





# **OPERACIÓN GRAN ARMADA**

***LA LOGÍSTICA INVENCIBLE***



Ricardo J. Hernández Asensio  
Javier Cordero Bravo

**OPERACIÓN GRAN ARMADA**  
***LA LOGÍSTICA INVENCIBLE***



© Ricardo J. Hernández Asensio, Javier Cordero Bravo, 2011

Ediciones Díaz de Santos

Internet: <http://www.diazdesantos.es/ediciones>

E-Mail: [ediciones@diazdesantos.es](mailto:ediciones@diazdesantos.es)

Reservados todos los derechos.

«No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright».

ISBN: 978-84-7978-999-2

Depósito legal: M. 12.168-2011

Impresión: FER Fotocomposición

Encuadernación: Rústica-Hilo

IMPRESO EN ESPAÑA

*a Isabelita e Isabel,  
para siempre*



## ÍNDICE

---

<b>PRESENTACIÓN</b> .....	11
<b>AGRADECIMIENTOS</b> .....	13
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	15
<b>CAPÍTULO I: Escenario histórico. Antecedentes para una invasión.</b> Los Reyes Católicos, cimientos del Imperio. El descubrimiento de América. El Poder de la corona de los Austrias; la disputa con Inglaterra; la influencia de la Iglesia; Lepanto; El Canal, escenario común para el Día D. ..	23
<b>CAPÍTULO II: La capacidad logística del Imperio.</b> El comercio en el siglo XVI; experiencia y administración; España en 1588; la vida diaria: oficios, agricultura .....	71
<b>CAPÍTULO III: El desembarco de Kent. El proyecto original.</b> D. Álvaro de Bazán; financiación: la banca y el Papado; la capacidad para plantear y organizar una empresa como esta; cómo y cuándo; personajes ejecutivos; la clave de Flandes: Alejandro Farnesio y los “marines” del siglo XVI .....	87
<b>CAPÍTULO IV: Lisboa, punto de partida.</b> La unión de Portugal a la corona; oposición y olvido histórico; puerto Atlántico; almacenes, hospitales .....	119
<b>CAPÍTULO V: El proyecto definitivo.</b> Responsables: cargos y controles; compras y distribución; precios y pedidos; transporte terrestre y fluvial hasta Lisboa; Nápoles y Cartagena; camino y distancias; transporte marítimo desde y hasta Lisboa; tipos de barcos y funciones; la técnica .....	145
<b>CAPÍTULO VI: El factor humano.</b> Gente de mar; gente de guerra; levas; galeotes; sacerdotes, médicos, criados, aventureros; el mando de Medina Sidonia .....	173

## Índice

### M

#### **CAPÍTULO VII: El factor material.**

Material de guerra: armas, cañones, pólvora; composturas; bastimentos;  
víveres y raciones: pesos y medidas ..... 191

#### **CAPÍTULO VIII: Luz verde. La flota en el Atlántico.**

Los primeros problemas; clima y comunicaciones;  
la escala logística de La Coruña ..... 219

#### **CAPÍTULO IX: Los sucesos del Canal.**

De la no victoria a la “derrota”: el hurto de la Historia;  
la burla de “La Invencible”; objetivo político y derrota militar;  
gloria fallida; Dios abandona a los Austrias: Lepanto y El Canal;  
una deuda histórica con los supervivientes ..... 233

#### **CAPÍTULO X: Derrota en tono menor.**

Lo que pudo ser; el Imperio permanece;  
la victoria de la logística: los laureles ocultos ..... 255

**CAPÍTULO XI: Epílogos..... 269**

**Anexo I..... 275**

**Anexo II ..... 323**

**GLOSARIO DE TÉRMINOS MENOS USUALES..... 417**

**ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO ..... 419**

## PRESENTACIÓN



**Figura P.1.** El teatro de operaciones en la primavera-verano 1588.

Hay quien sostiene que es un mal principio para el paladar si un chef ha de explicar sus platos a los comensales. Esta afirmación puede servir igualmente para una obra literaria, pero quizás no tanto para un ensayo histórico como este. Nuestra intención, en todo caso, no es otra que ofrecer un sencillo mapa, una brújula inicial si se prefiere, para facilitar la navegación por estas páginas.

