

LA BATALLA DEL MAR OCÉANO

Corpus documental de las hostilidades
entre España e Inglaterra
(1568-1604)

VOLUMEN V

ANEXOS Y APÉNDICES

Unidades de medida y cuenta

Sistemas de Arqueo

Artillería

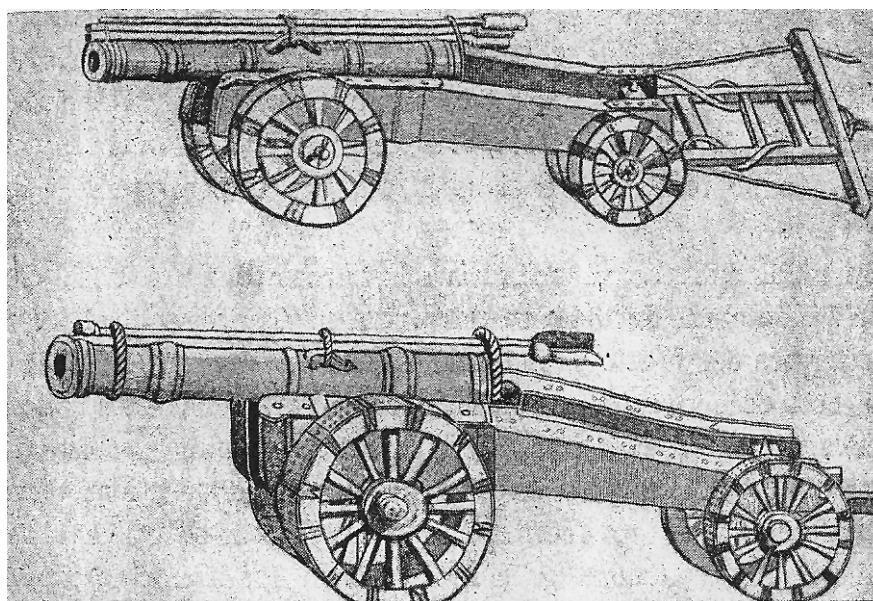
Historiales y pérdida de los navíos españoles

JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO

MARCELINO DE DUEÑAS FONTÁN

JORGE CALVAR GROSS

M.^a DEL CAMPO MÉRIDA VALVERDE



LA BATALLA DEL MAR OCÉANO

Corpus documental de las hostilidades
entre España e Inglaterra
(1568-1604)

VOLUMEN V

ANEXOS Y APÉNDICES
Unidades de medida y cuenta
Sistemas de Arqueo
Artillería

Historiales y pérdida de los navíos españoles

JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO

MARCELINO DE DUEÑAS FONTÁN

JORGE CALVAR GROSS

M.^a DEL CAMPO MÉRIDA VALVERDE



MINISTERIO DE DEFENSA – ARMADA ESPAÑOLA

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Edita:



© Autores y editor, 2017

NIPO: 083-15-159-1 (edición papel)

ISBN: 978-84-7506-252-5 (O.C.) (edición en papel)

ISBN: 978-84-9091-077-1 (Vol. V)

Depósito Legal: M-15.688-2015

Fecha de edición papel: abril 2015

Fecha de edición en línea: abril 2018

 **CREATIVE COMMONS**

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores de la misma.



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

NIPO: 083-17-197-7 (edición en línea)

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	17
ANEXOS	
ANEXO 1. Unidades de medida y cuenta	23
GENERALIDADES	23
MEDIDAS DE LONGITUD	24
Unidades castellanas	24
Otras unidades españolas de longitud. Unidades de ribera.....	25
Pies y pasos.....	26
Unidades inglesas de longitud	31
Otras unidades de longitud	32
MEDIDAS DE PESO	32
Generalidades	32
Unidades españolas.....	33
Unidades inglesas.....	34
Otras unidades de peso	34
UNIDADES DE CUENTA	36
Sistema monetario español.....	36
Las reformas monetarias importantes.....	37
Monedas españolas en uso en el último tercio del siglo XVI	38
Comentarios	41
Sistema monetario inglés.....	42
Monedas inglesas en uso en el último tercio del siglo XVI.....	43
Otras monedas de interés.....	44
Consideraciones sobre costes.....	44
ANEXO 2. Medidas de los navíos de la jornada de Inglaterra	47
GENERALIDADES	47
COINCIDENCIAS Y DISCREPANCIAS	48
La manga en los navíos y la «regla as, dos, tres».....	48
UNIDADES ESPAÑOLAS DE ARQUEO: PIPAS, TONELES Y TONELADAS .	49
UNIDADES INGLESA DE ARQUEO: PIPAS, TONELES Y TONELADAS .	50
ARQUEOS NETOS Y ARQUEOS BRUTOS	51
TONELADAS OFICIALES	51
España	51
Inglaterra.....	52
SISTEMAS ESPAÑOLES DE ARQUEO	52
SISTEMAS INGLESES DE ARQUEO	52
OTRAS MEDIDAS Y SISTEMAS DE ARQUEO	53

FÓRMULAS DE ARQUEO.....	53
COMPARACIONES	56
ENTIDAD RELATIVA DE LAS FUERZAS.....	61
ANEXO 3. La organización de la Artillería.....	63
LA ARTILLERÍA EN ESPAÑA DESDE SUS ORÍGENES	63
Pólvora.....	63
Artillería	64
Artillería embarcada.....	64
Piezas	65
Montajes	68
Pelotería y carga.....	70
Diversidad de piezas.....	70
LOS AUTORES DE OBRAS DE ARTILLERÍA.....	71
Generalidades	71
Autores y textos de la época	71
Autores y textos modernos	76
EL PERSONAL ARTILLERO	76
Cargos y funciones.....	76
Los artilleros.....	79
Artilleros de mar. Funciones.	80
Artilleros de mar. Número. Otros indicadores.....	83
Artilleros de mar. Sueldos	83
Privilegios de los artilleros.....	84
LA ENSEÑANZA. ESCUELAS DE ARTILLERÍA.....	85
Generalidades	85
Escuelas y procedimientos.....	85
Resultados	87
Consideraciones.....	88
LOS ESTABLECIMIENTOS.....	89
Generalidades	89
Fabricación de piezas	89
Fabricación de montajes.....	93
Fabricación de pólvora.....	93
Fabricación de pelotería.....	94
Fabricación de armamento portátil.....	94
UNIFORMIDAD Y DIVERSIDAD	95
Generalidades	95
Consideraciones.....	97
ANEXO 4. Las piezas de artillería en el siglo XVI.....	99
GENERALIDADES.....	99
CLASIFICACIÓN DE LAS PIEZAS ESPAÑOLAS.....	100
PIEZAS DE HIERRO	100
Bombarda.....	100
Bombardeta	101
Bombarda trabuquera.....	102

Mortero o pedrero	102
Cañón	102
Pasavolante	103
Falconete.....	103
Ribadoquín	104
Versos.....	105
Esmeriles y mosquetones.....	105
<i>Otras piezas de hierro</i>	105
PIEZAS DE BRONCE.....	106
<i>PIEZAS DEL PRIMER GÉNERO</i>	113
Dragón.....	116
Culebrina	117
Media culebrina.....	118
Sacre.....	120
Falconete.....	121
Ribadoquín	122
Esmeril.....	122
Mosquetón	122
Mosquete.....	123
Arcabuz	123
<i>Otras piezas</i>	123
Tercio de culebrina	123
Moyana.....	123
Medio sacre	124
Verso, verso doble y medio falconete	124
Medio ribadoquín	124
Sacabuche.....	125
<i>Piezas diversas</i>	125
<i>PIEZAS DEL SEGUNDO GÉNERO</i>	125
Cañón doble.....	128
Cañón de batir.....	129
Cañón.....	130
Medio cañón.....	131
Tercio de cañón	133
Cuarto de cañón.....	133
Octavo de cañón.....	134
<i>Otras piezas y denominaciones</i>	134
Basiliscos	134
Serpentines	135
Pelícanos y dos tercios.....	135
Crepantes, rebufos, verracos o corcovados, y cañoncetes.....	135
<i>Otras denominaciones</i>	136
<i>PIEZAS DEL TERCER GÉNERO</i>	136
Cañón pedrero	140
Medio cañón pedrero	141
Pedrero corto.....	141
Mortero.....	141
<i>Otras piezas y denominaciones</i>	142

Las piezas inglesas. Equivalencias	144
Cannon royal (cañón real).....	145
Cannon (cañón).....	145
Cannon serpentine (cañón serpentín).....	145
Bastard cannon (cañón bastardo).....	146
Demi-cannon (medio cañón).....	146
Cannon pedro (cañón pedrero).....	146
Culverin (culebrina).....	147
Basilisco (basilisco).....	147
Demi-culverin (media culebrina).....	147
Bastard culverin (culebrina bastarda).....	147
Saker (sacre).....	148
Minion.....	148
Falconet (falconete).....	148
Serpentine (serpentín).....	148
Great base.....	149
Base.....	149
Robinet.....	149
Fowler.....	149
Otras piezas y denominaciones.....	150
ANEXO 5. Resumen del historial de los navíos españoles que participaron en la jornada de Inglaterra de 1588	151
La escuadra de Portugal	152
Galeón <i>San Martín</i> (capitana general de la armada), o <i>São Martinho</i>	152
Galeón <i>San Juan</i> (almiranta general), o <i>São João</i>	162
Galeón <i>San Marcos</i> o <i>São Marcos</i>	170
Galeón <i>San Felipe</i> o <i>San Philippe</i> o <i>São Filipe</i>	172
Galeón <i>San Luis</i> o <i>São Luís</i>	175
Galeón <i>San Mateo</i> o <i>San Matheo</i> o <i>São Mateus</i>	177
Galeón <i>Santiago</i> , el menor, o <i>São Tiago</i> o <i>São Tiaguinho</i>	181
Galeón <i>San Cristóbal</i> o <i>São Cristóvão</i>	183
Galeón <i>San Bernardo</i> o <i>São Bernardo</i>	184
Galeón <i>San Francisco</i> , del duque de Florencia.....	186
Galeoncete o zabra gruesa <i>Augusta</i> o <i>Agusta</i>	188
Galeoncete o zabra gruesa <i>Julia</i> o <i>Juliana</i> o <i>Júlia</i>	189
La escuadra de Castilla	191
Galeón <i>San Cristóbal</i> (capitana).....	191
Nao <i>San Juan Bautista</i> (almiranta).....	194
Nao <i>Santa Catalina</i>	196
Galeón <i>San Pedro</i>	197
Galeón <i>San Juan</i> , el menor.....	198
Galeón <i>Santiago</i> , el mayor.....	201
Galeón <i>San Felipe y Santiago</i>	202
Galeón <i>La Asunción</i> o <i>La Ascensión</i> o <i>Asención</i>	203
Galeón <i>Nuestra Señora del Barrio</i> o <i>Santa María del Barrio</i>	205
Galeón <i>San Medel y San Celedón</i> o <i>San Emeterio y Zeledón</i> o <i>Celedonio</i>	206
Galeón <i>Santa Ana</i> , (a) el francés.....	208
Nao <i>Nuestra Señora de Begoña</i> o <i>Santa María de Begoña</i> , la chica.....	209
Nao <i>La Trinidad</i>	211

Nao <i>San Juan Bautista</i> o <i>San Juan Fernandome</i>	212
Patache <i>Nuestra Señora del Socorro</i> o <i>Rosario</i>	213
Patache <i>San Antonio de Padua</i>	214
La escuadra de Vizcaya	214
Nao <i>Santa Ana</i> (capitana)	215
Nao <i>Santiago</i> (almiranta).....	218
Nave <i>San Jorge</i> (a) <i>El Gran Grín</i> o <i>Grangrí</i>	219
Nao <i>Nuestra Señora de la Concepción</i> mayor, de Zúbelzu	220
Nao <i>La Concepción</i> menor	222
Nao <i>La Magdalena</i> o <i>La Madalena</i>	223
Nao <i>San Juan Bautista</i>	224
Nao <i>La María Juan</i> o <i>María Juana</i> o <i>María Joana</i>	225
Nao <i>La Manuela</i>	227
Nao <i>Santa María de Montemayor</i>	228
Patache <i>La María</i> , de Aguirre	229
Patache <i>La Isabela</i> o <i>La Ysabel</i> o <i>Santa Isabel</i>	230
Patache <i>La María</i> , de Miguel de Suso	231
Patache <i>San Esteban</i> o <i>Santistevan</i>	232
La escuadra de Andalucía	233
Nao <i>Nuestra Señora del Rosario</i> (a) <i>La Gallega</i> (capitana)	234
Nao <i>San Francisco</i> (almiranta)	240
Galeón <i>San Juan Bautista</i> o <i>Baptista</i>	241
Nao <i>Nuestra Señora de la Concepción</i> o <i>La Concepción Retana</i>	242
Nao <i>San Juan de Gargarín</i>	243
Nao <i>Santa Catalina</i>	244
Nao <i>Santa María de Juncal</i> o <i>Nuestra Señora del Juncal</i>	246
Nao <i>San Bartolomé</i>	247
Nao <i>La Trinidad</i> o <i>Santa Trinidad</i>	248
Urca <i>La Duquesa Santa Ana</i>	249
Patache <i>El Espíritu Santo</i>	251
La escuadra de Guipúzcoa	252
Nao <i>Santa Ana</i> (capitana)	252
Nao <i>San Salvador</i> (almiranta primera)	255
Nao <i>Santa María de la Rosa</i> o <i>Nuestra Señora de la Rosa</i> (almiranta segunda)	258
Nao <i>Santa Bárbara</i>	259
Nao <i>San Esteban</i> o <i>Santistevan</i>	261
Nao <i>Santa Marta</i>	262
Nao <i>San</i> o <i>Santa Buenaventura</i>	263
Nao <i>María San Juan</i> o <i>María y San Juan</i>	264
Nao <i>Santa Cruz</i>	265
Urca <i>La Doncella</i>	266
Patache <i>La Asunción de Nuestra Señora</i> o <i>Nuestra Señora de la Asunción</i> ..	267
Patache <i>San Bernabé</i>	268
Pinaza <i>Nuestra Señora de Guadalupe</i>	269
Pinaza <i>La Magdalena</i>	269
La escuadra de Levante	270
Nave <i>La Regazona</i> (capitana)	271
Nave <i>Santa María de Gracia</i> , alias <i>La Lavia veneciana</i> (almiranta)	273

Nave <i>Nuestra Señora de la Anunciada</i> o <i>Santa Anunciada la Dolista</i>	275
Nave <i>La Trinidad Valenzera</i> o <i>La Veneciana Valenzera</i>	276
Nave <i>Santa María la Coronada</i> o <i>Encoronada</i> , alias <i>La Rata</i>	279
Nave <i>Santa María, Santiago y Santa Clara</i> , alias <i>La Juliana</i>	282
Nave <i>San Nicolás</i> o <i>Niculas</i> , alias <i>La Prodanela</i>	283
Nave <i>Santa María de Gracia y San Juan Bautista</i> , alias <i>San Juan de Sicilia</i>	284
Nave <i>Santa María de Gracia y Santa María de Visón</i> o <i>Viscione</i>	287
Nave <i>La Trinidad</i> , alias <i>La Santísima Trinidad de Escala</i>	289
La escuadra de las urcas	291
Urcas <i>El Gran Grifón</i> (capitana)	291
Urcas <i>San Salvador</i> o <i>El Salvador</i> , mayor (almiranta)	293
Urcas <i>La Barca de Hamburgo</i> o de <i>Amburg</i>	295
Urcas <i>La Casa de Paz</i> , grande	296
Urcas <i>El David</i> , chico o pequeño	297
Urcas <i>San Pedro</i> , el mayor o grande	298
Urcas <i>La Casa de Paz</i> , chica o pequeña	299
Urcas <i>Sansón</i>	300
Urcas <i>El Ciervo Volante</i>	302
Urcas <i>La Paloma Blanca</i>	302
Urcas <i>El Alcón</i> o <i>Falcón Blanco</i> , mayor	304
Urcas <i>San Gabriel</i> o <i>Graviel</i>	304
Urcas <i>El Castillo Negro</i> o <i>Castillo Prieto</i>	306
Urcas <i>El Perro Marino</i> o de <i>la Mar</i>	307
Urcas <i>Santa Bárbara</i>	308
Urcas <i>Santiago</i>	308
Urcas <i>San Pedro</i> , el menor o pequeño	310
Urcas <i>El Gato</i>	311
Urcas <i>San Andrés</i> o <i>Santo Andrés</i>	312
Urcas <i>La Barca de Ancique</i> o <i>Dancig</i> o de <i>Ardanza</i>	313
Urcas <i>El Falcón</i> o <i>Alcón Blanco</i> , mediano	314
Urcas o charrúa <i>Buenaventura</i> o <i>La Ventura</i>	315
Urcas <i>Esayas</i> , alias <i>Açias</i>	316
La escuadra de pataches y zabras	317
Nao <i>Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza</i> (capitana)	317
Urqueta o nao <i>La Caridad</i> o <i>La Charidad</i> , inglesa; ex <i>Charity</i>	319
Urqueta <i>San Andrés</i> , escocés; ex <i>St. Andrew</i>	320
Patache <i>El Santo Crucifijo de Burgos</i>	321
Patache <i>Nuestra Señora del Puerto</i>	322
Patache <i>Nuestra Señora de la Fresneda</i>	323
Patache <i>Nuestra Señora de la Concepción</i> , de Carasa	323
Patache <i>La Concepción de Castro</i>	324
Patache <i>Nuestra Señora de Begoña</i>	324
Patache <i>Nuestra Señora de Guadalupe</i>	325
Patache <i>San Francisco</i>	326
Patache <i>La Concepción</i> , de Capitillo	327
Patache <i>San Gerónimo</i>	327
Patache <i>Nuestra Señora de Gracia</i>	328
Patache <i>La Concepción de Nuestra Señora</i> , de Lastero	330
Zabra <i>La Trinidad</i>	331

