

LAS DESFAVORABLES CONDICIONES METEOROLÓGICAS QUE PRECEDIERON AL VIAJE DE LA GRAN ARMADA CONTRA INGLATERRA

*Alberto Linés Escardó**

RESUMEN

En el estudio se analizan las condiciones meteorológicas que precedieron al viaje de la "Gran Armada" contra Inglaterra. Se han reconstruido las condiciones sinópticas imperantes entre los días 19 de junio y 4 de julio de 1588, con una fuerte actividad del frente polar, hecho nada extraño en los años de la Pequeña Era Glacial.

Palabras clave: Clima, Climatología Sinóptica, la "Gran Armada", año 1588.

ABSTRACT

This study analyzes the meteorological conditions that preceded the journey of the "Great Army" against England. The synoptic conditions that prevailed during the days between June 19 and July 4 of 1588 were reconstructed, with a strong activity of the polar front, an event nothing extraneous in the years of the Small Glacial Era.

Key words: Climate, Synoptic Climatology, The "Great Army", Year 1588.

En la jornada de Inglaterra, o en la Gran Armada, pero nunca en "La Invencible", expresión decimonónica muy expresiva del masoquismo español, el tiempo jugó un papel muy importante. Mucho se ha escrito acerca del temporal que dispersó las naves que regresaban a España. Sin embargo, estimamos que tanto o más decisivo que aquel temporal fueron las condiciones reinantes tres meses antes, cuando la Armada fondeada en Lisboa esperaba el tiempo favorable para hacerse a la mar, e igualmente, fueron casi decisorias las condiciones meteorológicas en el viaje a Coruña en junio de 1588.

* Instituto Nacional de Meteorología. Madrid

En conjunto, no fue buen año meteorológicamente hablando el de 1588. Fue frío, dentro del marco del periodo de la “Pequeña Era Glacial”, aunque probablemente no tan extremado como los años anterior y posterior. Fue bastante seco en Castilla y en Portugal y en buena parte de Cataluña. Hay referencias de falta de lluvias en el invierno precedente y en la primavera en Cataluña y Andalucía, sobre todo en Huelva y Córdoba. Y en septiembre, en los días de los grandes temporales de Irlanda, hubo una gran riada que malogró las cosechas en la Cerdeña, lo que hoy se llamaría el efecto de una gota fría, aunque sería más propio, por la dimensión del temporal de lluvias, definirlo como un “Sistema Convectivo”, de los que tanta experiencia tenemos en nuestra área mediterránea.

En todas las fechas que aparecen en esta reseña, nos referimos a la cronología actual, ya que la modificación del calendario dispuesta por Gregorio XIII tuvo lugar en 1582. Los relatos de fuente inglesa de los mismos años se refieren al calendario anterior al gregoriano.

El tiempo fue regular en el entorno peninsular en mayo de 1588. El Duque de Medina Sidonia escribía el 14 de mayo: “*El tiempo es malo... sino tan contrario y recio como si fuera diciembre...*”. Vientos fríos del Norte dominaban en la Península, con unas bajas temperaturas de las que el Duque, en sus tierras de Andalucía, apenas tenía experiencia en primavera y verano.

Al fin zarpó la Armada el día 30 de mayo. El tiempo no era favorable y algunas naves tuvieron que ayudarse de remos. La situación meteorológica era probablemente de altas presiones centradas al Oeste de Portugal (fig. 1), con viento del Norte. No hubo cambios notables en los primeros días de navegación, de modo que se mantuvieron los vientos del Norte y el Duque temió el ridículo de verse frente al cabo de San Vicente. Un grave problema estaba en que los diferentes tipos de naves se adaptaban de forma muy diversa a las maniobras para eludir los vientos desfavorables; no era lo mismo el caso de los grandes galeones habituados a las travesías del Atlántico que el de las pesadas y lentas naos dedicadas a la carga en el Mediterráneo.

El día 11 de junio un frente posiblemente frío cruzó la formación naval con un fortísimo aguacero. En las tripulaciones hubo muchos enfermos, tal vez por contaminación del agua embarcada según investigaciones de O'Donnell y de Gracia. El Duque no dudó en arribar en Coruña, escala no prevista en principio y que suponía considerable retraso en la marcha hacia Inglaterra. Y en la tarde del 18 una parte de la Armada entró en Coruña; otra parte, quedó fuera. Y precisamente en la tarde del 19 y noche siguiente se desató un temporal que debió alcanzar cuando menos la calificación de duro o muy duro y que dispersó a los que no se habían refugiado en Coruña. Algunos barcos aparecieron en el Cabo Lizard. En Vivero se refugió Leyva el día 20 con once navíos. El Galeón “San Luis” apareció en La Rochela, otros en Vizcaya, y así hasta un centenar.