En primer lugar, amigo lector, va a encontrar una larga introducción que arranca cronológicamente casi un siglo antes del momento y lugar del que es objeto esta

obra. Nada de lo que acontece en la Historia puede sustraerse de lo que le precede y todo afecta en mayor o menor medida a los hechos que se sucederán después. Por lo tanto, los sucesos del verano de 1588 en el teatro de operaciones de las costas hispanas, galas e inglesas, son sin duda deudos de otros muchos que fueron creando la densa madeja con la que se tejió la Gran Armada de Felipe II, de ahí que hayamos abordado los precedentes con cierto detenimiento, intentando buscar el punto cero de un hecho que pudo —como pocos— cambiar la Historia.

Ese rastreo y todo el soporte documental que sustenta esta obra se nutre, obviamente, de fondos y archivos donde reposan miles de legajos, con contenidos cuya aridez administrativa es, sin embargo, un tesoro para el investigador. Son muchas las citas de estos documentos que hemos utilizado para apoyar o enfatizar nuestra tesis. En todos los casos hemos optado por mantener fielmente la ortografía (o quizás sería más preciso decir la inexistencia de ortografía) que aparece en el texto original, así como su vocabulario y, únicamente, en los casos estrictamente necesarios añadimos explicaciones entre corchetes [ ] en el propio texto. Todas esas citas (incluido el extenso Anexo final) aparecen en cursiva para identificarlas claramente.

En cuanto a sus fuentes, aparecen reunidas en un índice bibliográfico alfabético al final del libro para facilitar la lectura. Cabe mencionar que esas fuentes —sin menospreciar ninguna otra— tienen dos focos destacados, la Biblioteca Nacional de Madrid y, sobre todo, el Archivo General de Simancas (Valladolid); además, obras ya publicadas hace años, décadas o más de un siglo en algunos casos, artículos, referencias en soportes electrónicos o crónicas locales tanto en España como en el Reino Unido, que abordan el tema de la Felicísima Armada, casi todas desde una misma óptica.

Por último, un contenido que es absolutamente inusual para una obra de investigación histórica. Al principio de cada capítulo un relato, cuyos momentos y lugares van coincidiendo exactamente con los de esta época histórica, va recreando la vida de un hombre cuyas vicisitudes y vivencias se cruzan con las de la gesta filipina. Si bien el protagonista y sus circunstancias son pura invención, lugares, fechas y acontecimientos son absolutamente reales. Nuestro objetivo con esta licencia literaria no ha sido otro que trasladar el modo de vida, las alegrías, duelos y amarguras de un contemporáneo de la Gran Armada, lo que quizás ayude a entender toda su épica.

## AGRADECIMIENTOS

---

Cuando publicamos en el año 2000 nuestra obra “*Velázquez, un logístico en la Corte de Felipe IV*” —editada simultáneamente por Díaz de Santos y el Excmo. Ayuntamiento de Madrid— quisimos agradecer su labor, de manera notoria, a todos cuantos trabajan en los archivos y bibliotecas, cuidando, gestionando, catalogando y facilitando al investigador sus pesquisas. Ahora queremos renovar ese agradecimiento a todos estos especialistas y muy especialmente a los del Archivo General de Simancas en Valladolid, tanto por su desempeño profesional como por la amabilidad con la que siempre hemos sido tratados.

De manera destacada también queremos agradecer su apoyo y soporte sin excepción a todo el personal del Centro Español de Logística, a la junta actual y a las anteriores, que durante estos diez años nos han animado y empujado para llevar a buen puerto este proyecto; a los presidentes de esta asociación profesional durante esta etapa, y especialmente al actual, Alejandro Gutiérrez, a su director general, José Estrada y al director técnico, Ramón García. Y por supuesto a la generosidad del patrocinador, la compañía SDF Ibérica, sin cuyo concurso no hubiera sido posible que esta edición viera la luz. Encontrar empresas como esta, que crean y apuesten por la cultura, es siempre un auténtico privilegio.