	Pág.
<i>Zabra Nuestra Señora de Castro o Santa María de Castro</i>	332
<i>Zabra San Andrés o Santo Andrés</i>	332
<i>Zabra La Concepción de Nuestra Señora o Nuestra Señora de la Concepción,</i> <i>de Somarriva</i>	333
<i>Zabra La Concepción, de Valmaseda</i>	333
<i>Zabra Santa Catalina</i>	334
<i>Zabra La Asunción de Nuestra Señora o La Concepción de Nuestra Señora.</i>	335
<i>Zabra San Juan Bautista, de Carasa</i>	335
La escuadra de galeazas de Nápoles	336
<i>Galeaza San Lorenzo, capitana</i>	337
<i>Galeaza La Napolitana, patrona</i>	341
<i>Galeaza Zúñiga</i>	343
<i>Galeaza Girona</i>	345
La escuadra de galeras	347
<i>Galera capitana</i>	347
<i>Galera Diana, patrona</i>	350
<i>Galera Princesa</i>	352
<i>Galera Bazana</i>	353
Carabelas	354
<i>Carabela San Lorenzo o São Lourenço</i>	354
<i>Carabela San Antonio (1ª) o São António</i>	355
<i>Carabela Nuestra Señora de la Concepción (1ª) o Concepção</i>	355
<i>Carabela Nuestra Señora de la Concepción (2ª) o La Concepción (1ª) o</i> <i>Concepção</i>	355
<i>Carabela Jesús de Ayuda o Jesus de Ajuda</i>	355
<i>Carabela San Juan o São João</i>	356
<i>Carabela San Antonio (2ª) o São António</i>	356
<i>Carabela La Concepción o Concepção (2ª)</i>	356
<i>Carabela San Jorge o São Jorge</i>	356
<i>Carabela La Asunción o Assunção o Nuestra Señora de la Ascensión</i>	356
<i>Carabela La Concepción (3ª) o Concepção</i>	357
<i>Carabela San Antonio (3ª) o São António</i>	357
<i>Carabela Nuestra Señora de la Asunción o Assunção</i>	357
Falúas o falucas	357
<i>Falúa La Anunciada (capitana)</i>	358
<i>Falúa Nuestra Señora del Carmen</i>	358
<i>Falúa Nuestra Señora del Puerto</i>	358
<i>Falúa Nuestra Señora de la Ydra</i>	358
<i>Falúa San Pedro</i>	358
<i>Falúa San Blas</i>	359
<i>Falúa San Blas, la menor</i>	359
<i>Falúa Nuestra Señora del Buen Viaje</i>	359
<i>Falúa Santa María</i>	359
<i>Falúa Santa Bárbara o Santa Bárbara</i>	359
<i>Falúa San Cristóbal</i>	359
ANEXO 6. Recapitulación de las pérdidas estimadas de navíos y gente de la armada española durante la jornada de Inglaterra de 1588	361

APÉNDICES

APÉNDICE I. Pragmática de Felipe II de 23 de noviembre de 1566.....	369
APÉNDICE II. Estudio de costes.....	371
APÉNDICE III. Toneles machos y toneladas andaluzas	377
APÉNDICE IV. Arqueos netos y arqueos brutos	381
APÉNDICE V. Toneladas oficiales inglesas.....	385
APÉNDICE VI. Otras medidas y sistemas de arqueo.....	387
APÉNDICE VII. Revisión de los cálculos de Colin J. M. Martín referidos a seis naos levantiscas de la armada.....	389
APÉNDICE VIII. Revisión de los arqueos brutos de los navíos de la armada española y la flota inglesa.....	393
APÉNDICE IX. Composiciones de la pólvora según Diego de Álava.....	405
APÉNDICE X. Nombramiento de Diego López de Gámiz como contador de la razón general de la Artillería, Armas y Municiones. 30 de agosto, 1586	407
APÉNDICE XI. Cargos del ministerio de la Artillería en la época de la jornada de Inglaterra.....	409
APÉNDICE XII. Extracto de la «Instrucción Náutica» (Artillería)	413
APÉNDICE XIII. Extracto del «Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de naves, su arboladura, aparejo, etc.» (Artillería).....	419
APÉNDICE XIV. Noticia de las piezas mandadas fundir por el capitán general de la Artillería don Miguel de Herrera en la fundición de Málaga a su regreso de la expedición de La Goleta (Túnez), según carta de 22 de enero de 1536	425
APÉNDICE XV. Relación de la artillería que estaba depositada en las Atarazanas de Málaga en 1540, con otros efectos del parque que seguramente se reunían para la expedición de Argel.....	427
APÉNDICE XVI. Extracto del asiento tomado con Gregorio Lefler, fundidor de artillería, para la construcción de 104 piezas, fecho en Augusta y Brisa a 8 de agosto de 1541	429
APÉNDICE XVII. Extracto de otros documentos relativos a fundición de piezas hacia el año 1541	431
APÉNDICE XVIII. Resumen de la relación de la artillería que existía en Malinas y otros puntos procedente de las conquistas de Alemania (c. 1543).....	433
APÉNDICE XIX. Relación de artillería, armas y municiones que hay de respeto en Gibraltar el 23 de febrero de 1580	435
APÉNDICE XX. Artillería de bronce	439
APÉNDICE XXI. Relación del secretario Antonio Pérez [1588] de la artillería que se ha de hacer enviar para el Sr. D. Juan [de Acuña Vela]	445

	Pág.
APÉNDICE XXII. Tratado del artillería de fierro.....	447
APÉNDICE XXIII. Instrucción y regimiento para que los marineros sepan usar de la artillería con la seguridad que conviene.....	449
APÉNDICE XXIV. Dimensiones de piezas y montajes.....	461
APÉNDICE XXV. Notas sobre cañones y culebrinas (San Millán).....	465
APÉNDICE XXVI. Relación de la artillería que trajo la armada de B. Núñez Vela (1538).....	467
APÉNDICE XXVII. Los secretos del [uso] de la artillería gruesa (c. 1588).....	469
APÉNDICE XXVIII. Cálculo de mareas en el Mar Estrecho (canal de la Mancha) año 1588.....	471
ABREVIATURAS, SIGLAS Y SIGNOS CONVENCIONALES EMPLEADOS.....	475

INTRODUCCIÓN

Por Marcelino de Dueñas Fontán

Es interesante constatar que para ingleses y españoles existe un cierto paralelismo entre el concepto de reputación, tal y como se empleaba en el siglo XVI, y el moderno concepto de disuasión.

La necesidad de crear y mantener una reputación internacional resultaba clara para los países más poderosos de entonces, como medio indispensable de desarrollar en los pueblos y en los hombres una moral que, contrarrestando su fuerte dependencia de los fanatismos religiosos, favoreciese en ellos una auténtica capacidad de acción colectiva.

En la época actual, atemperados aquellos apasionamientos, se ha impuesto en los países europeos la tolerancia religiosa y los principios de convivencia y democracia, y ha surgido una clara convergencia de intereses. Ya en modo alguno resulta justificable no reconocer como tales los libelos y los tópicos derivados de cualquier hecho histórico.

Da la impresión de que a buena parte de los numerosos autores que se ocupan de esta materia les interesase más recrearse en argumentos halagadores para el pueblo británico que profundizar en el estudio de lo sucedido y progresar en el conocimiento de la verdad. Causa cierto desencanto comprobar que muchos de esos autores, cuyas investigaciones han dado lugar a aportaciones muy valiosas, sigan alimentando determinados tópicos y se dejen arrastrar, finalmente, por unas conclusiones que se alinean en lo fundamental con las tesis anteriores.

Resulta muy difícil justificar el desequilibrio actual entre la profusión de trabajos ingleses publicados y los relativamente escasos esfuerzos españoles por desentrañar e interpretar correctamente algunos aspectos de lo acaecido en 1588, defecto corregido en buena parte por los estudios editados con motivo de cuarto centenario del suceso. Debe tenerse en cuenta que los fondos documentales existentes en España sobre este episodio cuadruplican en número a los conservados en Inglaterra.

La falta de rigor de algunos autores, tanto británicos como españoles, tiene su origen en la comentada ausencia de información, que resuelven con bastante frecuencia recurriendo a determinadas extrapolaciones o hipótesis que realmente tienen escasos fundamentos. En ocasiones se utilizan argumentos artilleros que hacen sentir vergüenza ajena a cualquiera que tenga unos mínimos conocimientos de artillería naval. No obstante lo anterior, es justo reconocer que las tesis británicas han ido evolucionando en el tiempo, desde un exacerbado triunfalismo en los primeros momentos, hasta las posiciones actuales de un discreto optimismo, que sin duda están mucho más próximas a la realidad.

Según los autores ingleses, con frecuencia se utilizan argumentos importantes para justificar unas conclusiones que el tiempo ha demostrado que eran en parte erróneas. Hay toda una serie de razones adicionales que parecen perseguir el mismo fin, relativas a las condiciones de maniobra de los navíos, la calidad de la artillería de unos y otros, el adiestramiento de los artilleros, etc. Todas ellas se utilizan para explicar unos resultados supuestamente aceptables por el lado inglés y malos por el español, que sirven para llegar a la conclusión de una pretendida victoria naval inglesa. Así están las cosas.

Mientras las fuentes primarias inglesas se mantienen prácticamente inalterables, se han ido encontrando progresivamente más documentos en los archivos españoles. Por ejemplo, sobre las medidas de los navíos participantes en la jornada ya existen datos lo suficientemente precisos para

establecer que las diferencias con los reseñados hace años por José Luis Casado son mínimas en el caso de la armada, y de unas 5.000 toneladas menos en la flota inglesa.

En el momento actual, con la avalancha de documentos en parte inéditos que se presentan en el Volumen IV de este trabajo, justo es reconocerlo, el conocimiento del armamento de los buques españoles es bastante completo. Por el lado inglés, sin embargo, subsiste quizá la escasa información que sobre este campo determinado está presente en todos los trabajos anteriores.

Como muestra de tesis triunfalistas abandonadas ya hace mucho tiempo, podemos citar la sustentada por James Anthony Froude, quien sostenía que el poder artillero español era abrumadoramente superior al inglés, hasta el punto de ser ambos comparables a las fortalezas de Goliat y David en su combate bíblico: los ingleses, mucho menos potentes, derrotaron a los españoles con la ayuda de Dios.

Tanto Julian Corbett como John Knox Laughton redujeron sensiblemente el margen de ventaja concedido por Froude a los españoles, en los que encontraron grandes vulnerabilidades, al tiempo que reconocieron la fortaleza inglesa.

Michael Lewis, por su parte, tras una curiosísima extrapolación de unos datos muy limitados, concluye que, aunque los ingleses tenían una superioridad acusada en piezas de largo alcance del tipo culebrina, la ventaja española era apreciable en piezas de medio y corto alcance de calibres gruesos.

El profesor Geoffrey Parker, apoyándose en investigaciones propias y trabajos realizados por el Dr. I. A. A. Thompson, admite finalmente que los ingleses tenían una superioridad masiva no solo en piezas de largo alcance (sus culebrinas y medias culebrinas casi triplicaban el número de las españolas) sino también en piezas de medio alcance (en las que la proporción era de 3 a 2). Lo importante para él, sin embargo, no es la aplastante diferencia entre las artillerías de ambas flotas, sino el ritmo de fuego.

Para Parker, tras estudiar las cureñas de las piezas de algunos naufragios españoles, pocos ciertamente, resulta claro que las piezas españolas eran difíciles de recargar durante el combate, por llevar en su mayoría dos ruedas grandes que impedían retraer la pieza a bordo para su carga por la boca, por falta material de espacio, en tanto que las piezas inglesas, con cureñas en escaleta de cuatro ruedas bajas –que el historiador considera la verdadera innovación táctica que sorprendió a los españoles– podían recargarse con toda facilidad. Según su versión, los españoles, aparentemente, no debieron maniobrar sus piezas antes de salir a la mar. Creemos que quizá su teoría no es del todo rigurosa, pues si la masa de fuego fue más alta para los ingleses se debió al número bastante superior de piezas de artillería y de artilleros por pieza, que ellos poseían.

A nuestro juicio, hay que dar por sentado que los artilleros españoles no daban excesiva importancia a las dos ruedas en la mayoría de sus cureñas.

Gran parte de los navíos españoles llevaban menos artillería en relación a su tamaño que los navíos ingleses. De las 2.431 piezas españolas, Parker contabiliza en menos de 150 las que disparaban 16 libras inglesas o más, correspondientes a doce calibres diferentes. Según Thompson, el conjunto de la Armada montaba 138 piezas de más de 16 libras, de las que descuenta 12. En total, 126 piezas gruesas la armada, frente a 251 inglesas. Según nuestro cálculo, la armada montaba 88 piezas tipo cañón y culebrina de 16 o más libras españolas de bala.¹

Por otra parte, es importante tener en cuenta que en los navíos españoles el número de artilleros por pieza era aproximadamente la cuarta parte de los existentes en los buques ingleses. A este respecto señalemos que Medina Sidonia incrementó sensiblemente el número de marineros en la escuadra de Andalucía y, en cuanto a los artilleros, contabilizó a muchos antiguos marineros que pasaron a ser marineros y artilleros con una instrucción mínima. Parker registra en los navíos españoles artilleros de siete países extranjeros (de Ragusa, flamencos, franceses, alemanes, italianos, polacos y daneses), lo que sin duda dificultó la coordinación del tiro.

Además de la desventaja en el número de artilleros por pieza, existió otra dificultad añadida en el empleo de la artillería por parte de los españoles. Se trata de la desproporcionada cantidad de soldados, o gente de guerra, que dotaba los navíos de la armada. Una muestra de ello es el plan de combate del galeón *San Martín* que redactó Jerónimo de Arceo por orden del duque de Medina Sidonia, en el que se puede comprobar el excesivo número de arcabuceros (200), criados (50) y mosqueteros (100).

¹ El reparto por escuadras era el siguiente: Portugal, 21 (sin datos exactos de los galeones *San Marcos*, *San Felipe* y *San Mateo*); Castilla y Vizcaya, ninguno (sin datos exactos de la nao *Santa Ana* de Vizcaya); Andalucía, 15; Guipúzcoa, 9; Levante, 10; Urcas, 2; Galeazas de Nápoles, 29 y Galeras, 2 (véase el Anexo 5 de este volumen V del *Corpus*).

Sobre todo llama la atención la abundancia de arcabuceros distribuidos en la primera cubierta (36), que precisamente era donde estaba montada la mayor parte de la artillería gruesa.²

A este respecto es interesante consignar lo que declaró el gran maestro de artillería Luis Collado, refiriéndose al testimonio de un artillero versado en la materia a juzgar por su experiencia en campañas navales:

«Halléme Señor en el socorro que Su Majestad dio a la Isla de Malta, siendo General de él Don García de Toledo, y después en la batalla Naval donde fue rota la armada del Turco. Halléme con el Marqués de Sancta Cruz a romper la armada de Francia y en ganar la Isla de la Tercera, y últimamente en la de Inglaterra...»

Más tarde, exponiendo lo que debe hacerse en el combate en la mar, dice:

«Ha de procurar así mismo el Artillero a quien será dado cargo del cañón de crujía, o de alguna otra pieza gruesa que sus tiros antes sean bajos que no altos, porque el tiro alto ni mata, ni espanta al enemigo ni ofende el navío contrario. Sea muy diligente en el cargar su cañón con presteza, de manera que a lo menos cuatro veces dispare mientras dura la batalla, porque las batallas marítimas por gran maravilla pasan de 3 a 4 horas, y el Artillero que en aquel tiempo dispara su cañón 4 tiros bien se puede contar con los pláticos, y esto por el grande estorbo que le hacen los Soldados de quien el Artillero se ha de guardar más que de los enemigos mismos, por cuanto disparando el arcabuz el Soldado, o soplando la cuerda, siempre salta alguna centella de fuego, de lo que se ha de guardar en gran manera...»³

Según Parker, el ritmo de fuego inglés era de tres disparos por uno de los españoles, aunque la proporción debería ser algo más ajustada. De acuerdo con el *Discurso* de Petruccio Ubaldino, el fuego de la artillería pesada por ambas partes era semejante al de los arcabuces usuales en la más recia escaramuza. Para Caruana, es muy improbable que a los marineros o soldados ingleses se les pidiera ayuda para cargar la artillería. En el caso español, es seguro que lo hicieron.

Realmente, los resultados de la confrontación naval de 1588 se derivan de la mayor o menor fortuna en la utilización por ambas flotas de su artillería. Y es por ello por lo que este aspecto ha sido motivo de la atención preferente de muchos autores y va a serlo también de la nuestra. Estamos convencidos de que es posible llegar a un conocimiento mucho más profundo de lo sucedido en la jornada de lo que hasta ahora se ha publicado y esta idea está presente en todo nuestro estudio.

Pero ello nos obliga a no limitarnos a la simple exposición de los hechos. Hay que matizar muchos aspectos que abarcan desde el número y porte de los navíos en cada bando, la organización de la artillería, las características de las piezas y la pelotería, hasta los alcances, los ritmos de fuego y los efectos producidos en los combates, por citar los que consideramos del mayor interés. Y hay bastante información para llevar a cabo tal estudio.

Del lado inglés, aparte de la limitación ya comentada, contamos con importantes trabajos de los teóricos de la época, principalmente Cyprian Lucar, Robert Norton, John Sheriffe, Thomas Smith, Monson y John Smith. Tienen también gran interés los trabajos de autores posteriores, entre los que destacan los de Froude, Corbett y Laughton, y los de autores modernos como Michael Lewis, Garret Mattingly, Tompson, Colin J.M. Martin y Geoffrey Parker, todos ellos tan prestigiosos como conocidos, además de otros autores de gran valor y de una apreciable cantidad de documentos.

Por parte española, también disponemos de importantes trabajos de teóricos y maestros de artillería, entre los que destacamos los de Luis Collado, Diego de Álava, Diego García de Palacio, Cristóbal Lechuga, Diego Ufano, y Gaspar González de San Millán. Entre los trabajos posteriores resultan de gran interés los de Barado, Vicente de los Ríos, Fernández Duro, Olesa y Vigón. Hay muchos más autores importantes, pero sirvan los citados como muestra. Disponemos, además, de unos fondos documentales abundantes y de gran valor.

Por todo lo indicado, en el Volumen V y último de esta obra *La Batalla del Mar Océano*, intentamos reconocer las aportaciones válidas y descubrir lo que resulta erróneo, hipotético y rechazable de las investigaciones históricas realizadas hasta el momento en lo referente al buque en sí, haciendo hincapié en los sistemas de arqueo, la artillería y el historial de los navíos españoles, aportando nueva luz en estas materias. Para ello, estructuramos este trabajo en la siguiente forma:

² Doc. 5291.

³ COLLADO, pp. 111v^o - 112.

En primer lugar estudiamos las unidades de medida y de cuenta de la época empleadas por ambos bandos (Anexo 1), con la extensión necesaria para facilitar la interpretación de los datos que van a utilizarse.

A continuación se analizan los sistemas de arqueos y medidas de los navíos participantes en la campaña de Inglaterra, para progresar en el conocimiento de la entidad relativa de las fuerzas (Anexo 2).

Seguidamente revisamos las organizaciones artilleras vigentes en España e Inglaterra en las postrimerías del siglo XVI (Anexo 3) y a continuación, las características de las piezas, muy diversas, empleadas por ambas flotas y la práctica artillera en los buques (Anexo 4).

