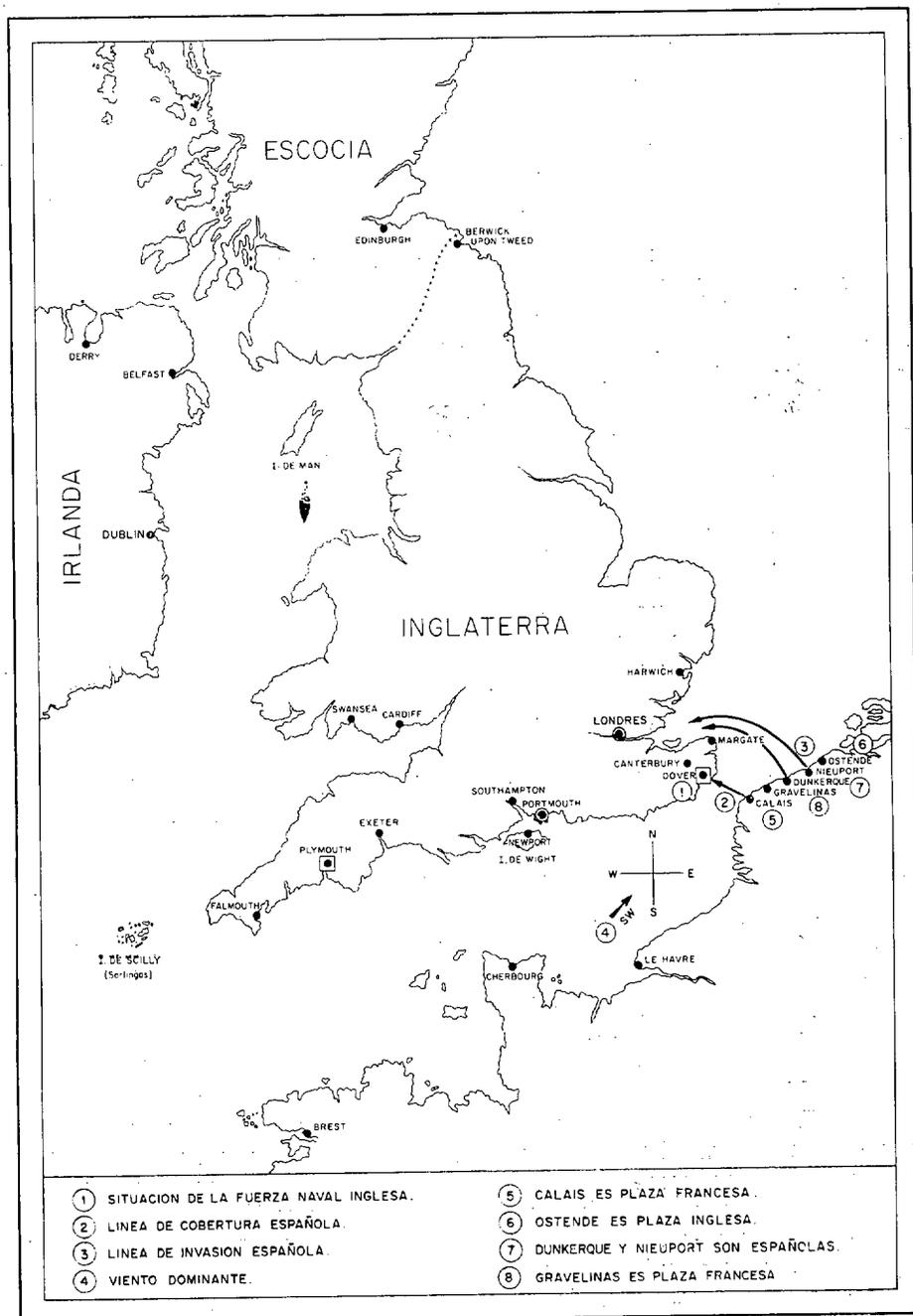
Compenetrado *hasta el máximo* con la *misión* que le había sido asignada —cubrir un desembarco que *no se intentó*— dispuso el regreso a España *por la única ruta posible*: circunnavegando las islas Británicas. Por otra parte, rebasadas Gravelinas y Dunkerque, y con viento dominante del SO., no puede ya *cubrirse el tránsito entre Dunkerque y Margate*.

En su calidad de comandante en jefe de la *Gran Armada* su conducta resulta *intachable*. Igualmente ocurre, salvo poquísimas excepciones, con los restantes mandos.

S) Que es necesario decir, *en aras de la justicia*, que quizá el de Parma *temió por Flandes*,... pero *comprometió a la Gran Armada*. Dios perdone su inconsciencia.

T) Que es tema completamente distinto determinar si *los buques integrantes de la Gran Armada* correspondían al más adecuado *tipo*, si su *artillería y sus tácticas de ataque* eran las más apropiadas —vistos los adelantos tecnológicos de la época— *para vencer a los ingleses*, si las *formaciones y dispositivos de marcha y de combate* adoptados por la armada eran los que mejor cumplían el objetivo de *llegar con seguridad a Margate* y cubrir el tránsito a través del canal de las fuerzas de Parma, si el *sistema de alistamiento y aprovisionamiento* empleado era acertado y si la *excesiva duración* de la fase de preparación y armamento *comprometió el buen resultado de la empresa*, al *romperse*

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA



el secreto; ya que toda Europa conocía la proyectada operación mucho antes de que la *Gran Armada* se hiciera a la mar.

