

LOS OLVIDADOS DE LA ARMADA INVENCIBLE: SUS NÁUFRAGOS

Resumen: La «empresa de Inglaterra» cuyo objetivo era la invasión de ese reino, fue uno de los grandes proyectos militares y personales de Felipe II. Pero la «Gran Armada» no logró su objetivo y tuvo que regresar realizando un peligroso y difícil recorrido bordeando las Islas Británicas. En ese viaje algunos barcos se hundieron para siempre en el océano y otros embarrancaron en las agrestes costas irlandesas y con ellos sus hombres. Aquellos náufragos, tanto los que lograron sobrevivir como los que no, fueron verdaderos héroes cuyo destino quedó inexorablemente unido al de la propia Armada.

Palabras Clave: Isabel I, Felipe II, náufragos, Irlanda, barcos.

Abstract: The «enterprise of England» that aimed the invasion of that kingdom, was one of the great military and personal projects of the monarch Philip II. But the «Gran Armada» failed to achieve its goal and had to return on a dangerous and difficult journey bordering the British Isles. On that voyage some ships sank forever into the ocean and others embarked on the rugged Irish shores and their men with them. Those castaways, both those who managed to survive and those who did not, were true heroes whose destiny was inexorably linked to that of the Navy itself.

Keywords: Elizabeth I, Philip II, castaways, Ireland, ships.

■ **Pablo García Cañón**
Doctor en Historia

En 1587 la reina Isabel I ordena decapitar a su prima la católica María Estuardo. Hasta ese momento Felipe II había evitado un enfrentamiento abierto con Inglaterra, pero el apoyo que este reino prestaba a los rebeldes protestantes de Flandes y los constantes ataques que los corsarios ingleses perpetraban contra intereses españoles en el Atlántico, serán motivos más que



suficientes para que el monarca español pusiese en marcha lo que entonces se denominó la «empresa de Inglaterra». Esta compleja operación planeada por el rey de España era nada menos que una in-

Isabel I de Inglaterra (1533-1601), terror de marineros españoles, posa a sus 57 años en el retrato real más solemne y carnavalesco de la corte. La mano sobre la bola del mundo y la corona casi encima de la Tierra y los mares simbolizan su ambición.

vasión de Inglaterra, con el objetivo de derrocar a su reina o al menos impresionarla. No era la primera vez que se planteaba algo así, ya que en el año 1559 se propuso una operación similar bajo el mando del excelente marino Pedro Menéndez de Avilés, pero entonces Felipe II rechazó aquel plan. Tampoco será la última, pues en 1596 y 1597 se envían dos armadas seguidas contra la «pérfida Albión», que también tropezaron con las tempestades. Por otro lado, después del fracaso de la invasión española de Inglaterra la reina Isabel decidió atacar España en 1589. Pretendía acabar con los barcos que habían sobrevivido de la Invencible, levantar Lisboa contra España y apoderarse de una de las islas Azores. Esta Contra-Armada constituida por 180 barcos y dirigida por el pirata F. Drake acabó en un rotundo fracaso: 15.000 muertos, miles de desertores y entre 40-50 barcos fueron capturados o se perdieron. De este modo, se inicia un enfrentamiento religioso entre España e Inglaterra, las dos máximas protectoras de las dos Europas: la católica y la protestante, además de una pugna por el control de ultramar que finalmente se zanjará en el año 1604 con un tratado que claramente beneficiaba a España.



Felipe II confió el mando de esta misión divina a una persona que nada sabía de las cosas de la mar, el aristócrata andaluz D. Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, VII duque de Medina Sidonia. En la ciudad de Lisboa el duque había logrado reunir la mayor flota de la historia, conocida como la Gran Armada o Felicísima Armada y, posteriormente, apostillada *Invencible* por los hispanófobos ingleses. Estaba constituida por 130 buques de guerra y de transporte que desplazaban unas 57.000 toneladas, dotada de 2.430 cañones, tripulada por unos 12.000 marineros y que transportaba alrededor de 19.000 soldados. El 30 de mayo de 1588 por la tarde y tras los solemnes actos religiosos, la armada partía de Lisboa y se hacía al océano. El plan consistía en abrir el camino del mar a los tercios viejos sitios en Flandes, cuya dirección correspondía a Alejandro Farnesio y, además, serían los encargados de ejecutar la invasión. Sin embargo, los barcos tuvieron que detenerse dos meses en La Coruña para reorganizar sus efectivos y completar sus bastimentos, sobre todo de alimentos y agua que empezaba a estropearse. Por fin, el 25 de julio el gran proyecto de Felipe zarpó rumbo al canal de la Mancha. El



Arriba, Un joven Felipe II (1527-1598), rey de España, retratado por Tiziano.