Para finalizar, presentamos en el Anexo 5 los historiales extractados de los 151 navíos españoles, de galeones a falúas, que salieron de Lisboa a las órdenes del duque de Medina Sidonia, y basándonos en estos datos recopilamos en el Anexo 6 las pérdidas estimadas de la armada durante la campaña de 1588. Consideramos imprescindible facilitar esta información al investigador por no existir una publicación española que la proporcione en su conjunto. Nos hemos abstenido de hacer lo mismo con la flota de la Reina, pues si bien la información sobre los buques españoles es abundante, no sucede lo mismo con la de los navíos ingleses, que en ocasiones resulta desesperantemente escasa, sobre todo en relación con las averías y bajas sufridas.

A todo ello sigue una serie de apéndices justificativos que ha sido preciso incluir para proceder a la redacción de los anexos anteriores.

ANEXOS

ANEXO 1

UNIDADES DE MEDIDA Y CUENTA

Por Marcelino de Dueñas Fontán

GENERALIDADES

La interpretación correcta de los abundantes datos existentes acerca de los portes y la artillería naval del siglo XVI y, sobre esta, la utilizada por ingleses y españoles en sus enfrentamientos de 1588, requiere un somero estudio previo de las unidades de medida y de cuenta empleadas en aquellos tiempos para estar en disposición de establecer unas comparaciones adecuadas a través del conocimiento de sus valores actuales.

La ausencia de referencias comunes, al menos en relación con las longitudes, pesos, portes y monedas, reviste no solo una gran dificultad, sino el valladar más importante contra el que tropieza cualquier investigador a la hora de interpretar correctamente los profusos datos que se le ofrecen.

El maremágnum de unidades que aparecen entremezcladas en los documentos de la época es enorme. Y no solo son las unidades inglesas y españolas las que deben ser objeto de nuestra atención. También aparecen con frecuencia unidades de Portugal, Génova, Nápoles, Sicilia y Flandes y, ocasionalmente, de otras naciones. Dentro de las medidas españolas, además de las castellanas o de Burgos, coexisten en la geografía nacional hasta una veintena de sistemas diferentes.¹ Afortunadamente, en muchos casos en cada documento se proporcionan las equivalencias castellanas de las medidas.

Es curioso, por ejemplo, que en solo dos documentos de abril de 1587, relativos a piezas de artillería y a bastimentos embarcados en las naves levantiscas,² aparezcan unidades de tres procedencias distintas: se emplean los quintales y rótulos de Sicilia y de Génova para expresar el peso de las piezas, las onzas de Génova para el bizcocho y queso, las pintas de Génova para aceite, vinagre y vino, y los túmbanos de Nápoles para habas y garbanzos.

Lo que acentúa más la dificultad no es, sin embargo, la diversidad de las unidades empleadas, sino que incluso algunas tienen el mismo nombre pero valores distintos dependiendo de su origen, con el riesgo añadido de suponer que se trata de la misma unidad.

Sin duda, un estudio minucioso de las unidades utilizadas en la Europa del siglo XVI es materia suficiente para una o varias monografías de bastante extensión. Si recorremos un camino determinado surgen a veces campos tan inexplorados como atractivos. Pero la necesidad de alcanzar la meta pretendida obliga con frecuencia al caminante a no entretenerse demasiado en cuestiones que resultan marginales para su objetivo. Por ello, y aun con cierta pena, vamos a limitar nuestro análisis a las unidades más importantes que se utilizan en el estudio de los arqueos y de la artillería en el que estamos inmersos, y vamos a dejar para otros la labor de progresar en otras direcciones.

¹ LEWIS, p. 209. Según Lewis, Guillén le proporcionó los siguientes valores de las libras utilizadas en el siglo XVI en distintos lugares: La Coruña, 575 gramos; Guipúzcoa, 492; Burgos y Toledo, 460; Lisboa («arretel»), 459; Barcelona, 400; Valencia, 355 y Ávila, 345 gramos. Indudablemente no le facilitó todos los existentes: en la Real Orden de 9 de diciembre de 1852, que implantó en España el Sistema Métrico Decimal (ver ARANZADI, t. XII, p. 530) aparecen, además de la libra castellana o de Burgos, que se emplea en 29 provincias, otras veinte libras diferentes con sus correspondientes valores. Es muy probable que en el siglo XVI el número de sistemas diferentes fuese parecido.

² Docs. 1446 y 1550.

Los valores actuales de las medidas de longitud nos permitirán, entre otras cuestiones, tener una idea más exacta de los tamaños de las piezas, los calibres y, sobre todo, los alcances. Sobre estos, nos cuesta trabajo admitir, como muchos autores, que simplemente interesa su valor relativo: que 2.000 pasos sea, por ejemplo, más que 1.500, o bien el doble de 1.000.³

La interpretación correcta de las unidades de peso es importante para entender debidamente los pesos de la pelotería empleada, la pólvora correspondiente y los de las propias piezas.

Por último, las unidades de cuenta y sus equivalencias nos darán una idea de los costes en general y nos permitirán reconocer el esfuerzo realizado, en ocasiones, al tener que pagar por determinados productos precios que se incrementan sensiblemente debido a su escasez.

En el apartado siguiente estudiaremos las medidas de arqueo y sus significados exactos que, aparte de servirnos para valorar el tamaño de las naves, son importantes para evaluar el artillado de cada buque, según su número y tipo de piezas en relación con sus toneladas.

MEDIDAS DE LONGITUD

Unidades castellanas

Las unidades de longitud más utilizadas en la Armada y en los tratados españoles de Artillería son las castellanas o de Burgos, cuya unidad fundamental es la vara.

Se conoce el valor exacto de la vara que se usaba en 1852 cuando se implantó el Sistema Métrico Decimal,⁴ pues la Real Orden de 9 de diciembre indicaba el valor de la vara de Burgos: 0 metros, 835.905 millonésimas de metro. En cuanto al valor del metro, se indica que era de 1 vara, 0 pies, 7 pulgadas, 0 líneas y 805 milésimas de línea, lo que permite, por otra parte, determinar la relación que guarda la vara con sus divisores.

Respecto a la duda de si esta era o no la misma vara de Burgos utilizada en el siglo XVI, existe evidencia de que sí lo era y que su valor se mantuvo inalterado, pues en un dibujo de tres piezas de artillería remitido por Juan de Acuña Vela a Felipe II el 18 de julio de 1587 y conservado en el Archivo General de Simancas,⁵ aparece representado un palmo con una longitud de 209 mm, lo que, teniendo en cuenta que el palmo era la cuarta parte de la vara, daría a esta el valor de 836 mm, es decir, coincidente con el que tenía tres siglos después. Un segundo testimonio viene a corroborar lo afirmado: en el Museo Naval de Madrid se conservan dos varas patrón, de épocas diferentes, que tienen exactamente la citada longitud.⁶

Partiendo del valor exacto conocido de la vara castellana podemos establecer los correspondientes a las unidades de longitud más importantes usadas en Castilla:⁷

Braza	= 2 varas	= 96 dedos	= 1,671810 m.
Vara	=	= 48 dedos	= 0,835905 m.
Pie	= 1/3 vara	= 16 dedos	= 0,278635 m.
Palmo	= 1/4 vara	= 12 dedos	= 0,208976 m.
Pulgada	= 1/12 pie	= 4/3 dedo	= 0,023219 m.
Dedo	= 1/16 pie	=	= 0,017415 m.
Línea	= 1/12 pulgada	=	= 0,001935 m.
Punto	= 1/12 línea	=	= 0,000161 m.

En 1852 la vara de Castilla se empleaba en veinticinco provincias, incluyendo a Burgos.⁸ Había otras veinticuatro que utilizaban varas o unidades de longitud diferentes entre las que se encontraban

³ Ver, por ejemplo, LEWIS, pp. 37 y 38. Por otra parte, la existencia de numerosos pasos diferentes invalida el procedimiento.

⁴ R.O. de 9 de diciembre citada en la nota 1. Ya en 1849, por Ley de 19 de julio, se había ordenado la utilización de las medidas métricas. En 1892 se sustituyó la Ley de 1849 por otra, de 8 de julio, que implantó «con carácter exclusivo el Sistema Métrico Decimal» en todos los dominios de España. (Ver ARANZADI, t. XII, pp. 530 a 537).

⁵ AGS, *Mapas, Planos y Dibujos*, V-17. Ver también doc. 2376; CASADO, pp. 60 y 61; y COLIN MARTIN, p. 366.

⁶ Números de inventario I-1441 e I-1665.

⁷ Valores aproximados a la millonésima de metro.

⁸ A saber: Álava, Ávila, Badajoz, Burgos, Cáceres, Cádiz, Córdoba, Cuenca, Granada, Guadalajara, Huelva, León, Málaga, Murcia, Orense, Oviedo, Palencia, Pontevedra, Salamanca, Santander, Sevilla, Soria, Valladolid, Vizcaya y Zamora. (Ver ARANZADI, t. XII, pp. 530 a 534).

las de Baleares y Cataluña, donde se usaba la «cana», aunque la forma más frecuente era la «media cana» de valor más próximo al resto de las varas⁹.

Otras unidades españolas de longitud. Unidades de ribera

Las unidades lineales de medida empleadas para la construcción naval del siglo XVI, en las diferentes regiones de España eran diversas.

En el Atlántico y en particular en Andalucía se usaba para arqueamientos el codo de 2/3 de vara de Burgos, al que se refiere García de Palacio en su *Instrucción Náutica*,¹⁰ para añadir a continuación, refiriéndose a una nao de cuatrocientas toneladas, que la altura entre las sucesivas cubiertas partiendo desde la quilla ha de ser tres, dos y dos pipas, al tiempo que aclara que la altura de una pipa es de codo y medio.¹¹ El valor de este codo resulta:

$$1 \text{ codo} = 2/3 \text{ vara} = 32 \text{ dedos} = 0,557270 \text{ m.}$$

En el Norte se utilizaba para los arqueamientos, preferentemente, el codo de dos tercios de vara de Burgos más un dedo, es decir de 33 dedos (0,574685 m). Así lo indica Cristóbal de Barros en una carta a Felipe II de 20 de enero de 1580.¹² Las unidades derivadas de este codo se conocían con los nombres de unidades de ribera, de astillero, reales, o de rey y mantenían entre sí las mismas proporciones que las castellanas, con las que guardaban la relación de 33 a 32.¹³

No eran estas las únicas unidades empleadas en construcción naval. Hay constancia de que, por ejemplo, se utilizaba el pie de Burgos para la construcción de galeras en la costa de Levante.¹⁴ En Málaga empleaban un codo algo mayor que el de ribera.¹⁵ En Guipúzcoa hay constancia del uso por los carpinteros de ribera del codo de media vara.¹⁶

Este codo, de media vara burgalesa, o seis palmos menores, es el que define Covarrubias:

«... Es codo cierto género de medida, y un codo tenía seis palmos, conviene a saber veinticuatro dedos, porque los cuatro dedos hacían un palmo diferente del que nosotros tenemos, extendiendo del pulgar al meñique lo que pueden estirarse; y pie y medio hacía un codo. El hombre, en proporción, tiene altura de cuatro codos.... Las medidas del codo fueron diversas, una del codo a la mano, otra que llamaban codo real, y el tercero codo geométrico».¹⁷

⁹ *Ibidem*: las demás varas utilizadas tenían los siguientes valores en mm, dispuestos en orden creciente: Teruel 768; Huesca y Zaragoza, 772; Pamplona 785; Almería 833; Albacete, Guipúzcoa, Logroño, Segovia y Toledo, 837; Ciudad Real y Jaén, 839; Canarias 842; La Coruña y Madrid, 843; Lugo 855; Castellón y Valencia, 906; y Alicante 912. El valor de la «cana» utilizada en Baleares y Cataluña era: Lérida 1.540; Barcelona 1.555; Girona 1.559; Tarragona 1.560; y Baleares 1.564 mm.

¹⁰ GARCÍA DE PALACIO, fols. 89 v a 90 v.

¹¹ Es decir, un total de diez codos y medio desde la quilla hasta la tercera cubierta o puente. Como veremos más adelante, se trata de pipas estibadas horizontalmente.

¹² Cristóbal de Barros lo especifica de nuevo el 8 de mayo de 1588, en el punto número 9 de un memorial elevado a Felipe II (doc. 5045): «El codo con que se han de arquear las naos ha de ser de dos tercios de vara y un treinta y dosavo más de ellos, y este es con el que se han arqueado las naos que han servido a Vuestra Majestad en la costa de la mar de Francia a Portugal en las armadas de que se puede tener memoria y con que yo las he arqueado, y de que ellos usan más comúnmente en Guipúzcoa y Vizcaya; el de Ondarroa y Lequeitio son mayores, y el de Málaga y Cartagena, el de Sevilla y Cádiz es de dos tercios. El que he dicho me parece que es el medio y más justo para juzgar el verdadero porte de las naos, y las ordenanzas no hazen declaración en esto y se remiten a la orden que han tenido los proveedores y otros ministros de Vuestra Majestad.»

¹³ AGS, GA, leg. 96, núm. 63. Transcrito íntegramente por CASADO, pp. 287 y 288. Ver también SIDDERS, pp.78 y 79. No fue hasta 1666 cuando se estableció con carácter general el empleo del codo real, que se dividía en dos pies de Rey, o en 24 pulgadas. Sin embargo, la vida de las unidades de ribera fue efímera, apenas un siglo, en que se volvieron a utilizar casi exclusivamente las de Burgos, hasta la implantación en 1852 del Sistema Métrico Decimal.

¹⁴ OLESA, t. I, p. 248. Sin embargo, no acierta a distinguir el codo de Burgos (de 32 dedos) del codo de ribera (de 33) e incurrir, con ello, en el mismo error que otros muchos autores.

¹⁵ CASADO, p. 66. Como veremos en el capítulo siguiente, el codo de Málaga tenía 34 dedos.

¹⁶ Doc. 2859. En este informe de Francisco de Arriola, de 17 de septiembre de 1587, al indicar las dimensiones que deben tener los 300 remos que se elaborarán en Guipúzcoa, especifica:

«El largor del remo ha de tener veinte y tres codos, de los codos que usan los maestros carpinteros que hazen naos en los astilleros. Estos codos harán de largor de quarenta y siete a quarenta y ocho palmos».

Parece que, en la aclaración, Arriola se refiere a la longitud total de los remos, pues el resultado de multiplicar simplemente por dos daría 46 palmos.

¹⁷ COVARRUBIAS, p. 332. Como curiosidad, la altura del hombre, de cuatro codos, equivale a 1,67 m.

Para interpretar correctamente las definiciones anteriores resulta de gran utilidad compararlas con las de Terreros y Pando en la voz «codo»:

«... medida que contiene pie y medio, y es la distancia que hay desde la dobladura del brazo hasta la extremidad de la mano, en la antigüedad se llamaba también ulna... El codo se divide en la marina en 33 partes iguales, ó dedos de los 48 en que se divide la vara Castellana. El Codo Hebreo, y de los antiguos, en su mediana longitud, era de un pie y diez pulgadas de rey: el codo menor de un pie y cinco pulgadas; y el mayor, a que llamaban codo geométrico, era de dos pies, y dos pulgadas de rey...».¹⁸

Como puede apreciarse tras la lectura atenta de ambos textos, dejando aparte lo referente al codo hebreo, los codos que se definen son los mismos. Las medidas, dadas en pies y pulgadas de rey, contienen únicamente pulgadas enteras y deben considerarse, por tanto, aproximadas. Teniendo en cuenta la relación de 33 a 32 existente entre estas y las de Burgos y que la pulgada de Burgos tenía 4/3 de dedo, podemos resumir:¹⁹

Codo menor = 1 pie y 5 pulgadas de rey = 23 dedos $3/8 = 0,407058$ m.

Codo común, o geométrico = 1/2 vara de Burgos = 6 palmos menores = 24 dedos = 0,417953 m.

Codo mediano = 2/3 vara de Burgos = 24 pulgadas = 32 dedos = 0,557270 m.

Codo real, de rey, perfecto o de ribera = 2/3 vara de Burgos + 1 dedo = 33 dedos = 0,574685 m.

Codo mayor o geométrico = 2 pies y 2 pulgadas de rey = 26 pulgadas de rey = 35 dedos $3/4 = 0,622559$ m.²⁰

Hay autores que exclusivamente denominan codo geométrico al codo común. No tienen, con ello, en cuenta que las definiciones de los codos menor, real y mayor que dan Covarrubias y Terreros y Pando son coincidentes, y que este último los facilita en orden creciente y aclara que el codo mayor se llamaba, por otro nombre, codo geométrico.²¹

Tampoco existe acuerdo entre los autores que han tratado este asunto en cuanto al codo que debe incluirse en las unidades de Burgos o de Castilla; mientras unos consideran que el codo castellano es el mediano de 2/3 de vara, otros toman como tal el común de media vara.²² Ante esta discrepancia hemos optado por excluir el codo de las unidades de Burgos y constatar la existencia de diversos codos, con sus valores métricos, exactos o aproximados.

Como último comentario en relación con los diferentes tipos de codos, nos parece interesante transcribir lo que dice Sidders sobre el palmo de astillero: «... era igual al diámetro de una circunferencia de un palmo de largo. Midiendo el diámetro de un palo en palmos de astillero se conocía su mena en palmos comunes».²³

Pies y pasos

La medida lineal más utilizada en el siglo XVI para expresar el alcance de la artillería es el paso. Sin embargo, la diversidad de pasos existentes y el hecho de que su valor esté normalmente referido

¹⁸ TERREROS, t. I, p. 452.

¹⁹ Ver notas 16 y 17 anteriores. Ver también la voz «codo» en la *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*, Bilbao, Espasa-Calpe, S.A., 1.923 y ss. y en la edición española del *Diccionario Enciclopédico de Larousse*.

²⁰ Ambos valores son aproximados como consecuencia de proceder, como se ha indicado, de valores enteros de pulgadas de rey. Dado que dichas pulgadas equivalen a 2,39445 cm., es razonable pensar que el error máximo posible sea de la mitad, es decir de aproximadamente 1,2 cm. Podría resultar de ello que el «codo menor» fuese coincidente con el «codo común» y su valor exacto fuese el dado para este.

²¹ Ver, por ejemplo, CASADO, p. 64. Por otra parte, de los valores métricos que hemos indicado se desprende claramente que el codo de ribera era «medio entre los mayores y los menores» como indica la real cédula de 20 de agosto de 1590 (*ibidem*, p. 65). Respecto al codo de Málaga (*ibidem*, p. 66), de 34 dedos (nota 14 anterior), era un dedo mayor que el codo de ribera. Ver también OLESA, t. I, p. 248.