Son muchos más los que nos han ayudado, aconsejado, escuchado y leído, contribuyendo con sus correcciones, consejos y admiración a concluir este trabajo: a todos ellos, gracias. De modo concreto a Ramón Gutiérrez, Primitivo Fajardo (una vez más y por su excelente corrección), a todo el personal de archivos y bibliotecas, al del Cuartel General de la Armada, y muy especialmente al Órgano de Historia y Cultura Naval.

Y desde luego a nuestras queridas Isabelita(†) e Isabel, a nuestros hijos, Sonia, Mercedes y Arancha; a la pequeña Olivia; a Ricardo Manuel y M<sup>a</sup> Isabel; y al resto de nuestras familias, el mejor, más cercano y cariñoso aliento que nos ha conducido felizmente hasta aquí.

Ricardo J. Hernández y Javier Cordero  
Madrid, Febrero de 2011



## INTRODUCCIÓN

---

*Hace frío. El viento que riza la superficie del mar, bruñe sin descanso la cubierta del buque. Desde el timón hasta el bauprés, ahora todo está en calma. Sólo se escuchan las órdenes de maniobra y rumbo que desde lo más alto de la cubierta de la galeaza dicta el capitán al maestre y éste, al piloto.*

*Exhausto y malherido, el artillero Martín Molina oye las órdenes, que se le antojan lejanas, y contempla, incrédulo, el espectáculo de muerte y desolación que le envuelve. Apenas siente su brazo derecho; el que estaba más cerca del cañón cuando estalló, cansado de escupir piedra y fuego; pero ha tenido más suerte que su grumete, que yace muerto junto a la cureña astillada. El olor es por momentos insoportable; le rodea y sube hasta su nariz desde las rendijas de la madera. Bajo sus pies, el barco respira; sucios pulmones de la atestada y hedionda cámara de los galeotes, muchos de los cuales también han perecido tras las andanadas más certeras; grasa, sudor, sangre y toda clase de inmundicias se mezclan con un intenso y picante olor a pólvora que desgarrar, doloroso, la tráquea del joven artillero. Inconscientemente, traga saliva. Desde la noche de los traidores brulotes, frente a la costa francesa, el miedo le acompaña. Él, un curtido hombre de mar de la escuadra napolitana, nunca se había sentido en verdadero peligro, al menos no en la cubierta de un buque de la armada de Su Majestad; quizás en alguna refriega por unas buenas caderas a la puerta de cualquier taberna. El acero de un hábil oponente puede volverte de pronto cobarde por defender tu vida y temeroso ante Dios.*

*El agudo chillido de un marinero mutilado le devuelve bruscamente a la realidad. Si pudiera contarlos Martín sabría que los muertos lo son por docenas, entre ellos el cirujano-barbero. A los heridos más graves no les quedan muchas esperanzas; un cielo triste y gris, inacabado, anuncia su mortaja. Ve pero apenas oye. Sus castigados oídos sólo perciben como un siseo el rítmico batir de las olas contra el casco del barco. Se diría que escuchan hacia adentro, quizás sus pensamientos, sus temores; y el intenso tamborileo de su corazón. Horas de carga y explosiones de cañones, pedreros y culebrinas, arcabuces y mosquetes, le han dejado aturdido como a cuantos aún permanecen en pie, casi cuatrocientos de los seiscientos vivos unas horas antes.*

*La mayor parte reza con el capellán y agradece a Dios su precaria salvación. Los menos contemplan los jirones de lo que antes era la soberbia arboladura; carne arrancada de las desolladas velas. Para fortuna de los vivos, los tres palos aún permanecen erguidos.*

*Sólo unos pocos, todavía aterrados, buscan al enemigo protestante y observan el horizonte contra el viento, desde lo alto del castillo de popa. El Canal de la Mancha y la flota inglesa se alejan, y dejan paso al Mar del Norte. Una vía de escape nada honrosa y desde luego inesperada para la orgullosa gente de mar y de guerra de la Armada católica, forjada en la victoria y el implacable abordaje.*