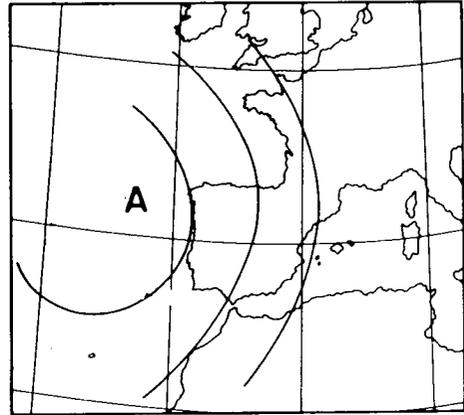


Figura 1

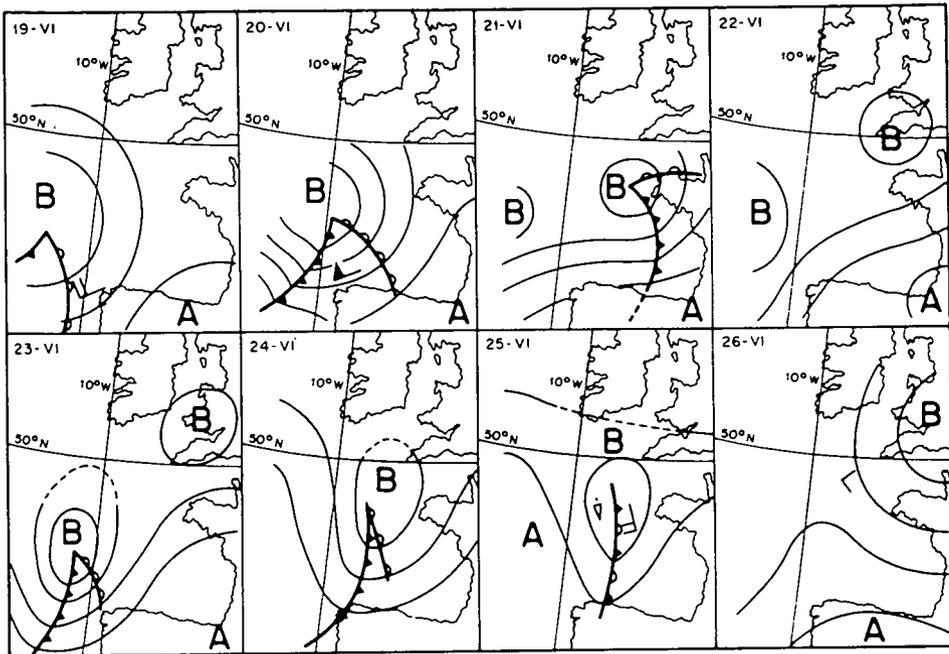


Figura 2

Algunas narraciones incompletas presentan el temporal de La Coruña como de una sola jornada. Sin embargo, tuvo tres episodios, uno el 19, otro en la mañana del 23 junto con el día 24, y otro, finalmente, el día 1 de julio.

El temporal debió iniciarse en la tarde del 19, aunque es casi seguro que se barruntase por la mañana; quizá indujera ello al Duque a refugiarse en Coruña, tal vez algo tardíamente, ya que no pudo seguirle la totalidad de la Armada. Antes de anochecer el viento arreció de modo impresionante; el propio Duque lo confirma cuando escribe: “...a la nao de Zubeiza de Juan Martinez de Recalde se le había roto el árbol mayor aquella misma tarde misma en que yo entré aquí, y una galera había echado el timón fuera, por ser mucha la mar...”.

Como va dicho, hubo tres fases de excepcional violencia: en la tarde del 19 y día siguiente, en la mañana del 23 de junio en particular en la costa norte de Galicia y en Asturias, y el día 1 de julio, con ocasión del paso de un activo frente. Dos ondas frontales debieron azotar la zona de Finisterre y el Cantábrico los días 22 y 23.

Con todas las limitaciones y reservas que un trabajo de este tipo ofrece, presentamos en las figuras 2 y 3 una posible reconstrucción de las condiciones sinópticas entre los días 19 de junio y 4 de julio. Parece como probable que el temporal de los días 19 y 20 pudo ser debido a la aproximación de una activa borrasca del noroeste de la Península. El día 20, el sector cálido, tal vez el de mayor gradiente de presión, alcanzaría Galicia y Asturias. El 21, el centro de bajas presiones tal vez se desplazara hacia la península de Bretaña, con lo que se experimentaría una pasajera mejoría, y el día 22 la borrasca podría