²² Ver, por ejemplo, CASADO, p. 67, así como el cuadro de medidas lineales de antiguo uso que incluye SIDDERS, p. 262.

²³ SIDDERS, p. 79. Parece probable que los «palmos comunes» de la longitud o mena resultante fuesen «palmos de ribera» con lo que, en este caso, los términos «de ribera» y «de astillero» no serían sinónimos.

a distintos pies nos obligan a estudiar en primer lugar el pie para después ocuparnos del valor de los diferentes pasos.

Terreros y Pando incluye en su *Diccionario Castellano* las siguientes definiciones de «pie»:²⁴

«**PIE**, medida antigua y moderna; tiene cuatro palmos menores, ó 16 dedos menores, ó 12 pulgadas, ó 144 líneas... El pie es muy vario en las naciones. La proporción que guardan los más conocidos, es esta: el pie del Rin al de Leyden, es como 1.000 á 909; el antiguo Romano, ó Vespasiano al de Rin, como 24 á 25; el del Vespasiano al de Bolonia como 1.200 á 1.495; ó de otro modo más conocido, y universal, partiendo el pie de París en 1.440 partes, tendrá el del Rin 1.391 y 5/10; el Romano 1.320; el de Dinamarca 1.403 y 2/5; el de Venecia 1.540; el de Constantinopla 1.340; el de Bolonia 1.682 y 2/5; el de Danzik 1.271; el de Norimberga 1.346 y 3/4; el de Hala 1.320, y el de Castilla 1.240. El pie de Rey de París es a la vara de Castilla como 144 á 371, según don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa en su obra del *Viaje*, etc. El pie antiguo Romano, ó Valenciano de hoy es de tercio de vara Toledana antigua, que era una duodécima parte menor que la Burgalesa; y del pie, según esta magnitud, se deben entender las leyes de Don Alonso el Sabio. El pie Romano con el de Castilla de hoy están según muchos en razón de 12 á 13, y de este pie romano dicen que tenía la milla 1.000 pasos de 5 pies, ó 3.000 varas (sic) [ó la legua 3.000 pasos], ó 15.000 pies, y no del pie de Castilla, ni de la vara Burgalesa, sino de la Toledana antigua, ó que se dejó de usar por mandado del señor Felipe II.»

«**PIE ROMANO**, Toledano Antiguo, y el Valenciano actual, son uno mismo con el de Madrid; y de estos tiene el paso 5 pies, de los que 15.000 componen una legua. Este pie como fijo, parecía conveniente, que fuera universal en todos los dominios de España... quitando tanta confusión como se halla en la variedad de todo esto.»

Tiene razón Terreros cuando comenta la confusión existente. Y es que sus propias definiciones son un enorme galimatías, muy difícil de desentrañar sin recurrir a otras ayudas. Con independencia de la anomalía ya señalada en el texto, las proporciones que indica en una y otra parte no concuerdan.²⁵ Además, induce a errores su empleo de los vocablos moderno y antiguo, que resulta inadecuado en ocasiones.

Una muestra de lo anterior es que en la proporción de 144 a 341 del pie de rey de París a la vara de Castilla, es indudable que Jorge Juan y Ulloa se referían a la vara de Castilla antigua o toledana antigua, cuyo valor es los 11/12 de la de Burgos.

Asimismo, de la lectura cuidadosa del texto se deduce que se habla de dos pies romanos diferentes, el Vespasiano, que es mayor que el de Burgos, y el romano antiguo, coincidente con el toledano antiguo, que es los 11/12 del citado pie de Burgos.

Partiendo del valor conocido del pie de rey de París, de 0,324833 m,²⁶ la proporción dada en el texto anterior nos conduce a un valor aproximado del pie romano (Vespasiano) de 30 cm. Si tenemos

²⁴ TERREROS, t. III, pp. 125 y 126.

²⁵ Así, por ejemplo, si tratamos de obtener el valor del pie romano Vespasiano en función del pie de rey de París, a través de las proporciones dadas a los pies del Rin y de Bolonia, obtendremos valores sensiblemente diferentes.

²⁶ La edición francesa de la *Enciclopedia Larousse* incluye las siguientes definiciones:

«**PIED**. Metrol. Ancienne mesure de longueur en France, dénommé pied de Roi, qui contenait 12 pouces et qui valait 0,3484 m. La toise avait 6 pieds».

«**TOISE**. Ancienne... et qui valait a Paris 1,949 m».

Del valor de la toesa obtenemos el más exacto de 0,324833 m para el pie de rey de París.

en cuenta la proporción de este pie con el de Burgos²⁷ de 1.000 a 923 obtenemos un valor, sin duda más exacto, de 0,301880 m.²⁸

Para obtener el valor aproximado del pie romano antiguo, basta tener en cuenta que era 11/12 del pie de Burgos, es decir, equivalente a 0,255415 m. Y este es el valor que corresponde al pie empleado en las Leyes de Alfonso X el Sabio.²⁹

Como resumen de lo indicado, damos a continuación los valores de los pies que resultan de mayor interés en orden creciente:

Pie romano (antiguo) = pie de Castilla (antiguo) = pie toledano (antiguo) =	
Pie de Valencia (moderno) = pie de Madrid (moderno)	= 0,255415 m.
Pie de Castilla (moderno) = pie de Burgos	= 0,278635 m.
Pie de rey, real, o de ribera.....	= 0,287342 m.
Pie romano (Vespasiano) = pie geométrico	= 0,301880 m.
Pie de rey de París.....	= 0,324833 m.

Para medir los alcances de las piezas de artillería, resulta general en la Europa del siglo XVI el empleo de una medida itineraria: el paso. Es natural que sea así, pues las tablas de alcances que nos proporcionan los diversos maestros están levantadas a partir de datos empíricos obtenidos en los campos de tiro en donde el paso resulta una forma cómoda, aunque evidentemente no muy exacta, de medir las distancias.

También hay una cierta coincidencia entre los maestros de artillería y los autores posteriores para los que existían dos tipos de pasos: el geométrico, de 5 pies, y el común, al que normalmente se le asigna el valor de 2,5 pies, es decir, la mitad, aunque algunos autores le atribuyen valores ligeramente diferentes.

El problema surge a la hora de relacionar la medida itineraria «paso» con la medida de longitud pie que, como hemos visto, tenía distintas dimensiones en los diferentes países.

Por ejemplo, en la cartilla publicada de orden real en Madrid el 28 de febrero de 1576, que contiene «Las preguntas que hizo Andrés de Espinosa, artillero mayor de Su Majestad, a un discípulo suyo para examinarle»,³⁰ la respuesta a la pregunta número 16 relativa a las piezas de artillería que se usaban en la Carrera de las Indias aclara, refiriéndose a sus alcances:

«... entiéndanse estos pasos de los comunes, que en el primer paso es de tres pies, y los otros de dos, que pasos geométricos son de cinco pies cada paso...»

Aparte de la prosopopeya con que suelen rodear los maestros sus filosóficas explicaciones, que hace establecer esta curiosa distinción entre el primer paso y los siguientes, es evidente que, dado que los alcances manejados son de cientos de pasos, el valor del paso común para Espinosa es de dos pies. Por otra parte, y tratando de justificar una explicación que de otra forma resultaría bastante incoherente, cogimos que responde a una forma eminentemente práctica (es decir, andando) de medir los pasos. Si tenemos en cuenta que el paso geométrico se corresponde con la medida desde la parte trasera de

²⁷ *Enciclopedia Espasa*, voz «pie». Como vemos, se denomina «pie geométrico» al pie romano Vespasiano. El valor aquí indicado del pie geométrico, unidad reiteradamente utilizada en relación con los diámetros de las pelotas y las longitudes de las piezas, concuerda con el facilitado por OLESA, t. I, pp. 285 a 287. Sin embargo, GARCÍA DE PALACIO, en sus *Diálogos Militares*, estancia tercera, pregunta séptima, fols. 120v y 121, indica que una bala de hierro de 16 libras tiene un diámetro de 1/3 de pie geométrico, lo que, considerando una densidad del hierro de 6,5 gr/cm³, conduce a un valor del pie geométrico igual a 38,8 cm, que parece excesivo, y puede deberse al carácter empírico y aproximado del dato.

²⁸ De este modo, corresponderían al pie romano Vespasiano, en lugar de 1.320, 1.338 partes y 1/4 de las 1.440 en que Terreros divide el pie de rey de París, valor que, por otra parte es intermedio de los que resultan de calcular las partes que le corresponderían a través del pie de Bolonia (1.350,5) y del pie del Rhin (1.335,4). Sobre la frecuente utilización de este pie geométrico en la medición de las longitudes de las piezas ver, por ejemplo, GARCÍA DE PALACIO, *Diálogos Militares*, fols. 113 y 113v.

²⁹ La relación que da más adelante Terreros del pie romano antiguo (o toledano) al de Castilla (o de Burgos), de 12 a 13, es errónea. De las relaciones pie de Castilla: pie de rey de París = 1.240 : 1.440, y vara de Castilla antigua (ó 3 pies romanos antiguos) : pie de rey de París = 341 : 144, se deduce fácilmente que la citada relación es 11 : 12, como Terreros había indicado anteriormente al señalar que la vara toledana antigua «era una duodécima parte menor que la burgalesa».

³⁰ Es decir para «examinarlo», no para «desanimarlo» (desanimarlo) como transcribe algún autor. Ver col. Navarrete, vol. XXII, Biblioteca del Museo Naval, Madrid. Véase también LUNA, pp. 280 y 281; FD, *Arca de Noé*, Libro sexto de las *Disquisiciones Náuticas*, pp. 438 a 456; y OLESA, t. I, p. 286.

un pie a la punta del mismo pie en la pisada siguiente cuando se camina,³¹ podemos comprender que se considera el espacio entre pisadas alternas también de un pie y ello explica la diferencia que establece Espinosa. Otra cosa sería marcar sobre un cordel un paso geométrico, de cinco pies, del que la mitad serían 2,5 pies, o determinado múltiplo del paso geométrico o del paso común, para facilitar la medición.

Andrés Muñoz el Bueno utiliza también pasos comunes de dos pies de Burgos, de 1/3 de vara, como apreciamos en su Instrucción, transcrita en el Apéndice XXIII, donde aclara lo siguiente:

«Adviértase que toda la Artillería está repartida en tres géneros..., y que los pasos que se declara alcanzar se entienda ser comunes, de dos tercias cada paso, una de hueco y otra de macizo, y que de estos pasos tiene una legua española siete mil y quinientos, que hacen cinco mil varas de medir.»

Por otra parte, en las relaciones de Barado³² sobre la artillería de bronce anterior a la reforma de Felipe III, los alcances se facilitan en pasos de 2,5 pies.

También coincide Diego García de Palacio con dicho valor de 2,5 pies, que en su *Instrucción Náutica* incluye la siguiente precisión:³³

«De manera que un grado de estos que valen sesenta minutos, vale diez y siete leguas y media, y cada legua de estas se parte por sesenta minutos de su cantidad. Y porque estas leguas las cuentan por diversas cantidades digo que se ha de entender de esta manera:
Cuatro granos de cebada, hacen un dedo;
cuatro dedos hacen un palmo;
cuatro palmos hacen un pie;
cinco pies hacen un paso geométrico, porque dos pasos simples hacen cinco pies;
ciento y veinte y cinco pasos, hacen un estadio;
ocho estadios hacen una milla, que son mil pasos;
tres millas hacen una legua, de tres mil pasos.
De manera que una legua tendrá 15.000 pies, y de estas leguas se entenderá nuestra cuenta...»³⁴

Siguiendo con los valores crecientes asignados al paso por los distintos maestros y autores, nos encontramos con que Diego de Álava, al resumir las características de las piezas del primer género, indica sobre los alcances: todos los pasos comunes de a tres pies cada paso.³⁵ Covarrubias, en su *Tesoro de la Lengua Castellana o Española* coincide con dicho valor: «Paso, *Latine passus*, el espacio de tres pies...»³⁶

³¹ El *Diccionario de la Lengua*, por ejemplo, incluye las siguientes definiciones:

PASO (2ª acepción): «Espacio que comprende la longitud de un pie y la distancia desde este hasta el talón del que se ha movido hacia adelante para ir de una parte a otra.»

PASO ROMANO: «Medida de cinco pies romanos o distancia de un doble paso contado desde el talón del pie que avanza hasta el extremo anterior de este mismo pie al posarse», es decir, tres pies más dos espacios entre pies, también de un pie cada uno. TERREROS, ver nota 17.

PASO MENOR: A quien los romanos llamaron *gressus*, tenía dos pies y medio, que viene a ser medio paso geométrico. *Enciclopedia Universal Ilustrada*, ver nota 18.

PASO GEOMÉTRICO (p. 563): Medida de cinco pies equivalente a 1,393m.

PASO GEOMÉTRICO (p. 568): Medida determinada por la distancia que media entre dos puntos homólogos de uno y otro pie cuando se va andando naturalmente. El paso ordinario tiene 2 pies y medio; el romano o geométrico, que era un doble paso, 5.

³² BARADO, t. II, Estudio décimo, pp. 560 a 562, y VIGÓN, t. I, pp. 234 y 235. Las tablas de Ramón de Salas, que incluye Barado, y nosotros transcribimos en el Apéndice XX, proceden de Ufano, y Vigón pone en duda su rigor por no tener en cuenta la distinta razón de los metales para cada tipo de pieza, cuestión esta sobre la que trataremos más adelante.

³³ GARCÍA DE PALACIO, *Instrucción Náutica*, fols 63 y 63v.

³⁴ Puede apreciarse el paralelismo con lo indicado por Terreros y Pando: ver su definición de «pie» que hemos transcrito, y la nota 23 anterior. Sin embargo, su pie de 16 dedos es claramente medida de Burgos y sus pasos simple y geométrico, de 2,5 y 5 pies de Burgos, respectivamente.

³⁵ ÁLAVA, fols. 160 y 160v.

³⁶ COVARRUBIAS, p. 885.

Por último y para concluir este breve acopio de diferentes versiones del paso, conviene comentar la aclaración de Luis Collado sobre los alcances de las piezas: están dados en pasos comunes andando de los que 8 pasos comunes equivalen a 5 pasos geométricos.³⁷ La interpretación literal de esta equivalencia puede conducirnos, si aceptamos el valor genérico de 5 pies para el paso geométrico, a deducir el valor de 3,125 pies para el paso común.

Sin embargo, un análisis más profundo de los datos facilitados por Álava y Collado nos conduce a una conclusión bien distinta: ambos consideran que el paso común tiene 3 pies, aunque Collado no sea muy afortunado en su explicación.

Hay que tener en cuenta que la primera edición de la *Plática Manual* de Luis Collado, verdadero maestro versado en los secretos de la artillería, se publicó en italiano en 1586 y no se produciría hasta 1592 la publicación de su edición castellana. En ambas, las unidades de medida que utiliza son de Nápoles.³⁸ Don Diego de Álava y Viamont publicó su obra *El perfecto Capitán* en el año 1590, pero el hijo de aquel don Francés que había sido capitán general de la Artillería, lo mismo que sucedía a Diego García de Palacio, solo conocía la artillería por el estudio. Los datos facilitados por Álava son exactamente coincidentes con los de Collado, que son anteriores. Ni siquiera se tomó la molestia, aparte del indudable valor de su obra, de convertir las medidas de Collado de Nápoles a las de Castilla.³⁹

De lo anterior se deduce que los pasos utilizados por ambos tratadistas son idénticos y, evidentemente de 3 pies. La razón de la equivalencia que da Collado, 5 pasos geométricos equivalentes a 8 pasos comunes, es que se trata de un valor aproximado, pues en el primer caso se obtendrían 25 pies y en el segundo, 24.

A modo de reconsideración de lo hasta aquí referido en relación a las medidas de los pasos comunes podemos resumir los valores que hemos comentado:

Espinosa y Muñoz el Bueno.....	2 pies
Barado, Salas, Ufano, García de Palacio y Terreros.....	2,5 pies
Collado, Álava y Covarrubias.....	3 pies

El problema de interpretar adecuadamente el valor del paso que cada tratadista utiliza en la expresión de los alcances no estriba, sin embargo, en conocer el número de pies que contiene en cada caso, que suele estar aclarado, sino en el valor del pie a que está referido el paso de que se trate. Y ya hemos visto los valores métricos de los pies que tienen más utilización en la artillería.

El paso geométrico o romano tenía 5 pies. El paso común, simple, menor, ordinario o andante era aproximada o exactamente su mitad, es decir, 2,5 pies. Sin embargo, esta medida itineraria que procedía de Grecia, adoptó en Roma dos versiones de paso común: el *passus*, de 3 pies, y el *gressus*, de dos pies y medio.⁴⁰

La ambigüedad que se plantea es, pues, la siguiente:

	Paso común (m)		Paso geométrico (m)	
	2 pies	2,5 pies	3 pies	5 pies
Pie romano o castellano antiguo	0,51083	0,638538	0,766245	1,277075
Pie de Castilla (Burgos)	0,55727	0,696588	0,835905	1,393175
Pie de ribera	0,574684	0,718355	0,862026	1,43671
Pie romano Vespasiano o geométrico.....	0,60376	0,7547	0,90564	1,5094

El problema, sin embargo, se aminora si consideramos que, en general, los maestros artilleros dan los alcances en pasos comunes y que Luis Collado, y por tanto Álava, utilizan alguno de los pasos romanos.

³⁷ COLLADO, fols. 26v a 27v.

³⁸ VIGÓN, t. I, p. 274. Ver, asimismo, COLLADO, fols 13 y 26v a 27v; da solo ocasionalmente las equivalencias castellanas.

³⁹ VIGÓN, t. I, pp. 273, 275 y 277. Este investigador, sin embargo, no repara en la coincidencia absoluta mencionada. También atribuye a Ufano alguna explicación sobre las experiencias de Collado que este mismo aclara en su *Plática Manual de Artillería*.

⁴⁰ COVARRUBIAS, p. 885; y TERREROS, t. III, p. 57. Olesa, sin embargo, identifica el *passus* con el paso geométrico, lo cual no parece correcto: ver OLESA, t. I, p. 285 y nota 33 de dicha página, y comparar con nuestra nota 33 que antecede.