Estas, y otras cuestiones operativas y tácticas, serán objeto, Dios mediante, de un ulterior estudio.

U) Que Inglaterra respondió, ante la amenaza española, con una *movilización masiva* de todos los recursos nacionales —y en especial navales— entonces disponibles. Sería interesante conocer el número y potencial bélico de los buques ingleses que se hallaban en la mar y fuera de control operativo inglés en los trimestres segundo y tercero —según cómputo gregoriano— del año 1588. Este factor influyó, a no dudar, en el planeamiento estratégico español.

V) Que la reacción inglesa no fue, precisamente, un modelo de planificación. Se confundieron los planos conductores, administrativos y utilizadores. Los principal officers del navy board —órgano esencialmente administrativo— actuaron como mandos utilizadores. La conducción política se confundió con la estratégica. También fue objeto de confusión la articulación de las grandes unidades. No tiene sentido concentrar primero en Plymouth y más aún concentrar después en Dover, la casi totalidad de la fuerza naval disponible; dejando sin eficaz protección el estuario del Támesis y el litoral oriental de Inglaterra hasta Berwick upon Tweed. En tales condiciones si el duque de Parma hubiese contado con una eficiente fuerza de desembarco, el futuro de Inglaterra quedaba altamente comprometido. No era sensato confiar la protección del reino inglés a la fuerza naval holandesa, la única que podía actuar como interceptora de la fuerza de desembarco española. La concentración, frente a la armada de cobertura que manda Medina-Sidonia, dejaba Inglaterra a merced de las fuerzas del duque de Parma; si éstas hubieran sido operativas.

La marina inglesa suple, con el contacto personal entre sus mandos superiores, el evidente déficit del sistema británico en materia de comunicaciones y de doctrina estratégica, orgánica y táctica.

W) Que resulta también muy indicativo un hecho. En los primeros encuentros los voluntarios ingleses, se adscriben a uno u otro squadron según su particular y personal preferencia, y sin intervención del mando. No existe una verdadera estructura. Se navega y se combate en la fuerza naval inglesa a barullo y en patulea. Sólo después se logra que naveguen en cuadrillas. A consecuencia de todo ello el rindo táctico de la fuerza naval de Inglaterra es muy bajo.

X) El apoyo logístico de la fuerza naval inglesa resulta lamentable. Consta que algunos buques regresan a puerto porque el balerío suministrado no corresponde al calibre de sus cañones y culebrinas. Que en buques que combaten junto a tierra proliferan las enfermedades a consecuencia de la mala calidad y conservación de las provisiones; problema paliado, como bien señala Lewis, gracias a que gran parte de éstas procedían de adquisiciones hechas al margen del victualling office. La reina y el Lord High Admiral desconfían de los soldados ingleses, que no están ni adiestrados ni fogueados. Son simples

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA GRAN ARMADA

milicianos. La calidad y el rendimiento en combate de la artillería inglesa *no son ciertamente ejemplares*,... a pesar de cuanto se ha dicho.

La voluntad de combate de las dotaciones de la reina no es satisfactoria y la codicia de los mandos —la conducta de Howard y de Drake constituyen evidentes ejemplos— resulta manifiestamente excesiva. Se prefiere la *presa* a la *victoria*.

Y) Que frente al resultado adverso de la campaña que en 1588 lleva a cabo la *Gran Armada*, existe el estrepitoso fracaso —mejor sería calificarlo de *auténtico descalabro*— de Drake *ante La Coruña y Lisboa*. Una capital diferencia existe entre ambas situaciones: la muy distinta calidad de los *mandos*. El disciplinado duque de Medina-Sidonia es un señor y en él permanecen las virtudes morales del heroico y sufrido Pérez de Guzmán —por ello calificado de *El Bueno*—. El anárquico Drake, por el contrario, *ha sido hecho caballero* por Isabel de Inglaterra, atendida su *condición* de pirata y los dividendos que a la reina ha reportado su actividad...; su codicia de pirata *en él* todavía continúa.

Es curioso destacar la diferente resonancia dada a uno y otro hecho por ingleses y otros protestantes. A Inglaterra *se la proclama vencedora* en 1588. Se *olvida* sin embargo *la gesta española de 1589*, que es su adecuada *réplica*.

Z) Que, como ya intuyó Felipe II, los cuatro infernales y telúricos elementos griegos —fuego, viento, agua y hasta la blanda y maternal tierra, hecha ahora dura y acantilada *roca*— se conjugaron contra la *Armada de España*.



Suma de geographia q̄ trata de todas
 las partidas y prouincias del mundo: en
 especial de las indias. y trata largamēte
 del arte del marcar jutamente cō la es-
 pera en romāce: con el regimiento
 del sol y del norte: agoza nueva-
 mente enmendada de algu-
 nos defectos que tenia
 en la impressiō
 passada.

O. D. M. V.