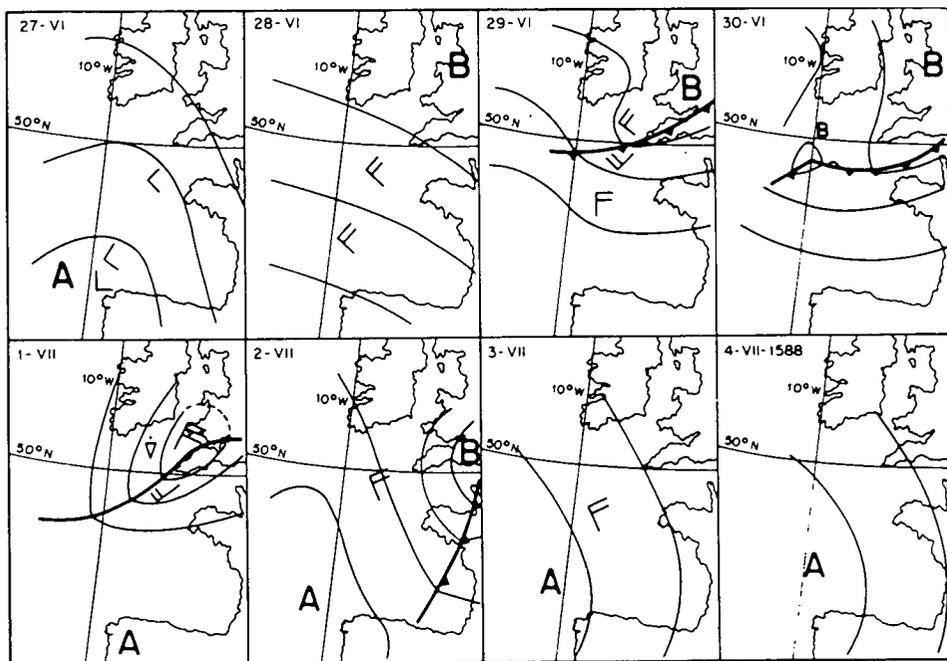


Figura 3

encontrase ya en el sur de Inglaterra, mientras que una nueva onda frontal se aproximaba el día 23 a Galicia. Esta perturbación u onda frontal pudo ser aún más violenta que la precedente, como lo atestigua el piloto del galeón “San Mateo”, que debía ser hombre que no se espantaba por cualquier cosa; utilizaba la expresión, al hablar de la tempestad “de las mayores que jamás se ha visto en este tiempo”.

En Coruña, el 24 amaneció con cerrazón y aguaceros, con viento frío del Norte. Es entonces cuando la moral del Duque pasa por su punto más bajo y vuelve a comentar que aquello parece diciembre. Y aquella situación de ánimo condicionada por los elementos meteorológicos escribe su famosa carta al Rey, en la que dice: “... *el tiempo se ha ido continuando con casi la misma fuerza y tan mal semblante como por diciembre, de manera que ni los de la Armada y esta costa se acuerdan de haber visto tal...*”. El Duque se encuentra abrumado por las condiciones atmosféricas, le parece una imprudencia continuar adelante con un tiempo insólitamente invernal. Y es en la misma carta cuando propone al Rey nada menos que desista de la empresa. Los historiadores, principalmente del siglo XIX volcaron sobre el Duque toda clase de descalificaciones. Muy poco viajero hasta entonces, había salido en marzo de Andalucía, pasado frío en Lisboa en mayo, y, a finales de junio un tiempo que compara con el de diciembre. Sus esquemas mentales se vinieron abajo.

La perturbación del día 23 se debilitó algo al finalizar el día 24 y se movió hacia el Noroeste (fig. 2). Los pilotos pronosticaron mejoría para el domingo, como efectivamente sucedió, tal vez por efecto de una pasajera cuña de alta presión. Y en los días 27 y 28,

en la zona donde trataba de reagruparse la Armada, debieron soplar vientos moderados o flojos del Noroeste. El día 29 hubo un cambio en el Sur de Inglaterra: hubo primeramente un viento del Suroeste y luego con cerrazón cambió al Noroeste; decir, con gran probabilidad pasó un activo frente frío entre los días 29 y 30 de junio. El frente alcanzó con violencia las costas del Noroeste de la Península. "... se fue arreciando al Nordeste..." con mar arbolada y "...fue milagro se salvase el Almirante". Y en los días siguientes, el viento fue moderado del Norte y parece no hubo otros episodios meteorológicos en la quincena posterior.

Por fin, reagrupada la flota, el día 22 de julio se hace definitivamente a la mar, con cerca de tres meses de retraso sobre las previsiones iniciales. Ello fue una gran desventaja, y pudo influir decisivamente en los acontecimientos navales posteriores, en particular en la última fase de la empresa, cuando se decide regresar a España. Para entonces, ya se dejaron sentir con no poca intensidad los duros temporales que precedieron al otoño, un otoño igual que el resto del año muy influido por la actividad del frente polar, algo nada extraño en los años de la Pequeña Era Glacial.

BIBLIOGRAFÍA

FERNÁNDEZ DURO, C. *La Armada Invencible*. Madrid, 1884.

FONTANA TARRATS, J.M. *Quince siglos de clima andaluz*.

— *Historia del clima de Cataluña*. 1976

LAMB H.H. y otros. *A Meteorological Study of July to October 1588. The Spanish Armada Storms*. Univ. East Anglia. 1978

LINÉS ESCARDÓ, A. *Las condiciones meteorológicas durante la navegación de la Gran Armada*. Rev. Historia Naval. 1984.