*Martín, cubierto por la sangre de los que le rodean y ennegrecido por el humo y la pólvora, maldice en voz baja. Es un hombre valiente, pero se sorprende a sí mismo con un deseo fantástico. En su ensoñación las gaviotas —que no han dejado de acompañar con sus chillidos a la flota, exigiendo un tributo de carroña— le prenden con sus recios picos y le devuelven volando a su Cartagena natal. Sabe que no sólo es imposible, sino una traición a su deber, pero ese pensamiento se abre paso entre la angustia como un bálsamo y hace volar sus pensamientos lejos, muy lejos.*

*Hace unos meses que partió del puerto de Lisboa a bordo de la Girona, una galeaza de 50 cañones que junto con otras tres formaban una escuadra de más de 450 marinos, 1.200 remeros galeotes y 875 soldados. Al mando, don Hugo de Moncada. Todos los que embarcaron buscaban la gloria de la cruzada católica y un botín como jamás hubieran soñado: “todas y cada una de las posesiones en oro y joyas de la reina Isabel de Inglaterra”, había arengado don Hugo. Él ya sabía lo que era tocar la gloria y derrotar al turco renegado. Como grumete de artillero, Lepanto había sido su auténtico bautismo de fuego en el mar. Pero ahora todo era diferente. ¡Qué ironía!, semanas antes, al salir por fin del estuario del Tajo, en Lisboa, todo su anhelo era pisar tierra inglesa y cobrar cuanto antes tan succulenta soldada.*

*Nunca había estado tanto tiempo encerrado en un buque amarrado a puerto. El tedio era insoportable, limpiar y volver a limpiar el cañón y preparar las piezas; y los olores, nauseabundos; tanto como tajantes las órdenes: nadie podía bajar a tierra, la flota debe estar lista para levar anclas en cualquier momento. Tan sólo su habilidad con los dados había hecho llevaderas aquellas interminables jornadas. Ahora, sin embargo, el sueño era pesadilla y la gloria, infierno. Su mayor deseo es alejarse cuanto antes de esa costa y sus rocas blancas, aún visibles por barlovento. A estribor, los cercanos y peligrosos bancos de Flandes se antojan extrañamente seguros, aunque la niebla no permita divisar las posesiones flamencas del rey Felipe II.*

*De pronto, otro recuerdo se abre paso entre la confusión de su cerebro como una ráfaga de aire fresco. Dos noches antes, durante su guardia de botafuego, había oído cómo el capitán se lamentaba al contraamaestre por lo que Medina Sidonia, Capitán General de la flota, llamaba “alarmante falta de noticias” de los tercios de Parma —el Duque—; una poderosa fuerza de infantería temida incluso por los hombres de guerra de la armada española.*

*Aunque oficialmente era un secreto, en la Girona —como en el resto de la Armada española— habían esperado la decisiva llegada de la flota flamenca de urcas de desembarco, al mando de Alejandro Farnesio, tan pronto se acercaran al Canal. Todo en vano.*

*Nunca ha visto cara a cara al general, ni tampoco al almirante, pero de alguna manera sabe que añora a su predecesor, don Álvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz, que iba a conducirles a otra victoria segura. Su muerte en Lisboa —un rumor que, durante semanas, ninguna tripulación entre los centenares de barcos anclados en el río había querido aceptar— era para cualquier marinero un mal augurio antes de zarpar.*

*Pesadamente, la galeaza toma rumbo norte y se aleja del resto de una flota ya muy dispersa. Bajo la atenta mirada del maestro de raciones, un jovencísimo grumete comienza a repartir unos cuartillos entre la desmoronada tripulación; el vino produce el milagro y comienza a recuperar el ánimo, que no el cuerpo, de marinos y soldados. Pero, aunque reconfortante, no aplaca al estómago del artillero, que en este momento no dudaría en compartir la mazamorra con los galeotes. Mientras, el capellán bendice apresurado a los cadáveres, arrojados por la borda.*

*Como en el resto de los barcos, el balance en la Girona es desolador. Durante nueve días el intermitente e implacable enfrentamiento con la flota inglesa —con la inestimable alianza de un tiempo invernal en pleno agosto— ha producido un total de 55 bajas entre la gente de mar y más de 110 entre los soldados; y de los 244 galeotes han perecido casi un centenar, lo que, además, reducirá penosamente la velocidad y capacidad de maniobra de la galeaza; tampoco volverán a puerto un puñado de criados y aventureros.*