Posteriormente incluimos un estudio de las tablas de alcances de las piezas del primer género de varios autores. Si consideramos que las piezas citadas tienen una cierta semejanza en su construcción (unos 32 calibres y una clara proporcionalidad, salvo algunas excepciones, como en el caso de las piezas de determinados calibres pequeños y los pasavolantes, de longitud muy alejada de los 32 calibres), podemos concluir que los alcances para la misma elevación deben, lógicamente, seguir una curva que no debe tener grandes discontinuidades, al levantar un gráfico en relación con los pesos del proyectil, con independencia del tipo de pieza, si en todos los disparos se ha utilizado la misma relación del peso de la carga de pólvora al peso del proyectil.

Así lo hemos hecho y, considerando que, con independencia del origen de la pieza utilizada, a cada peso de proyectil debe corresponder aproximadamente el mismo alcance, hemos llegado a las siguientes conclusiones, sin las que los alcances resultarían muy diferentes:⁴¹

Los alcances de Espinosa y Muñoz el Bueno están expresados en pasos comunes de 2 pies de Castilla o de Burgos.⁴²

Los alcances de Barado, Salas, García de Palacio y Ufano están en pasos comunes de 2,5 pies de Castilla o de Burgos.⁴³

Los alcances de Luis Collado y Diego de Álava están expresados en pasos comunes (*passus*) de 3 pies romanos antiguos (o castellanos antiguos).⁴⁴

Los alcances de John Sheriffe, con indudable influencia de Tartaglia, están expresados en pasos geométricos de 5 pies geométricos o romanos Vespasianos.⁴⁵

En los demás casos subsiste la ambigüedad; pero a partir de las citadas conclusiones existen datos suficientes para determinar los valores métricos de los alcances de las piezas de todos los géneros y no exclusivamente del primero de ellos.

Unidades inglesas de longitud

La unidad inglesa equivalente a la vara castellana es la yarda. Sus múltiplos y divisores guardan entre sí las mismas proporciones que las unidades castellanas.

Por un dibujo que aparece en el Apéndice a los *Coloquios de Tartaglia*, traducidos por Cyprian Lucar,⁴⁶ en el que se incluye un segmento de 4 pulgadas, se sabe que estas unidades han permanecido inalteradas hasta la fecha.⁴⁷ Sus valores métricos son los siguientes:

1 braza (fathom)	= 2 yardas	= 1,82880 m.
1 yarda (yard)	= 3 pies	= 0,91440 m.
1 pie (foot)	= 12 pulgadas	= 0,30480 m.
1 pulgada (inch)		= 0,02540 m.

El paso común inglés de 2 pies y medio equivale a 0,762 m. No es este el único paso utilizado por los ingleses: algunos tratadistas usan el paso geométrico de 5 pies romanos Vespasianos, o de 5 pies ingleses. Además, para alcances largos, es frecuente el uso de la milla terrestre, cuyo valor no ha variado desde principios del siglo XVI (1,60934259 m). Entre 1500 y 1593, un estadio (1/8 de milla) equivalía a 625 pies nórdicos (1 pie = 0,32187 m). Desde el estatuto de 1593, equivale a 660 pies (1 pie = 0,30480 m).⁴⁸

⁴¹ Incluimos los datos de John Sheriffe, tras tener en cuenta los valores de las libras castellana e inglesa, que se estudian más adelante, así como del pie inglés (0,30479 m). Ver notas 44 y 59 siguientes.

⁴² Ver, por ejemplo, el resumen de LUNA, pp. 280 y 281. Apéndice XXIII.

⁴³ En el Apéndice XX puede verse el resumen de los alcances de Salas.

⁴⁴ Los alcances proceden de COLLADO, fols. 26v a 27v; y ALAVA, fols. 160 a 161v.

⁴⁵ JKL, vol. II, Ap. C. Aunque el pie inglés tiene un valor muy próximo (0,30479 m), parece más que probable que los datos de Sheriffe, Thomas Smith, Monson y John Smith estén tomados de Lucar y de Tartaglia. Los datos de Norton, que da unos alcances ligeramente inferiores, muy probablemente estén en pies ingleses, cuyo valor es algo superior. Ver LEWIS, p. 189. Discrepamos en esto de lo que este investigador dice en su p. 37.

⁴⁶ JKL, vol. II, Ap. C.

⁴⁷ LEWIS, pp. 37, 38, 189, 196, 197 y 207. Ver también SIDDERS, p. 262.

⁴⁸ Ver *The New Encyclopaedia Britannica*, Ed. 1988, voz «mile».

Otras unidades de longitud

Existen dos unidades de longitud portuguesas que tienen cierto interés en relación con los arqueos. Sus valores aproximados son:⁴⁹

Palmo de goa	=	0,279 m.
Rumo	= 6 palmos de goa	= 1,674 m.

El palmo de goa resulta casi exactamente igual al pie castellano, en tanto que el rumo es aproximadamente igual a la braza castellana.

Las unidades francesas de mayor interés son:⁵⁰

Toesa (toise)	= 6 pies de rey	= 1,949 m.
Braza (brasse)	= 5 pies de rey	= 1,624167 m.
Ana (aune)		= 1,18844 m.
Pie de rey (pied)	= 12 pulgadas	= 0,324833 m.
Pulgada (pouce)	= 12 líneas	= 0,027069 m.
Línea (ligne)		= 0,002256 m.

Entre las unidades de Venecia resultan de interés el paso véneto de 5 pies, y el pie de arsenal:⁵¹

1 paso véneto	= 5 pies vénetos	= 1,735 m.
1 pie véneto		= 0,347 m.
1 pie de arsenal		= 0,335 m.

Como puede apreciarse, en la Europa del siglo XVI era general el uso de unidades de longitud que, aún siendo distintas, se basaban en la anatomía humana, por lo que las diferencias entre las de uno u otro país eran relativamente pequeñas. Las proporciones de sus múltiplos y divisores, en general, se mantenían. Las excepciones son las menos y, como ejemplo de ellas, cabe citar la braza francesa de 5 pies en contraste con la mayoría de las brazas que eran de 6 pies.

Las pequeñas diferencias entre unidades de distintos países ya se han puesto de manifiesto al referirnos a los codos, pies, pasos, etc. Con respecto a las brazas, también podemos apreciar esta pequeña variación, que al tratarse de una dimensión mayor, resulta más acusada:

Braza francesa	= 1,624167 m.
Braza castellana	= 1,671810 m.
Rumo portugués	= 1,674 m.
Braza inglesa	= 1,82874 m.

MEDIDAS DE PESO

Generalidades

Las medidas de peso o ponderales, tienen en el siglo XVI la característica del uso casi general de la libra, antigua unidad romana cuya utilización extendió Carlomagno a todo su imperio, si bien con el tiempo fue variando su valor en los diferentes países.

Lo que también resulta casi general es el uso en cada caso de dos variantes de libra: una gruesa, o pesada, que con frecuencia se asocia a un valor de 16 onzas, y una ligera, sutil o medicinal, que normalmente consta de 12 onzas y se utilizaba para pesos ligeros, metales preciosos y productos medicinales.

⁴⁹ CASADO, pp. 71 a 73.

⁵⁰ Ver edición francesa del *Diccionario Enciclopédico Larousse*, voces «pied», «toise» y «aune», y SIDDERS, p. 80.

⁵¹ Según Nani Mocenigo, citado por OLESA, t. I, p. 287 y nota 39 de dicha página. El pie véneto y el pie de arsenal resultan, respectivamente, equivalentes a 13,5 y 13,2 pulgadas inglesas. Ver LEWIS, p. 207.

La libra de 12 onzas estaba considerada como la unidad perfecta de peso, por tener un número de onzas igual al de meses del año o al de horas del día equinoccial, que descontada la noche, es de 12.⁵²

Unidades españolas

En España, la diversidad de libras existentes en el siglo XVI es enorme. También se utilizan unidades con otros nombres. Sus valores se mantienen hasta la implantación del sistema métrico decimal y aun después; muchos de ellos siguen utilizándose hoy aunque en forma muy restringida. No parece muy aventurado pensar que, como sucede con la libra castellana, en la mayoría de los casos sus valores han permanecido inalterados.

Las unidades de Castilla están basadas en una libra de Ávila, que se utilizó hasta la implantación del Sistema Métrico Decimal, cuyo valor era de 460,093 gramos.⁵³ Esta libra se usaba en 29 provincias,⁵⁴ en tanto que en las 20 restantes empleaban libras con otros valores diferentes.⁵⁵ Los valores métricos de las unidades de Castilla son los siguientes:⁵⁶

Tonelada	= 20 quintales	= 920,186 kg
Quintal	= 4 arrobas	= 46,0093 kg
Arroba	= 25 libras	= 11,5023 kg
Libra	= 2 marcos = 16 onzas	= 460,093 gr
Marco	= 8 onzas	= 230,0465 gr
Onza	= 16 adarmes	= 28,7558 gr
Adarme	= 3 tomines	= 1,7972 gr
Tomín	= 12 granos	= 0,5991 gr
Grano (de trigo)		= 0,0499 gr

Aunque sin aplicación en artillería, las unidades sutiles o de farmacia eran la libra de 12 onzas, la onza de 8 dracmas, la dracma de 3 escrúpulos y el escrúpulo de 24 granos. De ellas, la onza y el grano tenían los valores arriba indicados. La libra de farmacia resultaba así los 3/4 de la libra de Ávila, es decir, equivalente a 345,06975 gr.

Es interesante constatar que las distintas unidades usadas en España no seguían siempre las mismas proporciones. Así, mientras la arroba ordinaria o de Castilla tenía 25 libras, la de Aragón tenía 36, la de Barcelona 26 y la de Sevilla 20, cada una referida a su libra particular. Otra muestra de lo anterior es el quintal mayor de San Sebastián, que tenía 150 libras de San Sebastián y equivalía a 1,62 quintales de Castilla.⁵⁷

No obstante la diversidad de unidades existente en España, el peso de las piezas de artillería y de las pelotas suele estar indicado en los documentos y las propias piezas españoles en libras –escrito lbs–, arrobas –escrito @ desde el siglo XV, y origen del mismo signo empleado en informática– y quintales castellanos –escrito qq–. Cuando no es así, ordinariamente viene expresada la unidad o unidades que se utilizan.

⁵² *Enciclopedia Espasa*, voz «libra».

⁵³ ARANZADI, pp. 530 a 534. Un kg. equivale a 2 libras y 173.474 millonésimas de libra o, de otra manera, a 2 libras, 2 onzas, 12 adarmes y 409 milésimas de adarme, lo que permite establecer la relación entre la libra y sus principales divisores.

⁵⁴ A saber: Álava, Almería, Ávila, Badajoz, Burgos, Cádiz, Canarias, Ciudad Real, Córdoba, Cuenca, Granada, Guadalajara, Huelva, Jaén, León, Logroño, Madrid, Málaga, Murcia, Oviedo, Palencia, Salamanca, Santander, Segovia, Sevilla, Soria, Toledo, Valladolid y Zamora. Ver ARANZADI, pp. 530 a 534. Ver también nota 1 anterior y *Enciclopedia Espasa*, voz «métrico (sistema)».

⁵⁵ Ver las mismas fuentes de la nota 53. Sus valores en gramos dispuestos en orden creciente son los siguientes: Zaragoza, 350; Huesca, 351; Valencia, 355; Castellón, 358; Teruel, 367; Pamplona, 372; Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona, 400; Cáceres, 456; Albacete, 458; Baleares, 487; Vizcaya, 488; Guipúzcoa, 492; Alicante, 533; Lugo, 573; Orense, 574; La Coruña, 575 y Pontevedra, 579.

⁵⁶ *Enciclopedia Espasa*, voz «métrico (sistema)». Ver también COLLADO, fols. 11v y 12. LEWIS, pp. 208 y 209, da a la libra castellana el valor de 460,05 g, ligeramente erróneo. Ver también *Diálogos Militares* de García de Palacio, fols. 120v y 121; y BARADO, pp. 560 a 562 (relación incluida en Apéndice XX).

⁵⁷ Ver, por ejemplo, los docs. 3544 y 4313. Véase también OLESA, t. I, p. 287.

Unidades inglesas

El sistema inglés empleaba dos clases de libras, la ligera (o Troy) y la pesada (o Avoirdupois). Curiosamente, estas libras utilizaban como divisores el grano de trigo la primera y el de cebada la segunda:⁵⁸

1 libra Troy	=	5.760 granos de trigo
1 libra Avoirdupois	=	7.680 granos de cebada.

La libra Avoirdupois, por otra parte, tenía 7.002 granos Troy en el siglo XVI. Más tarde, en 1825, se estableció que pasaría a tener 7.000 granos Troy, valor que conserva actualmente y que equivale a 453,59265 gr.⁵⁹ Todo ello nos permite deducir fácilmente el valor de ambas libras en gramos:

1 lb actual	=	7.000 granos Troy	=	453,59265 gr
1 lb Avoirdupois (s. XVI)	=	7.002 granos Troy	=	453,72224 gr
1 lb Troy	=	5.760 granos Troy	=	373,24195 gr

El sistema Avoirdupois es el de mayor interés por ser el que se utilizaba para artículos pesados. Sus unidades y pesos actuales son:⁶⁰

1 lastre (last)	=	2.400 libras	=	1.088,9333 kg
1 quintal (hundredweight)	=	112 libras	=	50,81689 kg
1 arroba (quarter)	=	28 libras	=	12,70422 kg
1 libra (pound)	=	16 onzas	=	453,72224 gr
1 onza (ounce)	=	8 dracmas	=	28,35764 gr
1 dracma (dram)	=	3 escrúpulos	=	3,54471 gr
1 escrúpulo (scruple)	=	20 granos	=	1,18157 gr
1 grano de cebada (grain of barley)	=		=	0,05908 gr

La libra Troy, cuyo valor ya se ha indicado, contenía 12 onzas de 20 dineros, de 24 granos, de 20 mites, de 24 doits, de 20 periots, de 24 blanks. En su uso para pesos medicinales, la libra Troy se dividía en 12 onzas de 8 dracmas, de 3 escrúpulos, de 20 granos, es decir, equivalía a 5.760 granos de trigo. El peso del grano de trigo, o Troy, resulta de 0,06479895 gr.⁶¹

Otras unidades de peso

El quintal de Portugal equivalía a 128 libras de Portugal y, a efectos prácticos, a otras tantas de Castilla, pues el peso de ambas libras era casi coincidente (la libra de Portugal, o arretel o arrate, tenía un peso actual de 459,05 gramos). De esta forma:⁶²

$$1 \text{ quintal de Portugal} = 58,76 \text{ kg} = 1,28 \text{ quintales de Castilla.}$$

Las unidades de peso italianas son muy diversas y a la dificultad que entraña la existencia de muchos tipos de libras hay que añadir que, en general, todos los sistemas disponían de dos variantes: la gruesa y la sutil. Los valores aproximados actuales, en gramos, son:⁶³

⁵⁸ LEWIS, pp. 205 a 207.

⁵⁹ *Enciclopedia Espasa*, voz «métrico (sistema)». Los valores de ambas libras coinciden exactamente con los indicados aquí.

⁶⁰ Ver nota 57 anterior. Todos los valores aquí reseñados parten del correspondiente a la libra del siglo XVI. Los actuales son algo inferiores, como ya se ha dicho. Además, según la *Enciclopedia Espasa*, voz «métrico (sistema)», el valor posterior de la libra es de 16 onzas, de 16 dracmas, de 3 escrúpulos, de 10 granos, lo que conduce al mismo resultado final de 7.680 granos de cebada. El quintal (hundredweight, cuya abreviatura es «cwt») era el peso bruto de un barril de determinados productos e incluía un peso neto de 100 lbs. Ver también LEWIS, pp. 173 a 177, y *The secrets of the [use] of great ordnance* de John Sheriffe (Dom. Eliz. CCXLII. 64), en JKL, Ap. C, pp. 350 y 351. Asimismo, ver también los docs. CCXIII. 40, Otho E.IX y CCXV. 49. II: el lastre equivalía a 24 barriles de 1 quintal (cwt) cada uno.

⁶¹ *Ibidem* nota 57 anterior.

⁶² Docs 1413, 2171 y 3709. Ver también LEWIS, pp. 208 y 209.

⁶³ OLESA, t. I, pp. 287 y 288, y notas 45 a 48 de dichas páginas. Hay autores que asignan a la libra «grossa» de Venecia valores que van desde 475 a 480 gramos. Las libras «sutiles» se conocían también por «ligeras» y las «gruesas» por «pesadas».

Lugar	Libra gruesa	Libra sutil
Venecia	477,5	301
Génova	348	317
Milán	762,5	326,75
Florenia	378	339,55
Nápoles y Roma	891	324

La libra pesada de Nápoles y Roma, muy utilizada en artillería, se llama «rótulo» (rótulo) y en ocasiones se considera equivalente a dos libras castellanas, con lo que se comete un pequeño error. En cuanto a la libra ligera de Nápoles y Roma, también llamada «as», tenía 12 onzas, en tanto que la castellana tenía 16. Según se desprende de las cifras utilizadas por Luis Collado, el valor de ambas onzas era casi coincidente, lo que justifica que, a efectos prácticos, se considerase:

$$1 \text{ libra de Nápoles} = 3/4 \text{ libra de Castilla, o bien}$$

$$1 \text{ libra de Castilla} = 4/3 \text{ libra de Nápoles.}^{64}$$

Estas unidades de Nápoles y Roma, que resultan de gran interés, tienen un quintal que se llama «cántaro» y sus valores aproximados actuales son los siguientes:⁶⁵

1 cántaro	=	100 róticos pesados = 275 libras (ases)	=	89,1 kg.
1 rótico pesado	=	33 onzas	=	91 gr.
1 libra (as)	=	12 onzas	=	324 gr.
1 onza	=		=	27 gr.

Puede apreciarse la pequeña diferencia que existe entre esta onza de Nápoles y la de Castilla, que tenía 28,76 gr. Aunque no muy utilizada, existe otra unidad de Nápoles que resulta de interés, la barrica, que aparece en algunos documentos. Su valor era la centésima parte del rótico, o sea, 8,91 gr.⁶⁶

Resulta curioso comprobar que el cántaro de Nápoles pesa casi exactamente el doble que el quintal de Castilla (nota 64 anterior). Luis Collado considera coincidentes, por otra parte, las unidades de Nápoles con las de Milán lo que, evidentemente, se refiere a las unidades ligeras.⁶⁷

En Francia, la libra ordinaria tiene 400 gramos y el quintal, que tiene cien libras, equivale a 40 kilogramos. También hay una libra pesada de 489,39 gramos.⁶⁸

Añadiendo a los valores comentados los de las libras de Alemania y de Flandes, que facilita Luis Collado, se llega al resumen siguiente, en el que incluimos los pesos, aproximados al gramo, de las libras de mayor interés, a título meramente comparativo.⁶⁹

Libra romana	=	324 gr.
Libra francesa	=	400 gr.
Libra inglesa	=	454 gr.
Libra portuguesa	=	459 gr.
Libra castellana	=	460 gr.
Libra alemana	=	460 gr.
Libra flamenca	=	460 gr.