Centro. Casco español. Siglo XVI.

mito de La Gran Armada fue agigantándose conforme avanzaba por el Canal, iniciándose así su camino hacia la leyenda. Los ingleses, que estaban sobre aviso, enviaron sus navíos de guerra, mucho más rápidos y pertrechados con culebrinas de mayor alcance, a hostigar la Armada desde los flancos. De esta manera, en el Canal se libraron hasta cinco batallas (Plymouth, Portland, isla de Wight, Gravelinas y los bruletes de Calais), en las que la marina de Isabel I salió casi indemne e incluso consiguió incrementarse hasta los 170 navíos. La mayor velocidad de los barcos ingleses impidió la táctica del abordaje que tan buenos resultados había dado en Lepanto (1571), y en el que confiaban los mandos españoles. Además, muchas de las embarcaciones de la Armada perdieron sus anclas cuando huían de los bruletes incendiados que les mandaban los ingleses, pérdida que fue responsable de varios de los naufragios



Conferencia de Somerset House en 1604, donde se negoció la paz entre España e Inglaterra.

Océano Atlántico



Ruta de la Armada Invencible

LEYENDA

- Ruta de ida
- Ruta de regreso
- Batalla naval
- Lugas de dispersión de barcos de la Armada Invencible
- Zona de naufragio de barcos
- 7/ago Fechas relevantes (dia/mes)

que tendrán lugar tiempo después en las costas de Escocia e Irlanda. Aquella situación y el cambio de viento que hacía inviable la invasión, hizo que el duque de Medina Sidonia y sus capitanes acordasen volver a España con toda la flota. Para evitar cualquier enfrentamiento con los ingleses en el mar se decidió navegar por los mares bravos y tenebrosos, casi desconocidos, de Escocia e Irlanda, dando un largo rodeo alrededor de las Islas Británicas de unos 4.220 Km para descender luego a La Coruña. Pero lo que no sabían es que el viaje de regreso no iba a ser nada fácil. El destino de la Armada estaba escrito. La flota española estaba muy maltrecha y carecía de

Detalle de un cañón procedente de la nao Trinidad Valenzera.



víveres, por lo que hubo que racionar la comida (carne salada, tocino y queso) y, sobre todo, la bebida. La situación llegó a ser tan patética que incluso para ahorrar agua y alimentos se ordenó echar por la borda las mulas que se traían para la artillería y, si esto fuera poco, muchos marineros habían caído enfermos. Pero el principal problema para la escuadra española era el mal tiempo que se iba encontrando según avanzaba hacia el norte, temperaturas gélidas, peligrosos temporales y vientos contrarios que dificultaban su progreso se sucedieron casi de manera ininterrumpida durante aquel fatídico verano y otoño del año 1588.



La destrucción de la Armada Invencible.
Autor José Gartner de la Peña. 1892.

A partir del mes de agosto, después de pasar las islas Orcadas y las Shetland, la Armada se había reducido a una serie de grupos de barcos en busca de refugio o desesperadamente alejados de las costas que intentaban alcanzar España. Así, el 22 de agosto un grupo de navíos pasaron por las costas escocesas entre las islas de North Ronaldsday y Fair, entre ellos se encontraban el *Castillo Negro* con 313 hombres, la *Barca de Hamburgo* con 264 y el *Gran Grifón* con 279, a estos tres barcos se uniría más tarde uno de los más grandes de la Armada Invencible, el *Trinidad Valencera* con 342 almas a bordo. Las cuatro embarcaciones estuvieron a la deriva durante los siguientes diez días luchando contra vientos adversos. Fue entre los días 27 y 30 de septiembre cuando los vientos huracanados provocaron que 24 barcos españoles y 6.000 hombres fueran naufragando sin remisión, como en un imparable efecto dominó, unos pocos en las costas de Escocia y la mayor parte en el salvaje litoral occidental de Irlanda, aunque alguno también lo hizo en las costas de Francia y, quizá, en las de Noruega.