*Para los demás la esperanza se disipará muy pronto. Las frías aguas de la costa noroeste irlandesa recogerán avariciosas sus cuerpos. Antes de que acabe el mes de octubre la mayor parte descansará en un inmenso ataúd de aparejos, velas y cañones. Para siempre.*

## UNA GOTTA EN EL OCÉANO DE LA HISTORIA

El 9 de agosto de 1588 una poderosa armada española concebida para asaltar y desembarcar en las costas del sureste de Inglaterra, comienza a disgregarse fatalmente. Una sucesión de acontecimientos, aliados contra el poderío militar del Imperio y su fortuna, provocan un desastre de tales proporciones que muy pronto será legendario. La flota —que ha salido de Lisboa el 30 de mayo y ha realizado una interminable escala de abastecimiento en el puerto de La Coruña— sufre el azote de un intenso y pertinaz temporal, frío y tormentoso, en pleno verano atlántico. La inteligencia y habilidad naval inglesa y los errores en las comunicaciones contribuyen decididos a la sonora derrota. Las crónicas históricas harán el resto. Dios era el aliado de Felipe II y de toda de Cristiandad en su Cruzada contra el trono de la renegada Isabel I, pero esta vez, al contrario que en el Mediterráneo apenas unos años antes (Lepanto, octubre de 1571), el Altísimo no ha prestado su apoyo a la empresa. El error fatal es injustificable: ¿si Dios no está con nosotros, con quién está? —se preguntará en silencio el católico rey—.

La victoria de la Liga Santa contra el turco —capitaneada por Juan de Austria, hermano bastardo de Felipe II— ha significado seguramente el episodio de la real marina más glorioso y celebrado por la corona y sus aliados religiosos; la pretendida operación de desembarco en las playas inglesas de Kent para derrocar a la reina protestante, es la otra cara de una moneda que se vuelve más y más oscura.

Política. Siempre política. Y poder. El rey de España no esconde la amargura del fracaso y reconoce pocos meses más tarde —torturado por el rosario de penosas noticias que llegan a la corte acerca de la suerte de barcos y tripulaciones— que no le importa morir. No puede asumir una derrota —extraña— en la que la fortuna ha

jugado un papel decisivo, siempre del lado protestante inglés. La organización de nuevas flotas en 1596 y 1597 será un bálsamo de escaso alivio. En realidad las pérdidas materiales no son absolutas como ha contado superficialmente la Historia. Pero el deshonor por “la mayor derrota española en seis siglos”, como la calificó un contemporáneo, no es fácil de restituir. Un gran velo negro se extiende sobre este episodio y se une al luto de todo el Imperio por los miles de muertos arrastrados al fondo del mar o a las costas occidentales irlandesas en una lenta y macabra procesión que dura meses, años. Demasiada penitencia incluso para la soberbia de Felipe II. España ya no es todopoderosa. El golpe a su reputación es decisivo. Nunca se recuperará completamente. Sus enemigos, lo saben. Nadie quiere figurar como protagonista de este episodio y el colofón es sarcástico. Lo que se concibió como la Gran Armada española contra Inglaterra pasará a la historia como la “Armada Invencible”, un calificativo empleado hábilmente en una carta de propaganda inglesa, difundida en septiembre de 1588 y que hizo furor en toda Europa. La leyenda está servida.

En realidad Felipe II no tiene nada contra Isabel de Inglaterra, puede que incluso muy al contrario sienta un extraño afecto por la soberana, a la que conoció en la corte inglesa años antes, cuando aún príncipe pasó una larga temporada en Londres. Los mentideros del corazón de la época llegaron a calificar de algo más que un escaqueo amoroso a esta amistad de juventud. Sea como fuere, Felipe nunca llega a demostrar una clara animadversión por Isabel; muy diferente es sin embargo su opinión de lo que representa su corona: un enemigo de la Santa Iglesia Católica y del Papa.