En todos los casos, según Nani Mocenigo, para todo lo relativo a la artillería se utilizaba la «libra grossa». Ver también LEWIS, pp. 133, 205 y 209 a 220. Asimismo, ver *Enciclopedia Espasa*, op. cit. en nota 18, voz «libra». Algunos valores difieren de los indicados y se añaden otros: libra legal de Sicilia 320,76 grs; Malta: «rótulo» 791,5 gr, y libra sutil 316; Roma 339,1; Milán 326,793; Nápoles: «rótulo» 891 y libra sutil 320,76; Venecia: gruesa 477,05 y sutil 318,05; y Florenia 339,55 gr.

⁶⁴ COLLADO, fols. 11v, 12v y 26v a 27v. La libra de Nápoles resultaba equivalente a la libra de farmacia castellana.

⁶⁵ *Ibidem*. Ver también LEWIS, pp. 209 a 216: el cántaro resultaba aproximadamente igual a 2 quintales de Castilla. En el doc. 1446 puede comprobarse que la equivalencia de un quintal o cántaro con 100 róticos también se mantiene en Sicilia y en Génova. En las *Relaciones de Amezqueta*, de los inventarios de las galeazas, doc. 1667 hay numerosos ejemplos de medidas de peso de Nápoles.

⁶⁶ Ver, por ejemplo, doc. 2287.

⁶⁷ COLLADO, fols. 11 v a 13. Como puede apreciarse, este autor emplea normalmente unidades de Nápoles y solo en algunas ocasiones proporcióna sus equivalencias castellanas.

⁶⁸ SIDDERS, p. 209; OLESA, t. I, p. 287; y *Enciclopedia Espasa*, voz «libra».

⁶⁹ COLLADO, fols. 69 a 70; para este autor, las libras de Alemania y de Flandes son equivalentes a las de Castilla. A ambas le asigna el mismo valor de 16 onzas de Castilla, en su descripción de los «colibres». Ver también LEWIS, pp. 208 y 209. El valor de la libra romana es aplicable, como hemos visto, a Nápoles y, admitiendo un pequeño error, a Milán.

UNIDADES DE CUENTA

Sistema monetario español

No es tarea fácil la de determinar las monedas que se utilizaban en España en el último tercio del siglo XVI.⁷⁰

La mayor dificultad se debe a la coexistencia de las monedas acuñadas en el reinado de Felipe II con otras puestas en circulación en épocas anteriores, otras acuñadas fuera de España e incluso otras imaginarias, de cuya existencia y valor solo queda testimonio en los documentos de la época.

Por otra parte, los nombres de las distintas monedas son muy variables e inducen con frecuencia a confusión. Un ejemplo de ello lo ofrecen los ducados y los escudos de los que con frecuencia se habla indistintamente, aunque casi siempre se aclara su valor a continuación (11 reales, 10 reales, etc.). También sucede lo mismo con el uso de los vocablos castellano, ducado y ducado castellano. En ocasiones, sobre todo en unidades áureas, se añade la ley para deshacer la ambigüedad. Otra moneda que tiene varias denominaciones es el peso duro, también conocido por los nombres de peso, duro y real de a ocho.

Una moneda que también resulta compleja es el real, cuya denominación procede del escudo real que figuraba en una de sus caras. Los múltiplos del real se llamaban también reales: real de a diez, real de a ocho, real de a cuatro y real de a dos.

Conviene hacer algunas precisiones en relación con los pesos, las leyes y las aleaciones de las monedas.

La unidad ponderal utilizada para definir el peso de las monedas es normalmente el marco, cuyo valor conocemos (media libra o 230,0465 centigramos). En ocasiones se utiliza la onza (un octavo de marco).

Las leyes de las monedas de oro se expresan en quilates, cuyo significado, como es sabido, es el número de partes de oro puro que hay en 24 partes de mezcla.

En cuanto a las monedas de plata y de vellón, sus leyes se expresan en dineros y granos de plata por marco. Conviene, sin embargo, no confundir estas unidades con otras medidas ponderales o de leyes: el dinero es la duodécima parte del marco (19,17 cg) y el grano la veinticuatroava parte del dinero (0,80 cg).⁷¹

El vellón era una aleación de plata y cobre, de muy baja ley. En ocasiones, para los valores más bajos de ley, se dice indistintamente que se trata de vellón o de cobre.

La primera moneda del sistema áureo de Castilla fue el maravedí o morabetino,⁷² que era inicialmente el nombre dado al dinar de oro de los almorávides, tras su invasión de la Península a finales del siglo XI. Más tarde, en el año 1172, Alfonso VIII de Castilla dispuso que se empezase a acuñar en Toledo una imitación cristianizada del maravedí por la dobla como base del sistema áureo castellano. Sin embargo, en distintos metales, y con diversos valores a lo largo del tiempo, la unidad de cuenta maravedí se conservó en España hasta mediado el siglo XIX.

La dobla fue la unidad preeminente del sistema áureo de Castilla hasta la segunda reforma de los Reyes Católicos que tuvo lugar en 1497, si bien en sus últimos años coexistió con otra unidad importante: el castellano.

En el año citado de 1497, los Reyes Católicos crearon la nueva unidad denominada excelente de la granada y también ducado sencillo o castellano, y su doble, el doblón, doble ducado o doble excelente de la granada, monedas que se añadían a los anteriores excelentes labrados en la época de Enrique IV, la figura de una granada, como recuerdo de la toma de la ciudad del mismo nombre en 1492.

El sistema del ducado (excelente de los Reyes Católicos), por otra parte, desplazó en el reino de Aragón al florín, moneda muy fuerte en la que durante largo tiempo se hicieron las transacciones entre

⁷⁰ Para la elaboración de esta sección nos hemos inspirado principalmente en la *Enciclopedia Espasa*, voces: *blanca*, *corona*, *cruzado*, *cuarto*, *chelín*, *dinero*, *dobla*, *doblón*, *ducado*, *duro*, *escudo*, *grano*, *libra*, *maravedí*, *marco*, *penique*, *peseta*, *peso*, *quilate*, *real*, *soberano* y *vellón*; en HEISS, pp. 114 a 165: reinados de los Reyes Católicos, Carlos I y Felipe II; en *The New Encyclopaedia Britannica* y en diversos documentos.

⁷¹ Para facilitar las comparaciones se reducen a milésimas las leyes de las monedas tanto de oro como de plata.

⁷² La palabra (ver *Enciclopedia Espasa*), procede de la voz «morobotín», que en la Edad Media era una unidad de peso de que se servían los moros para repartir el botín de guerra (morobotín) entre los soldados. En los reinos cristianos se conocía por «morabetino», «morabetino» o «maravedí» al dinar de oro almorávide, cuyo peso era equivalente a 388 cgr. La palabra «maravedí» ha admitido tres plurales diferentes: «maravedís», «maravedises» y «maravedies».

los países mediterráneos. Sin embargo, la vida del ducado como unidad básica del sistema áureo español fue relativamente corta, pues a mediados del siglo XVI cedió su puesto al escudo que fue la verdadera unidad áurea a partir de ese momento (1534-1537) y, sin duda, en el último tercio del siglo XVI, que es la época de nuestro interés.

Las reformas monetarias importantes

Dado que las reformas anteriores a los Reyes Católicos no tienen una incidencia directa en las monedas en uso durante el reinado de Felipe II, vamos a concentrar nuestra atención en las que se llevaron a cabo a partir de la unión de las coronas de Castilla y Aragón, bajo el reinado de Isabel I y Fernando V, durante el cual tuvieron lugar dos reformas importantes.

En la primera de ellas, en virtud de la Pragmática dada en Toledo el 28 de enero de 1480 se asigna al excelente entero acuñado en la época de Enrique IV el valor de 960 maravedís y al medio excelente o castellano entero el de 480, es decir, la mitad del anterior. Asimismo, dispone que el real de plata valga 31 maravedís.

La segunda reforma de los Reyes Católicos, puesta en vigor por una Ordenanza firmada en Medina del Campo en 1497, eleva el valor del real a 34 maravedís y asigna a las monedas ya existentes y de nueva creación los valores siguientes:

Al excelente entero de la granada, 11 reales y un maravedí, es decir, 375 maravedís.

Al medio excelente de la granada, cinco reales y medio y una blanca, es decir, 187 maravedís y medio.

Al medio, cuarto y ochavo de real, respectivamente, 17, 8 y 4 y cuarto maravedís.

Si bien de los primeros excelentes mencionados (Pragmática de 1480), o doblas de Enrique IV, entraban 50 piezas en un marco, de los nuevos excelentes de la granada debían entrar 65 piezas y un tercio, su ley debía ser de 23 quilates y $3/4$ y podían acuñarse piezas de hasta 50 excelentes.

En cuanto a los reales, la misma Ordenanza de Medina del Campo les asignaba una ley de once dineros y cuatro granos de plata por marco y en cada marco debían entrar 76 reales. Los divisores del real eran el medio real, el cuartillo o cuarto de real y el ochavo de real que debían fabricarse en la misma ley que aquel y guardar con él la debida proporción en peso.

En relación con las monedas de vellón, la Ordenanza de 1497 crea la blanca, con un valor de medio maravedí, una ley de 7 granos de plata por marco⁷³ y de las que debían entrar 192 piezas en un marco.

Finalmente, una decisión importante promulgada en la misma Ordenanza fue la orden de extinguir y anular todas las monedas de oro, plata y cobre que hasta entonces se habían utilizado, lo cual pretendía facilitar las transacciones comerciales.

Carlos I realizó tres reformas monetarias recogidas en sendas leyes promulgadas en Valladolid en los años 1537, 1548 y 1552.

La primera de ellas implantó una nueva moneda de oro, la corona o escudo, de 22 quilates y 68 piezas por marco. Su ley es, por tanto, algo inferior a la de los excelentes de la granada. El valor fue estipulado en 350 maravedís.

Por la reforma de 1548, Carlos I dispuso la acuñación de blancas en las siete Casas de la Moneda,⁷⁴ en vellón, con un valor de medio maravedí y el mismo peso dispuesto por los Reyes Católicos de 192 piezas por marco, pero con una ley de siete granos, es decir, grano y medio menos que las anteriores.

Por último, la reforma de 1552 rebajó de nuevo la ley de las blancas, dejándola en 5 granos y medio.

⁷³ Aunque lo que indica Heiss en relación con la evolución de la ley de las «blancas» resulta algo confuso (compárese lo que dice en las pp. 136 y 151), la única interpretación posible es que la pragmática de 1497 rebajó la ley de ocho y medio a siete granos, que la ley de 1548 la mantuvo en siete granos, y la de 1552 la rebajó de nuevo a cinco granos y medio, por lo que «esta moneda que en tiempos de los Reyes Católicos era de 30 milésimas (8,5 granos antes de 1497) bajó hasta 19 milésimas (5,5 granos) en 1552». El párrafo «*Esta Ordenanza...* y convenios (1)» debería figurar más abajo, referido a los efectos de la Ordenanza de 1552, que es lo que evidentemente pretende, y no a los de la Ordenanza de 1548, que no alteró la ley de las «blancas». Son muchos los errores y erratas de Heiss, aunque en general fáciles de identificar.

⁷⁴ Burgos, Granada, Toledo, Sevilla, Cuenca, Segovia y La Coruña. Se sabe que en tiempos de Felipe II se acuñó moneda, además, en Aragón, Valencia, Baleares, Inglaterra, Portugal, Países Bajos, Borgoña, Milán y las Dos Sicilias, con independencia de las Casas de Moneda que se crearon en las Indias. En concreto, en Aragón (ver *Enciclopedia Espasa*, voz

La revisión posterior más importante fue la efectuada por Felipe II con las Pragmáticas de 23 de noviembre y 14 de diciembre de 1566.

En el Apéndice I se incluye un extracto del contenido de la primera de ellas, por considerarla de gran interés.⁷⁵

Como puede apreciarse, esta Pragmática conserva las características del escudo de Carlos I, pero aumenta su valor de 350 a 400 maravedís,⁷⁶ valoración que conservó hasta 1608.

Por la Pragmática de 14 de diciembre de 1566 dispuso Felipe II que los reales y demás monedas de plata conservasen los pesos y leyes en vigor y, asimismo, que se labrasen las nuevas monedas siguientes:

Cuartillos de real, en vellón de ley de 2 dineros y medio y dos granos (es decir, 62 granos) y 80 piezas por marco. Su valor sería de 8 maravedís y medio.

Cuartos (u ochavos de real), en vellón de la misma ley y 170 piezas por marco. Su valor, 4 maravedís.

Medios cuartos, también en vellón de la misma ley y 340 piezas por marco. Su valor, 2 maravedís.

Blancas, en vellón de ley de 4 granos de plata y 220 piezas por marco. Su valor, medio maravedí.

También es conocido que Felipe II ordenó labrar en 1583 reales sencillos, medios reales y blancas.

Alois Heiss, en su importante trabajo,⁷⁷ describe con todo detalle un denso muestrario de tipología de monedas del período comentado, en el que figuran 178 de la época de los Reyes Católicos, 20 del reinado de Carlos I y 47 del de Felipe II. A partir de dicha información, y con la ayuda de las otras fuentes consultadas, hemos elaborado el cuadro que se incluye más adelante y cuyo contenido pasamos a comentar.

Monedas españolas en uso en el último tercio del siglo XVI

Castellano de 22 quilates (núm. 5 del cuadro)

Moneda de oro, que empezó a circular en la época de Enrique IV, se conoció también por el nombre de medio excelente y tenía el valor de media dobla castellana. La Pragmática de 1480 le concedía un valor de 480 maravedís y la de noviembre de 1566 le asignó un nuevo valor de 544 maravedís. Su ley era de 22 quilates (o 917 milésimas) y el peso, a razón de 50 piezas por marco, equivale a 460,1 cgr.

Excelente de la granada (núm. 6 del cuadro)

Moneda de oro, de 23 quilates y $\frac{3}{4}$, empezada a labrar bajo los Reyes Católicos, a partir de la Ordenanza de 1497. Entraban 65 piezas y un tercio en un marco, lo que le da un peso unitario de 352,1 cgr. Su valor, que era inicialmente de 375 maravedís (11 reales y un maravedí), pasó a ser, en virtud de la Pragmática de 23 de noviembre de 1566, de 429 maravedís. En la época de Felipe II se conocía a esta moneda como ducado sencillo o castellano sencillo.

Existió una moneda de peso y valor dobles llamada doble excelente de la granada (núm. 3 del cuadro) y también doblón hasta aproximadamente 1534, en que empezó a conocerse como doblón al doble escudo de Carlos I, en tanto que al doble excelente de la granada se empezó a denominar castellano doble o ducado doble. También coexistían el cuádruple excelente de la granada y el medio

«ducado») se había acuñado en 1528, reinando Carlos I, una pieza gigantesca de 100 ducados, que pesa 350 gramos, mide 81 mm de diámetro y es la mayor de nuestra historia monetaria.

⁷⁵ HEISS, pp. 161 y 162.

⁷⁶ Advertimos al lector sobre los valores que proporciona RUBIO en la p. 92 de su artículo, el cuadro resulta desafortunado, con notables errores en todas las monedas que incluye, entre las que figura el «marco», que no es moneda, sino unidad ponderal. También son muy erróneos los valores de inflación que calcula a continuación (pp. 92 y 93), como precisaremos más adelante, en los comentarios que figuran en esta sección.

⁷⁷ Ver nota 69 anterior.

excelente de la granada, pero ambas monedas están claramente excluidas en la Pragmática de 23 de noviembre de 1566.⁷⁸

Escudo de oro (núm. 7 del cuadro)

El escudo de oro, conocido también por el nombre de corona o, simplemente, de escudo, empezó a acuñarse a partir de 1537 por disposición de Carlos I. Tenía una ley de 22 quilates, su peso estaba en la razón de 68 piezas por marco, lo que equivale a 338,3 cg y el valor era de 350 maravedís. Por la Pragmática de 23 de noviembre de 1566 Felipe II lo aumentó a 400 maravedís y mandó acuñar nuevos escudos de las mismas características y valor.

Existían también el doble escudo, el cuádruple escudo y el óctuple escudo (números 4, 2 y 1 respectivamente, del cuadro), que guardaban con el escudo la correspondiente proporción en peso y en valor.

Los escudos de oro se conocían fuera de España con los nombres de pistoles y pistolets y los dobles y cuádruples escudos de oro con los de doblas y cuádruplos de pistoles o pistolets, respectivamente.

Ducado (núm. 8 del cuadro)

Llamado impropriamente, en ocasiones, ducado de once reales e incluso escudo de once reales, su valor exacto de 375 maravedís (es decir 11 reales y un maravedí) coincidía con el otorgado por los Reyes Católicos al excelente de la granada, y era, realmente, una moneda imaginaria.

Escudo (núm. 9 del cuadro)

También debió tratarse de una moneda imaginaria en la época de Felipe II, pues no queda ningún ejemplar de él. Se le conocía por escudo de diez reales y, raras veces, por ducado de diez reales. Su valor era de 340 maravedís.

Monedas de plata (núms. 10 al 14 del cuadro)

En el reinado de Felipe II el real, era sin duda, la base del sistema argénteo monetario español. Sus características, según la Pragmática de 14 de diciembre de 1566, debían ser las anteriores en vigor desde los Reyes Católicos, es decir, un peso de 67 piezas por marco (peso unitario 343,4 cg) y una ley de 11 dineros y 4 granos de plata por marco, equivalente a 931 milésimas.

Durante dicho reinado de Felipe II se sabe que existían piezas de 2, 4 y 8 reales (núms. 12, 11 y 10 del cuadro, respectivamente), todas ellas incluidas en la corpus de Heiss. Sus pesos y valores en maravedís guardaban la debida proporción con los del real.

De todos estos múltiplos, sin duda, el más importante es el real de a ocho, también llamado peso duro, o simplemente peso o duro, que requiere una explicación adicional.

El castellano de 22 quilates era, desde principios del siglo XVI, una unidad de cuenta muy utilizada en Nueva España, donde poco después se empezó a imitar acuñándose el peso de oro de Tepuzque, de ley más baja y con el mismo peso. En 1536 el virrey Antonio de Mendoza asignó a este nuevo peso el valor de 8 reales o 272 maravedís, con el objeto de facilitar las cuentas con la Casa de la Contratación de Sevilla de los envíos, de oro y otros productos, que se hacían desde aquellas tierras.