Pero, ¿qué suerte corrieron aquellos hombres que desembarcaron obligados por las tempestades y la necesidad? Resulta evidente que el trato hacia los españoles y sus barcos varió en función de la zona donde embarcaron, si esta se encontraba controlada por ingleses o irlandeses. El *Gran Grifón*, de origen germano y con tripulación probable-

mente alemana, averiado por las tempestades desembarcó en la pequeña isla de Fair habitada entonces por 17 familias. Los isleños recibieron al principio bien a los 300 naufragos que se salvaron y lograron llevar consigo algunos pertrechos y armas, «porque no robaban sino que pagaban por lo que pedían». Sin embargo, los lugareños empezaron a esconder sus escasas vituallas ante la imposibilidad de mantener tanto a sus familias como a los naufragos. Esta escasez, unida a la convalecencia de los marineros enfermos, provocó al menos la muerte de 55 de ellos. Su estancia en la isla se prolongó 50 días hasta que en barcas contratadas lograron llegar a Escocia. Otro naufragio ocurrido en Escocia fue el del *San Juan de Sicilia*, que obligado por la necesidad hubo de fondear en la bahía de Tobermory donde su capitán, don Diego Enríquez Téllez, ordenó enviar una barca para negociar la compra de agua y alimentos, pero al llegar a tierra se encontró una situación de guerra entre dos clanes escocesas: los McLean y los McDonnell. Don Diego acordó con uno de los clanes intercambiar vituallas por arcabuces y alimentos. Probablemente, los McLean contrataron los servicios de los infantes españoles para sus luchas con el clan vecino ya que «gozaban de la reputación de ser los mejores guerre-

ros del mundo», y donde permanecieron casi un año inmersos en esa guerra de clanes antes de regresar a España.

El primer barco que embarcó en las costas de Irlanda fue el mercante veneciano *Trinidad Valencera*, exactamente en el arenal de Kinnagoe Bay. Esta nao era el cuarto barco de la Armada y la capitaneaba don Alonso de Luzón. Esta embarcación que había recogido a los supervivientes de la *Barca de Hamburgo*, entre 100 y 150



Un sereno y elegante Felipe II pintado por la artista Sofonisba Anguissola, 1565.

hombres, de nuevo repetían tan amarga experiencia. En un primer momento, los nativos irlandeses se portaron bien con los españoles e intercambiaron alimentos por armas, pero pronto don Alonso de Luzón y sus aproximadamente 450

hombres se dieron cuenta de que habían llegado a un territorio hostil controlado por los ingleses, que entonces no eran más de 800 en toda la isla, aunque este era un dato que los españoles desconocían. Parecía no haber escapatoria



Don Alonso Martínez de Leyva. El Greco, 1580.

para los miembros de la Gran Armada: si la fuerza de los elementos no acababa con ellos, en tierra esperaba un peligro no menos temible, la espada y la horca de los ingleses. Prácticamente desarmados y exhaustos los españoles fueron apresados por las tropas inglesas. Estos les prometieron respetar sus objetos y que serían embarcados hacia Inglaterra. Don Alonso de Luzón viendo el estado lamentable de sus hombres aceptó las condiciones de la negociación. Sin embargo, en cuanto los hombres de Luzón depusieron las armas los ingleses faltando a su palabra les desnudaron y les obligaron a pasar la noche en campo abierto. El que opuso resistencia fue ejecutado. Después, separaron a los oficiales de los soldados y estos últimos, unos 300 españoles heridos y enfermos, fueron salvajemente asesinados en Alligh (Galligh) por arcabuceros y lanceros ingleses a caballo. Solo 150 a duras penas lograron escapar y refugiarse en el castillo de Duhort, donde el obispo

Cornelius les amparó. Algunos murieron en el castillo y los que lograron sobrevivir se trasladaron en barcas a Escocia gracias a la ayuda del señor irlandés Sorley Boy. Don Alonso de Luzón y otros 42 caballeros y oficiales, despojados de todas sus pertenencias y ropa, fueron trasladados a pie de la cárcel de Dungannon a la de la ciudad de Drogheda donde permanecieron en espera de la muerte o de un rescate. Algunos perecieron en la dura marcha a Drogheda y otros fueron decapitados. Únicamente sobrevivieron Alonso de Luzón y Rodrigo Lasso porque sus captores pensaban que podían obtener una cuantiosa cantidad por su rescate, hasta que fueron liberados en 1591.

Tampoco corrieron mejor suerte los 130 supervivientes del *San Sebastián* y del *San Marcos*, que fueron apresados y llevados al castillo del violento sheriff Clancy, situado al norte de la isla de Mutton, donde les colgaron en una altozano conocido como «colina de los colgados» (en gaélico, *Cnoc na Crocaire*). Asimismo, otras tripulaciones