El Imperio español nunca tuvo un plan muy concreto y elaborado para derrocar a la reina protestante. Las intrigas para sustituir a Isabel por la católica María Tudor fueron siempre arriesgados juegos de alta política y espionaje que intentaban desestabilizar el precario equilibrio de fuerzas que los enemigos de la España Imperial habían logrado. Seguramente, los reiterados asaltos a los convoyes de plata y otros productos que llegaban de América, orquestados desde el trono inglés bajo la forma de incontrolable piratería, son una razón mucho más poderosa para pensar en una invasión: España no puede permitirse limitar o suspender la única entrada de riqueza que le queda y sus acreedores —casi siempre poderosos banqueros alemanes y holandeses— tampoco. Pero aún esta justificación para un desembarco de la envergadura del organizado con la Armada, es baladí. Los reinos de España e Inglaterra, en otras circunstancias, hubieran llegado tarde o temprano a un reparto colonial. Nadie hubiera tenido la capacidad para oponerse y el balance hubiera sido mucho menos agotador.

Aún más. Felipe II y sus consejeros saben que aunque el éxito más rotundo acompañe la expedición y Dios bendiga a sus tropas, el mantenimiento de un trono católico en Inglaterra será una tarea titánica. Con toda probabilidad ni el ejército inglés, mucho menos poderoso y preparado que el español, ni el pueblo, van a ser capaces de oponer en un primer momento una resistencia real y duradera al avance de las tropas de infantería de marina de la Armada Imperial. Pero por el contrario, el mantenimiento del nuevo poder establecido será soportado como una ocupación y no como la liberación de un territorio muy extenso —Inglaterra más la ya católi-

ca Escocia— ya de por sí con una precaria relación de vecindad entre las dos naciones, cuando no de claro y abierto enfrentamiento. Si Portugal —que en ningún momento se sentirá efectivamente parte de la corona de Felipe II— está representando un permanente quebradero de cabeza para la corte de El Escorial, con mucho más motivo lo será Inglaterra. Un hostigamiento que puede ser una sangría de hombres y recursos con la inestimable ayuda de Francia y los rebeldes de los Países Bajos, aliados “naturales” de Isabel II en una causa que tiene como objetivo limitar el dominio de un Imperio que empieza a tener unas riendas demasiado tirantes.

Por lo tanto la cuestión de fe, unida a la necesidad de responder a los ataques de Francis Drake a las costas españolas —especialmente a Cádiz y más tarde a La Coruña— se antojan como los grandes motivos de esta empresa. Y la oportunidad. Si en algo coinciden los “analistas” militares del siglo XVI, contemporáneos a la denominada Gran Armada, es en la imposibilidad inglesa de frenar un ataque por tierra de las tropas españolas. “Si los tercios de Flandes ponen un solo pie en las playas de Kent, llegarán a Londres sin oposición”, llega a decir un consejero de Isabel. De ser así, y aunque la situación política y de la monarquía inglesa a partir de ese momento se suponga precaria, el golpe de efecto para los enemigos de la corona española será demoledor. Casi definitivo. Además, el Papa —que a pesar de lo mucho que el Vaticano puede ganar al recuperar Inglaterra, no quiere arriesgar más de lo necesario— ha prometido un millón de ducados si la empresa tiene éxito. Un apoyo económico nada despreciable.

Sin embargo, todo esto no es más que mera especulación sobre la base de algo que no fue y que podría haber cambiado el mapa del mundo occidental para siempre. Lo único cierto y sobre lo que vamos insistir en las próximas páginas es la preparación de esta colosal empresa, tanto que es la mayor operación de desembarco jamás organizada, sólo por detrás en cifras del Día D en Normandía, casualmente en le mismo marco geográfico y casi en idénticas fechas cuatrocientos años antes.

La derrota de la empresa para la que fue concebida la Armada de Felipe II contra Inglaterra en 1588, ha impedido que se haya prestado toda la atención que merece al proceso de organización que supuso concentrar a varias decenas de miles de hombres y cientos de barcos de todo tipo en el estuario del Tajo en Lisboa, en apenas unos meses; la “inexplicable” falta de apoyo divino a tan gloriosa empresa para liberar a los ingleses del yugo de una reina protestante, ha enmascarado más allá de lo visible la exacta preparación logística de esta fuerza naval de desembarco; la insoportable vergüenza que siguió a una humillación hábilmente manejada por Inglaterra y sus aliados, ha ocultado durante siglos una faceta de la administración del Imperio español que, por necesidad, se convirtió en enormemente exigente a la vez que cotidiana: gobernar y controlar un Imperio donde, literalmente, no se ponía el Sol.