Por esa razón, lo que inicialmente fue una moneda imaginaria, el peso, equivalente en valor al peso de oro que representaba (el peso de Tepuzque), dio lugar a que más tarde se acuñase en España y en las Indias el real de a ocho en plata y que se le diese los nombres mencionados de peso, duro y peso duro.⁷⁹

La importancia de esta moneda supera todo lo imaginable, pues se trata del mismo peso duro, peso fuerte, thaler, talaris, dollar o piastra que llegó a servir de moneda universal y cuyo empleo, en el caso concreto de la piastra, se ha conservado en gran parte del mundo hasta nuestros días.⁸⁰

Sólo existió en la época de Felipe II una moneda de plata divisor del real: el medio real (núm. 14 del cuadro). Tenía la misma ley de este y su mitad de peso y de valor, es decir 1/134 de marco (171,7 cg) y 17 maravedís.

⁷⁸ En la época de los Reyes Católicos, tras la Pragmática de 1497 podían acuñarse piezas de 1, 5, 10, 20 y 50 «excelentes de la granada». Se conserva un ejemplar de 20, que describe HEISS, p. 134, con el número 178.

⁷⁹ *Enciclopedia Espasa*, *op. cit.* en nota 18.

⁸⁰ HEISS, p. 167.

Monedas de vellón (núms. 15, 16, 17 y 19 del cuadro)

Aunque coexistieron con otras monedas acuñadas en épocas anteriores, desde la Pragmática de 14 de diciembre de 1566 se labraron las siguientes monedas en vellón: el cuartillo de real, el cuarto u ochavo de real, el medio cuarto y la blanca. Sus características y valores ya se han comentado al referirnos a dicha Pragmática.

Maravedís y monedas de cobre

Las monedas de valores pequeños, de 2, 4 y 8 maravedís, se labraron también en cobre y su peso, en proporción, resultaba bastante superior al de las de vellón. De los datos de Heiss se deduce que a cada maravedí correspondían unos 120 cg en la época de los Reyes Católicos y unos 80 cg en la de Carlos I. En cuanto a las monedas de cobre que incluye en el reinado de Felipe II no resulta posible aventurar valor alguno, pues aunque era preceptivo que cada moneda de cobre llevase indicado su valor, Heiss no indica nada en ese sentido y se limita a decir, dada la diversidad de sus pesos, que es difícil darles una atribución incontestable.

Aunque se conoce que existió un maravedí cobreño en algún momento, no parece haberse utilizado en la época de Felipe II ni en las anteriores (Heiss no incluye ninguno en su corpus). Por todo ello, nos inclinamos a pensar que, aunque había monedas de distinto número de maravedís, el maravedí individual fue, con toda probabilidad, una moneda imaginaria en el último tercio del siglo XVI, aunque en la época de los Reyes Católicos se había acuñado en vellón.

Dado el pequeño valor del maravedí, que no obstante lo cual era la moneda a la que solían reducirse todas las cuentas, era frecuente el manejo de cantidades muy elevadas, en las que se sobrepasaba el cuento o millón.

En el cuadro que sigue resumimos todo lo dicho en relación con las monedas que se utilizaron en la España de Felipe II que, aunque no son las únicas (pues hubo otras acuñadas en distintos lugares) son las que resultan de mayor interés. Para facilitar las comparaciones proporcionamos los pesos en centigramos y las leyes en milésimas.

MONEDAS UTILIZADAS EN ESPAÑA EN EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XVI					
Nº	MONEDA	METAL	PESO cgs.	LEY mils.	VALOR mrvs.
1	ÓCTUPLE ESCUDO (CUÁDRUPLE DOBLÓN)	ORO	2706,4	917	3.200
2	CUÁDRUPLE ESCUDO (DOBLE DOBLÓN)	ORO	1353,2	917	1.600
3	DOBLE EXCELENTE DE LA GRANADA	ORO	704,2	990	858
4	DOBLE ESCUDO (DOBLÓN)	ORO	676,6	917	800
5	CASTELLANO DE 22 QUILATES	ORO	460,1	917	544
6	EXCELENTE DE LA GRANADA (DUCADO SENCILLO)	ORO	352,1	990	429
7	ESCUDO DE ORO (CORONA)	ORO	338,3	917	400
8	DUCADO (DUCADO DE A ONCE REALES)	IMAG.	-	-	375
9	ESCUDO (REAL DE A DIEZ)	IMAG.	-	-	340
10	DURO (PESO) (REAL DE A OCHO)	PLATA	2746,8	931	272
11	MEDIO DURO (REAL DE A CUATRO)	PLATA	1373,4	931	136
12	REAL DE A DOS	PLATA	686,7	931	68
13	REAL	PLATA	343,4	931	34
14	MEDIO REAL	PLATA	171,7	931	17
15	CUARTILLO DE REAL	VELLÓN	287,6	215	8 1/2
16	CUARTO	VELLÓN	135,3	215	1
17	MEDIO CUARTO	VELLÓN	67,7	215	2
18	MARAVEDÍ	IMAG.	-	-	4
19	BLANCA	VELLÓN	104,6	14	1/2

NOTA: Se omiten las monedas de cobre

Comentarios

Es evidente que el valor asignado en cualquier momento a una moneda debe ser algo superior al valor del metal que contiene, puesto que en caso contrario acabaría fundiéndose de nuevo. Sin embargo, aunque solo sea como valor indicativo veamos el valor que se otorgaba a los metales utilizados en el año 1566, en que tuvo lugar la reforma monetaria de Felipe II.

El oro de los castellanos de 22 quilates, de los escudos y de sus derivados tenía un valor de 29.672,727 maravedís por marco, lo que equivale a 129 maravedís por gramo. Es curioso comprobar que el valor del excelente de la granada, de 429 maravedís, y lo mismo sucede con el de su doble conducen a un valor del oro ligeramente inferior, de 28.323,03 maravedís por marco, o bien unos 123 maravedís por gramo, lo que nos indica que el valor asignado a dichas monedas debería haber sido superior, o bien su ley haberse rebajado a 22 2/3 quilates.

En relación a la plata es curioso comprobar que 4 gramos de plata valían un real. Ello equivale a que un marco tenía un valor de 2.448 maravedís, o bien un gramo 10,64 maravedís.

El vellón de 62 granos de los cuartillos, por ejemplo, tenía un valor de 680 maravedís por marco, o bien de 2,96 maravedís por gramo. El vellón de 4 granos, vulgarmente denominado cobre tenía, lógicamente, un valor muy inferior: 110 maravedís por marco, o bien 0,48 maravedís por gramo.

En cuanto al cobre puro en la corpus de monedas de Heiss hay grandes variaciones, de las monedas de vellón de 4 granos de plata (plata que como queda dicho valía un real o 34 maravedís) se deduce fácilmente que el valor del cobre era de 0,34 maravedís el gramo.

De todo lo anterior podemos resumir los siguientes valores de un gramo de los distintos metales:

– Oro	129 maravedís
– Plata	10,64 maravedís
– Vellón de 62 granos	2,96 maravedís
– Vellón de 4 granos	0,48 maravedís
– Cobre	0,34 maravedís

La evolución de determinados costes y también de los sucesivos valores otorgados a algunas monedas puede servirnos para dar una idea, siquiera aproximada, de la inflación. Sin pretender ser exhaustivos, hemos hecho la siguiente selección:

- El sueldo de un capitán general de la Artillería que en 1524 era de 2.000 ducados al año, pasó a ser en 1590 de 500 escudos al mes.⁸¹
- Según las quejas de Tomé Cano⁸² referidas a la evolución de distintos sueldos y costes, desde la época del emperador Carlos V (suponemos 1550) al momento en que Cano escribe su *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante* (alrededor de 1610), los precios se multiplicaron por cuatro, como promedio.
- El ducado castellano de 22 quilates, que en 1480 valía 480 maravedís, pasó a valer 544 maravedís en el año 1566.
- El real de plata pasó de valer 31 maravedís en 1480 a 34 en 1497.
- El excelente de la granada pasó de 375 maravedís en 1497 a 429 en 1566, aunque como hemos comentado, su valor debería haber sido algo superior.
- El escudo de oro pasó de valer 350 maravedís en 1537 a 400 en 1566.

Con los datos anteriores llegamos a los valores aproximados siguientes, tomando como punto de partida 100 maravedís de 1480:

Año	Valor (maravedís)
1480	100
1497	100
1524	100
1537	100

⁸¹ VIGÓN, t. I, p. 190 bis. Los «ducados» son, evidentemente, «excelentes de la granada», a los que en 1566 se asignó un valor de 429 maravedís.

⁸² TOME CANO, fol. 45v.

Año	Valor (maravedís)
1550	106,6
1566	115
1590	238
1610	426

Lo anterior indica que en el período 1480-1537 la inflación sería prácticamente inexistente; que entre los años 1537 y 1566 fue, aproximadamente, del 0,5%, y desde 1566 hasta 1610 se mantuvo en un valor anual muy próximo al 3%. Fue en el reinado de Felipe III, que sucedió a su padre en 1598, y más concretamente a partir de 1610, cuando la inflación llegó a alcanzar valores muy superiores.⁸³ Es indudable que las continuas guerras mantenidas por Carlos I y Felipe II, las epidemias y sequías fueron la causa de la inflación galopante que se inició en el siglo XVII.

Si queremos tener una idea aproximada del valor actual (1991) de las monedas más comúnmente utilizadas en 1588, podemos partir de las siguientes referencias:

- Valor del oro en 1566: 129 maravedís/gramo.
- Valor del oro en 1588 (aplicando una inflación del 3 % anual): 247 maravedís/gramo.
- Valor del oro en 1991: 1.450 peseta/gramo.

De los valores anteriores se deducen las siguientes equivalencias aproximadas:

1588	Pesetas (1991)
1 maravedí.....	6
1 real (34 maravedís)	200
1 escudo (10 reales)	2.000
1 ducado (11 reales).....	2.200

Sistema monetario inglés

La determinación de las monedas que se utilizaban en Inglaterra en el último tercio del siglo XVI no ofrece tantas dificultades como en el caso español. La razón es que, aunque también se emplean monedas acuñadas en épocas anteriores, no existe la diversidad de procedencias que hay en España.

En este estudio vamos a limitarnos a las unidades de cuenta utilizadas con más frecuencia, sin descartar que haya otras, múltiplos, divisores o simplemente menos conocidas o utilizadas, que sería necesario incluir si pretendiésemos que esta somera exposición fuese un fin en sí misma y no un medio para entender mejor toda la problemática relacionada con la artillería.

Los datos que ofrecemos proceden de algunas fuentes modernas, sobre todo de la *Enciclopedia Británica*, y de documentos de la época. Pasamos por alto, en esta ocasión, lo referente a pesos y leyes de los metales, por no tener una información completa en relación con estos aspectos.⁸⁴

Aunque Enrique III había intentado establecer en Inglaterra un sistema áureo monetario en 1257, basado en un penique de oro, las primeras monedas labradas en este metal que tuvieron una cierta importancia fueron las del sistema del florín implantado en 1344 por Eduardo III, con sus divisores, el leopard (medio florín) y el helm (un cuarto de florín). Poco más tarde, en 1351, apareció el primer «noble», también de oro, con un valor de medio marco o bien 6 chelines y 8 peniques, con su medio y su cuarto, así como una moneda de plata, el groat, con un valor de 4 peniques, cuya existencia se prolongó hasta finales del siglo XVI, aunque con distintas leyes.

Eduardo IV creó un nuevo «noble» denominado «rose noble» o «ryall» con un valor de 10 chelines, en oro, y, también en oro, el «angel», que tenía el valor del antiguo noble (6s. 8d.), cuyo nombre se derivaba de la representación en su anverso del arcángel San Miguel luchando con Lucifer. También se acuñó en esta época un penique de plata.

⁸³ *Enciclopedia Espasa*, voz «duro». Discrepamos nuevamente de Rubio Serrano, pp. 92 y 93, que, de unos valores correctos, deduce una inflación entre 1550 y 1560 del 9,6 % anual, claramente errónea.

⁸⁴ *The New Encyclopaedia Britannica*, sección «Coins and coinage».

Fue a finales del siglo xv, en el reinado de Enrique VII, cuando apareció la unidad áurea inglesa más importante, el «sovereign» con un valor de 20 chelines, coincidente con el de una libra de sterlings, antigua moneda de plata. Aunque es dudoso cuándo empezó a utilizarse la libra esterlina (pound sterling) como unidad imaginaria de cuenta, su existencia está ligada fuertemente a la del sovereign. También se labró en este reinado un chelín (shilling) de plata.

Mediado el siglo xvi, durante el reinado de Enrique VIII, tuvo lugar en Inglaterra una reforma monetaria importante; se creó la corona de oro (crown) con un valor de 5 chelines, y su mitad (half crown), aumentó el valor del angel a 7s. 8d. y se creó el «george noble», también de oro, con el mismo valor de 6s. 8d. que habían tenido el antiguo noble y más tarde el angel, que reproducía la lucha de San Jorge con el dragón. Asimismo, en esta época se acuñó un nuevo chelín, el «base shilling» o «teston».

Eduardo VI creó, años más tarde, una corona de plata, con el mismo valor que la existente en oro, de 5 chelines, así como unas monedas, también de plata, de 6 peniques (sixpence) y 3 peniques (threepence).

En el reinado de Isabel I dejó de acuñarse el groat, de 4 peniques, si bien apareció su mitad (half groat o twopence).⁸⁵

En lo que se refiere a la libra esterlina y su relación con el sovereign, ya comentada, es preciso aclarar su evidente entronque con la libra carolingia, procedente de la libra itálica, unidad ponderal que Carlomagno impuso en gran parte de Europa con su reforma monetaria. La libra equivalía a 20 sueldos (solidus) y el sueldo a 12 dineros (denarius), y es de esas palabras de las que proceden las abreviaturas, que aún se conservan, de la libra, el chelín y el penique (£, o l., s. y d.). Hay que advertir que tanto la libra como el sueldo fueron en la mayoría de los casos unidades imaginarias, no acuñadas, múltiplos del dinero.⁸⁶

Monedas inglesas en uso en el último tercio del siglo xvi

En el Cuadro que incluimos a continuación figuran las monedas más importantes utilizadas en Inglaterra en el último tercio del siglo xvi.

Soberano («sovereign») (núm. 1 del cuadro)

Moneda de oro que se empezó a labrar en el reinado de Enrique VII y tenía el valor de 20 chelines, o 240 peniques.

Libra esterlina («pound sterling») (núm. 2 del cuadro)

Moneda imaginaria cuyo origen se remonta al de la libra carolingia y que en la época de Isabel I era equivalente al soberano.

Angel (núm. 3 del cuadro)

Moneda de oro con diversos valores a lo largo del tiempo y que desde el reinado de Enrique VIII equivalía a 7 chelines y 8 peniques.

George noble (núm. 4 del cuadro)

Moneda de oro, de la época de Enrique VIII que tenía el valor de 6 chelines y 8 peniques.

Corona («crown») (núms. 5, 6 y 7 del cuadro)

Acuñado en oro en el reinado de Enrique VIII con su mitad (halfcrown) y en plata en el de Eduardo VI. Su valor era de 5 chelines, o un cuarto de soberano.

Monedas de plata (núms. 8 al 13 del cuadro)

Además de la corona mencionada, existía el chelín (shilling), el sixpence, el groat, el threepence, el half groat (o twopence) y el penny cuyos orígenes y valores ya se han comentado.

⁸⁵ Una muestra de que el «groat» seguía utilizándose en 1588 la ofrece JKL, doc. CCXII. 57 de 17 de julio de 1588 (e.a.).

⁸⁶ *Enciclopedia Espasa*, voz «libra».

En el cuadro que sigue resumimos los datos de mayor interés de todas estas monedas.

MONEDAS UTILIZADAS EN INGLATERRA EN EL ULTIMO TERCIO DEL SIGLO XVI			
NÚM	MONEDA	METAL	VALOR (PENIQUES)
1	SOVEREIGN	ORO	240 d.
2	POUND STERLING	IMAGINARIA	240 d.
3	ANGEL	ORO	7 s. 8 d. = 148 d.
4	GEORGE NOBLE	ORO	6 s. 8 d. = 128 d.
5	GOLD CROWN (CROWN)	ORO	5 s = 60 d.
6	SILVER CROWN (CROWN)	PLATA	5 s = 60 d.
7	HALF CROWN	ORO	2 s. 6 d. = 30 d.
8	SHILLING (BASE SHILLING) (TESTON)	PLATA	12 d.
9	SIXPENCE	PLATA	6 d.
10	GROAT	PLATA	4 d.
11	THREEPENCE	PLATA	3 d.
12	HALF GROAT (TWOPEACE)	PLATA	2 d.
13	PENNY	PLATA	1 d.

Otras monedas de interés

Las intensas relaciones comerciales que mantenían tanto los ingleses como los españoles con otros países dan lugar a la aparición de una gran diversidad de monedas en los documentos de la segunda mitad del siglo XVI. Afortunadamente, en la mayoría de los casos se indica la correspondencia existente con las monedas inglesas o españolas.

Resulta de interés, sin embargo, comentar el valor del «rei» portugués, que se aclara en una carta de don Juan de Acuña Vela a Felipe II de 27 de junio de 1587,⁸⁷ al indicar que 7.680 reis equivalen a 192 reales castellanos, es decir, que un real equivalía a 40 reis.

La equivalencia del florín flamenco con el escudo puede deducirse fácilmente de las relaciones de sueldos de artillería que proporciona Lechuga en ambas monedas.⁸⁸

Otro ejemplo de equivalencia de monedas aparece en la carta de don Juan de Acuña (cabo de las galeazas, que tiene el mismo nombre que el capitán general de la Artillería) a Felipe II de 8 de agosto de 1587,⁸⁹ que indica:

«... que para gasto de ellos y de refrescos a la gente de cabo y algunas otras necesidades que se me ofreciesen en el viaje, de adobios en los bajeles me dieron dos mil ducados de contado del valor de los de aquel reino y más de los mil en moneda napolitana, que se pierde la tercera parte en él por acá...».

Todo esto, sin embargo, no es sino una pequeña muestra de los numerosísimos datos existentes que como ya se ha apuntado, no parece necesario transcribir con mayor detalle.

Consideraciones sobre costes

En el apéndice II hacemos un estudio de los costes de algunos productos y sueldos en Inglaterra y en España relativos a sus respectivas armadas y la artillería que montaban. Dichos costes se expresan, respectivamente en peniques y en maravedís.

Para facilitar la interpretación de los datos mencionados, los transcribimos a continuación reducidos los ingleses a maravedís, teniendo en cuenta la equivalencia, también justificada en el citado apéndice, de un penique y 7,5 maravedís. Como curiosidad se incluye también la expresión de los valores

⁸⁷ Doc. 2171.