intentar navegar y el océano les volvió a escupir contra las abruptas costas irlandesas. Ese fue el caso de los 800 españoles dirigidos por el valeroso don Alonso Martínez de Leyva que lograron reparar el *Duquesa Santa Ana* y tomar rumbo a Escocia, pero otra tormenta los arrojó a la península de Lough Erris donde otra vez naufragaron. A estos naufragos se unieron los de la galeaza *Girona*. Así, Martínez de Leyva reunió entre todos ellos unos 1.300 hombres y a quienes un clan irlandés enemigo de Isabel I quiso alquilar sus servicios para reiniciar la guerra contra los ocupantes ingleses. Pero los españoles declinaron la oferta ya que estaban concentrados en arreglar el *Girona* para zarpar lo antes posible, sin embargo, no entraban todos y hubo que seleccionar a 200 que de momento se quedarían en tierra. De nuevo la mala fortuna quiso cebarse sobre aquellos marineros y a los dos días de partir aquella galeaza, una tormenta la hizo pedazos contra los arrecifes de Lacada Point. Solo se salvaron 9 de sus 1.100 tripulantes. En este naufragio pereció el propio Leyva junto con otros 70 hijos de insignes



Cañón de la Juliana.

desaparecieron para siempre en el océano Atlántico, ese fue el caso del *San Juan Bautista* que llevaba 343 hombres o el *Santa María de la Rosa* con 290.

Épica también fue la hazaña de algunos españoles que habiendo naufragado una vez volvieron a

casas nobiliarias de España. Sin lugar a dudas, el naufragio del *Girona* será uno de los episodios más dramáticos y recordados de la Felicísima Armada.



Sir Richard Bingham, ejecutor de cientos de naufragos españoles en Irlanda.

Galway y sus alrededores fueron otro infierno para los naufragos de la Gran Armada. En sus costas naufragaron varias embarcaciones, el *Concepción del Cano*, el *Gran Grin*, el *Juliana* o el *San Nicolás Prodanelli*. Cuando llegaban a la orilla aquellos exhaustos naufragos, los nativos por norma general antes de ayudarles lo que hacían era intentar despojarles de la ropa, «pues para aquellos que vestían prácticamente con pieles un pantalón o un capote era un objeto de lujo». Los españoles fueron entregados a las autoridades y trasladados a la prisión de Galway, muy mal equipada y sin las necesarias garantías de seguridad. A principios de octubre del año 1588 había recluidos en aquella cárcel unos 400 compatriotas. Las órdenes eran claras: tomar sus posesiones, interrogarles y ajusticiarles. De este modo, todos ellos fueron ahorcados o decapitados, salvo don Luis de Córdoba y su sobrino que en 1591 y mediante el correspondiente rescate regresaron a España. Aunque las mujeres de Galway hicieron sudarios para enterrar a los muertos, la ciudad se mostró pasiva ante estos terribles aconte-

Lacada Point, lugar del desastre de la galeaza Girona.

cimientos a pesar de la amistad que le unía con España.

El abrupto litoral del condado de Sligo también fue el escenario de varios naufragios de los barcos españoles. El *Lavia*, el *S. Juan* y el *S.^a M.^a de la Visión* cuando cruzaban el cabo Erris Head, buscaron refugio en esta región para protegerse de los fuertes vientos del oeste, pero encallaron cerca de la playa de Streedagh Strand y en muy poco tiempo las naves quedaron reducidos a astillas. Solo sobrevivieron 300 personas y más de 1.000 perecieron ahogadas, pero la mayoría de aquellos supervivientes fueron desvalijados y asesinados al pisar tierra. De todos los naufragios de la Armada, este y el de la galeaza *Girona* son quizá los más terribles. En el *Laiva* que iba un capitán llamado Francisco de Cuéllar, narrará con posterioridad que «muchos caballeros se ahogaron dentro de los barcos, otros echándose al agua se iban al fondo sin tornar arriba, otros sobre balsas y maderos daban grandes voces llamando a Dios, otros echaban a la mar sus cadenas y escudos de oro». A algunos, por el contrario, la fortuna parecía sonreírles y el capitán Cuéllar logró salvarse milagrosamente del naufragio y en una

marcha asombrosa repleta de aventuras y continuas desdichas, recorrió durante varios meses el norte de Irlanda hasta que logró llegar a Escocia, y de allí a Flandes. El relato de su odisea por tierras irlandesas –*Carta de uno que fue en la Armada de Inglaterra y cuenta la jornada*–, que él mismo escribió en Amberes el año 1589, está considerado una de las primeras crónicas viajeras de la literatura irlandesa.



Espadas españolas, Museo de Arte, Cleveland. 1580-1610.

BIBLIOGRAFÍA:

GONZÁLEZ-ARNAO CONDE-LUQUE, M., *Los naufragos de la Armada Invencible*, 1988.

PARKER, G y MARTIN, C., *La Gran Armada: la mayor flota jamás vista desde la creación del mundo*, 2011.

VV.AA., *La batalla del Mar Océano. Vol. IV (16 febrero 1588-1590). Ejecución de la Empresa de Inglaterra de 1588*, 2013. 