Felipe II fue un monarca todopoderoso y un hombre cuando menos extraño, con múltiples registros. Ambas facetas se combinaron para forjar una leyenda de enfermizo burócrata y registrador de todo cuanto sucedía en la corte y en la Administración del Estado. Es posible que esta forma de gobierno llegara a restarle capacidad de maniobra para tomar importantes decisiones y hacerlo con rapidez; pero

también lo es que gracias a ese estricto conocimiento de todo cuanto sucedía en el Imperio y de su capacidad y recursos, se pudo engrasar una fabulosa maquinaria que se ponía en marcha instantáneamente en función de las necesidades de la corona, casi siempre de orden bélico. Una maquinaria que por eficacia y eficiencia no tenía parangón en su época y que hoy, en el siglo XXI, aún resulta sorprendente.

Los acontecimientos de los que fue protagonista la “Felicísima Armada” podrían haber dado otro rumbo a la Historia y al reparto de poder en Europa en los siglos que siguieron. El Imperio español podría haberse fortalecido de manera notable a costa de Inglaterra pero, paradójicamente, la proyectada invasión de Inglaterra también podría haber acelerado su desmembramiento por el agotamiento de los recursos necesarios para su buen gobierno. Múltiples escenarios que habrían abierto entonces juegos de alianzas e intereses. Con la victoria hispana las Provincias Unidas de Flandes, rebeldes a Felipe II, hubieran perdido definitivamente a su más importante aliado del otro lado del Canal de la Mancha; Francia se hubiera visto casi fatalmente asfixiada, política y geográficamente, por los territorios imperiales; las Flotas de Indias que aseguraban desde el Nuevo Mundo importantes ingresos en oro y plata a la corte filipina, habrían ganado en seguridad por la consecuente caída en desgracia de los corsarios isabelinos; el Papado habría conquistado otro territorio para su fe y debería haber cumplido su promesa de apoyar económicamente a la Empresa de Inglaterra con un millón de ducados; el imperio de Felipe II se hubiera librado, de un solo golpe, de buena parte de sus enemigos; e indirectamente moriscos, berberiscos y turcos se habrían beneficiado de esta nueva situación al desplazarse al norte, inevitablemente, el centro de gravedad de la política en Europa, liberando de presión el Mediterráneo por primera vez desde Lepanto.

Un escenario no exento de incógnitas cuya clave habría estado, sin ninguna duda, en la capacidad para gestionar territorial, económica y políticamente, población, hacienda y recursos más allá de las fronteras “naturales” del Estado, alejados de la metrópoli. Esa es la gran lección de la España del imperio del siglo XVI y no otra. La pretendida burocracia enfermiza de Felipe II y sus validos, la de los virreyes americanos, la de los gobernadores de territorios flamencos, portugueses o transalpinos, la de las Leyes de Indias, la de la avanzada logística civil y militar, ha estado oculta bajo la línea de flotación del iceberg de los grandes acontecimientos históricos, pero ya es hora de sacarla a la luz y otorgarle su merecido valor. Si alguna oportunidad tuvo el reinado de Felipe II para conservar o aumentar un poder cimentado en conquistas de escala continental y planetaria, fue sobre la base de una legislación y un control exhaustivo, hasta el agotamiento, de todo cuanto sucedía en el vasto imperio. Frente al modelo feudal de otros reinos y dinastías, el heredero de Carlos V impuso un modelo que cabe calificar de empresarial. Inglaterra y sus dominios —tan atractivos como los portugueses anexionados en 1580, de menor extensión pero más complejos política e idiomáticamente— hubieran sido la auténtica prueba de fuego para este modelo, para Felipe II y sus sucesores.

Aunque se trate de un solo episodio, esta gota en el océano de la Historia estuvo a punto de desbordar el vaso que la contenía, aunque lo que pudo ocurrir sólo queda ya para la exclusiva especulación de la política-ficción y de eso no sabe la investigación histórica. Dejémoslo, por tanto, al margen. Al menos por ahora..