⁸⁸ LECHUGA, pp. 328 a 332. Un florín equivalía a 0,7 escudos aproximadamente.

⁸⁹ Doc. 2543.

españoles en pesetas de 1991 teniendo en cuenta, como ya se ha referido, que un maravedí equivaldría muy aproximadamente a 6 pesetas.

	Inglaterra (Mrv)	España (Mrv)	España (Pta 1991)
1 kg bronce artillería.....	70	122	732
1 kg pelotería de hierro	19	19	114
1 kg pólvora.....	199	77	462
1 kg mecha.....	98	39	234
1 kg plomo.....	30	25	150
Paga de mar promedio (mes)	1.260	1.033	6.198
Paga por tonel macho (mes)	180	170	1.020

Como puede observarse, tanto la pelotería de hierro como el plomo costaban sensiblemente lo mismo en Inglaterra y en España, aunque en ambos productos llegaron a pagarse en España en ocasiones precios que triplicaban los normales.

Tanto la pólvora como la mecha resultaban en España apreciablemente más baratos que en Inglaterra (menos de la mitad). Incluso los precios que, excepcionalmente, se pagaron por los españoles mucho más caros que los normales resultan algo inferiores a los ingleses.

Por el contrario, el bronce de la artillería resultaba en España mucho más caro que en Inglaterra (casi el doble), lo cual se debía en parte al elevadísimo precio que alcanzó el estaño en España, por su escasez.

Es interesante también comprobar que, aunque del mismo orden, tanto la paga de mar promedio como la paga que corresponde a un tonel macho al mes son ligeramente superiores del lado inglés.

Para un mayor detalle sobre estos costes y equivalencia remitimos al lector al apéndice II. Con todo lo dicho en esta sección de Unidades de Cuenta consideramos cubierto nuestro objetivo de tener los conocimientos necesarios para la correcta interpretación de los costes asociados a esta jornada de Inglaterra y, más en concreto, los relativos a la artillería.

ANEXO 2

MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA

Por Marcelino de Dueñas Fontán

GENERALIDADES

Entre los muchos aspectos de interés relativos al enfrentamiento naval de 1588, resulta importante tener una idea, lo más exacta posible, del tamaño de los navíos españoles e ingleses. El interés no se debe únicamente a la necesidad de comparar la entidad de ambas fuerzas navales o, incluso, de determinados navíos en enfrentamientos puntuales.

Hay indicadores, que aparecen en leyes, pragmáticas y ordenanzas, relativos a las piezas o a los artilleros con que deben dotarse los barcos según su tamaño, que no pueden interpretarse debidamente sin un marco de referencia común y claramente definido.

La tonelada, como unidad de arqueo, era ampliamente utilizada en ambas flotas, pero con valores distintos y, en general, no solamente para dar una indicación del tamaño de los barcos. Además, por el lado español coexisten varias toneladas diferentes, que tienen sus valores y sus empleos propios.

En este, como en otros muchos asuntos, la profusión de datos españoles reflejados en los tratados y numerosísimos documentos existentes contrasta con la relativa escasez de datos por el lado inglés.

Es justo reconocer, sin embargo, que esta escasez se ve compensada parcialmente por la abundancia de trabajos de autores británicos sobre esta materia desde finales del siglo pasado, de los cuales muchos de ellos aparecen en las ediciones anuales de las Navy Record Society's Publications y *The Mariner's Mirror*. Todos ellos son de gran valor y solamente pocos de dichos trabajos resultan desafortunados. Estos últimos, en su mayoría de autores de reconocido prestigio, probablemente por partir de una base documental escasa, o por haber fijado su atención en cuestiones marginales, ofrecen una gama de conclusiones bastante divergente, que es un claro índice de la desigual fortuna de sus investigaciones.

No creemos pecar de exceso de apasionamiento al afirmar que, a nuestro juicio, el trabajo más valioso sobre este interesante asunto es el publicado por José Luis Casado Soto, director del Museo Marítimo de Cantabria.¹ También consideramos de gran valor los últimos datos aportados por Eduardo Trueba.²

¹ José Luis Casado Soto: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, San Martín, 1988. Por este excelente trabajo, la Armada le concedió el premio Virgen del Carmen en 1988, precisamente el año en que se cumplían 400 del episodio de la Gran Armada, lo que aumenta, si cabe, el valor del galardón. Casado estudia los testimonios de los distintos autores, a la luz de un aluvión de nuevos documentos, describe sus aciertos y sus errores en la interpretación de las unidades utilizadas en la metrología naval, principalmente los codos y las toneladas españolas, y tras un análisis detenido de los sistemas de arqueo llega a establecer, dentro de unos límites de error muy razonables, los tamaños de los navíos españoles y, aunque con algo menos de precisión, los de los ingleses.

² Los datos, de gran interés, facilitados por Eduardo Trueba y que incluimos más adelante, corresponden a un trabajo al que la *Revista de Historia Naval* dedica un número monográfico (núm. 54 de 1996): *Galeazas Cantábricas de don Álvaro de Bazán. Arqueos, mediciones e historial marítimo*. Proceden del Archivo General de Indias, Sección de Contratación, legajo 4840-A, y se refieren a diversos arqueamientos efectuados en Cádiz por los arrumadores Domingo de Ygurrrola (o Gurryola), Pero Díaz Riquel, Martín de Pídrola y Diego Felipe, entre 1556 y 1559, a la capitana de las dos galeazas (la *Magdalena* y la *Santa María*; la capitana era «la mayor de las dos») de don Álvaro de Bazán padre. Estas galeazas habían sido construidas por Busturía cerca de Portugaleta (Vizcaya) y llevaron a Felipe II a Inglaterra en 1554 para su matrimonio con María Tudor.

En esta rápida exposición recurrimos con frecuencia a Casado y a él remitimos a los lectores que deseen profundizar en la materia. Únicamente añadimos otros testimonios cuando resulten útiles para esclarecer la exposición.

COINCIDENCIAS Y DISCREPANCIAS

Siempre se ha aceptado el viejo principio de que la mar, más que separar, une a los pueblos. En este sentido, en la Europa del siglo XVI y entre los países marítimos eran muchas las coincidencias y relativamente pocas las discrepancias.

Por ejemplo, la forma de expresar la capacidad de carga de los barcos estaba fuertemente influida por las referencias y las prácticas utilizadas en el mercado de vinos de Burdeos. En este mercado, los fletes imponían el uso de un lenguaje uniforme. La capacidad de carga de cualquier barco se expresaba por el número de pipas que podía embarcar, o por la mitad de dicho número, sus toneles o toneladas.

Sucedía que el tonelaje de cualquier barco era una cifra que tenía prácticamente el mismo valor para los diferentes países, por la simple razón de que las pipas, con independencia de su lugar de fabricación y de las unidades en que estuviesen expresadas sus dimensiones, eran sensiblemente iguales. Muestra de ello es que el contenido de un tonel español o de un tonel inglés, cada uno de ellos equivalente a dos pipas es, como pronto veremos, prácticamente igual a un metro cúbico en ambos casos (1,0092 en el primero y 0,954 en el segundo).

Es evidente que, dada la forma peculiar de las pipas, el arqueo indicativo del número de toneladas (o parejas de pipas) que podían embarcarse en una nave no indicaba las veces que cabía a bordo el contenido de dos pipas, sino una cifra bastante inferior, que trataba de reflejar el número de parejas de pipas que, convenientemente estibadas en sucesivas andanas, cabían a bordo. Llamaremos a este arqueo «arqueo neto», a semejanza del término usado por Tomé Cano, que lo denomina «toneladas de carga justas de las de mercader». Los ingleses lo denominaban «tons in burden».

Según indica L.G. Carr Laughton, este arqueo neto no era muy utilizado en España, en tanto que sí lo fue en Inglaterra. La razón es que mientras Inglaterra importaba el vino y desde muy antiguo la capacidad de sus naves se expresaba por el número de toneles que podían transportar en el mercado de Burdeos, España producía su propio vino y sus necesidades de transporte se referían más bien a carga a granel, razón por la cual los tonelajes españoles expresaban, casi en todos los casos, la capacidad total para dicho tipo de carga.³ Esta capacidad, que denominaremos «arqueo bruto», recibía en España, donde su uso era más general, el nombre de «toneladas de mercante» y en Inglaterra el de «tons and tonnage».

El arqueo bruto, como más adelante demostramos, era 4/3 del arqueo neto, en ambos países. La aplicación de los particulares sistemas de arqueo daba lugar a valores muy similares de arqueo neto en Inglaterra y en España y, como es lógico, también a valores muy similares de arqueo bruto.

Otra coincidencia importante en la segunda mitad del siglo XVI es la que se refiere a la común aceptación de la «regla as, dos, tres» relativa a las proporciones básicas que en términos muy aproximados se mantenían en los navíos.

La manga en los navíos y la «regla as, dos, tres»

Desde finales del siglo XV se suceden en España distintas disposiciones que afectan a la construcción naval, entre las que cabe destacar las pragmáticas de 21 de julio de 1494 y 20 de marzo de 1498, que concedían subvenciones a los constructores de naves de 600 a 1.000 toneladas, y las disposiciones de 1501 que, entre otras cosas, prohibían la venta de navíos al extranjero, lo que lamentablemente condujo a la práctica paralización de las construcciones.⁴

Resulta también de interés el informe, cuya localización ha sido asimismo facilitada por Trueba, sobre algunos de estos arqueamientos, que se encuentra en AGI, Justicia, legajo 1.182, 2R-2.

³ CARR LAUGHTON, pp.151 y 152.

⁴ LUNA, pp. 170 y ss.

Poco se sabe de las medidas correctoras de Felipe II para mejorar e incentivar la construcción naval. En la Recopilación de Leyes de Indias se mencionan las *Ordenanzas sobre Fábricas de Navíos* promulgadas por el rey,⁵ cuyo texto no ha llegado a nuestros días.

Lo cierto es que mediado el siglo XVI se produce una evolución acusada en la construcción naval, cuya expresión más palpable es el aumento del arqueo y el puntal y lo pronunciado del lanzamiento. Los castillos de elevadas superestructuras a que todo esto da lugar en principio pronto dejan paso a otras naves más rasas, sobre todo las de guerra.⁶

En todo caso, si hay algo que en todo este proceso se mantiene es la proporción, entre las medidas básicas del navío, conocida como regla «as, dos, tres» y usada en toda Europa. Se consideraba a la manga (M) como medida fundamental de la nave. A partir de ella, la eslora (E) debía medir tres mangas, la quilla (Q) dos, el puntal (P) media y el plan (p) un tercio de manga; aunque en todos los países se adoptaban distintos factores de corrección.⁷ Es decir, en general:

$$E = 3M, \quad Q = 2M, \quad P = M: 2, \quad p = M: 3.$$

Aunque los barcos españoles tenían en la segunda mitad del siglo XVI un lanzamiento algo mayor que los ingleses, las diferencias eran mínimas y tendieron a reducirse.

UNIDADES ESPAÑOLAS DE ARQUEO: PIPAS, TONELES Y TONELADAS

En la metrología naval española del siglo XVI, prácticamente todos los cálculos de arqueos están basados en el codo.⁸

Ya hemos indicado que el codo normalmente utilizado en la costa atlántica y en particular en la Andalucía occidental es el codo de 2/3 de vara de Burgos, o 32 dedos, al que se refiere Diego García de Palacio en su *Instrucción Náutica*,⁹ en tanto que en los arqueamientos del norte es general el empleo del codo de ribera, de 2/3 de vara de Burgos y un dedo, es decir, de 33 dedos.¹⁰

El resultado de lo anterior es que los tonelajes obtenidos en el norte eran del orden de un 10 por ciento más bajos que los de Andalucía, si se aplicaba en ambos una misma fórmula de arqueo.

En el año 1590 Felipe II dispuso, mediante una cédula fechada el 20 de agosto, que el codo de ribera fuese, en lo sucesivo, el único empleado en el arqueo de naves. Asimismo, el tonel macho pasó a denominarse tonelada. La medida, aparte de buscar un mayor beneficio para la hacienda real, procuraba poner orden en tal delicado asunto.¹¹

El tamaño de los barcos del siglo XVI se expresaba en unidades de volumen, toneles o toneladas, que pretendían reflejar su capacidad de carga. El arqueo de los navíos resultaba importante para los constructores, pues tenía una relación con la cantidad de madera necesaria para su construcción

⁵ *Ibidem*. A estas sucedieron las de 1607 de Felipe III, con reglas para la construcción de galeones de hasta 1.351 toneles y 5/8, citadas por FD en *A la mar madera*, (libro quinto de las *Disquisiciones Náuticas*), pp. 50 a 52 y 375-376.

⁶ CASADO, p. 123.

⁷ TOME CANO, fol. 14v, indica: «Lo primero que se ofrece, y que hay que saber para que una Nao tenga buen fundamento en toda su Fabrica, Cuespo (*sic*) [Cuerpo], y cosas que le convienen: es la Manga que a de tener; pues de ella como de Medida la mas principal, se han de sacar y se han de formar las demás que ha de tener...»; y más adelante, en el fol. 15: «Lo tercero que hay que saber es que todos los maestros españoles, italianos y de otras naciones, que manejan estas fábricas de naos, han tenido uso de les dar a un codo de manga, dos de quilla; a otro de manga, tres de eslora; y a tres de manga, uno de plan; y el puntal a tres cuartos de la manga.» Aunque en esta explicación inicial da al puntal tres cuartos de la manga, en los ejemplos de arqueos utiliza un valor de media manga. Definida, asimismo, por Rodrigo Vargas (AGI, RP, leg. 260, 2, r^o), citado por CASADO, p. 123, que pone de manifiesto las erróneas versiones de diversos autores. La regla as, dos, tres es nombrada por algunos autores como regla tres, dos, as.

⁸ Como excepciones conviene señalar las ya indicadas al referirnos al uso del codo de ribera (notas 13, 14 y 15 del anexo anterior). Ver asimismo OLESA, p. 248. *Este*, sin embargo, no acierta a distinguir el codo de Burgos (de 32 dedos) del codo de ribera (de 33) e incurrir, con ello, en el mismo error de muchos autores. Ver también CASADO, p. 66, y doc. 2859.

⁹ GARCÍA DE PALACIO, *Instrucción náutica*, fols. 89v a 90v.

¹⁰ Véase carta de Cristóbal de Barros a Felipe II, de 20 de enero de 1580, en AGS, Guerra Antigua, leg. 96, núm. 63. Transcrita íntegramente por CASADO, pp. 287 y 288. Ver también SIDDERS, p. 78. CASADO, p. 66, tras un exhaustivo estudio de los documentos españoles relativos a arqueos es tajante en este aspecto:

«... contamos con la evidencia de que la totalidad de los arqueamientos del siglo XVI que hemos localizado fueron hechos, en el norte, con el codo de ribera y, en el Atlántico andaluz, con el castellano de dos tercios de vara.»

Gracias a los datos facilitados por Eduardo Trueba, (ver nota 2 anterior) tenemos conocimiento de la utilización en Málaga del codo de 34 dedos, como tendremos ocasión de comprobar al referirnos al arqueamiento de Pero Díaz Riquel.

¹¹ CASADO, p. 65 y nota 122 de dicha página. El texto lo transcribe íntegramente en su apéndice núm. 9.

y con el trabajo de los carpinteros de ribera y, por otra parte, servía de base contractual para redactar los asientos y como referencia para cobrar determinadas primas que, para fomentar la construcción, otorgaba la Corona. También resultaba importante para los dueños de los navíos, pues por ellos se regulaban los fletes, las alcabalas e incluso los sueldos de los propios navíos cuando eran embargados o alquilados por el rey.

En la determinación del arqueo de los barcos de la Gran Armada, lo mismo que sucedía con sus oponentes ingleses, hay dos aspectos de interés que conviene distinguir: el valor de las unidades empleadas y los procedimientos o fórmulas que se utilizan. Es la mezcla de ambos aspectos lo que conduce a unos resultados concretos en cada caso.

En cuanto a las unidades empleadas en España, tenemos conocimiento de dos en principio diferentes: el tonel macho del Cantábrico y la tonelada castellana o andaluza de carga. A partir de 1590, como hemos visto, se adopta con carácter general el tonel macho y se le llama tonelada.

Hemos dicho que la tonelada española (lo mismo que la inglesa) tenía dos pipas. La existencia de diferentes sistemas de arqueo en el norte y en el Atlántico andaluz daba lugar a resultados en ocasiones algo distintos y ello ha conducido a la impresión de que las toneladas (tonel macho o tonelada andaluza) eran diferentes.

Sin embargo, como puede apreciarse en el estudio del apéndice III, se trata de una impresión falsa. Cuando Escalante de Mendoza dice que «diez toneladas de Vizcaya son doce toneladas de las nuestras» no está diciendo que 1 tonel equivalga a 1,2 toneladas andaluzas, lo que, por otra parte, supondría que el arqueo sería idéntico en ambos casos. Está diciendo que si el arqueo de un barco es de 100 toneladas según los cálculos de Vizcaya, será de 120 toneladas según los de Andalucía, pero referidos a la misma tonelada.

Es evidente que el tonel macho del Cantábrico y la tonelada andaluza de carga eran lo mismo. Las pipas eran idénticas con independencia de su lugar de fabricación. Los toneleros de ambas zonas usaban las mismas medidas: 2 codos y medio de alto y codo y medio de diámetro mayor. Los codos usados, en todos los casos, eran de 2/3 de vara o 32 dedos. Como se indica en el apéndice III, tanto en Sevilla como en Santander, Álava y Vizcaya se utilizaba como medida lineal la vara de Castilla, en tanto que en Guipúzcoa se usaba una vara prácticamente igual (837 mm en lugar de 836).

La unificación de los sistemas de arqueo que se ordenó en 1590, en que fue adoptado el sistema de Cristóbal de Barros, tuvo la consecuencia de que el resultado numérico de los arqueamientos fuese el mismo, puesto que la tonelada ya era la misma. La única precisión asociada a toneles machos o toneladas andaluzas es la referente al lugar del arqueamiento y no al tamaño de la tonelada.

En cuanto al tamaño de la tonelada (apéndice III), si nos referimos al contenido de un tonel, o dos pipas, la aplicación de la fórmula de Oughtred, matemático inglés del siglo XVI, que facilita Rubio Serrano, conduce al valor que ya hemos mencionado de aproximadamente 1 m³.

Veitia y Linaje asigna a un tonel el valor de 8 codos cúbicos de ribera (1,518376 m³), que coincide prácticamente con el de un cilindro circunscrito a las dos pipas (1,52911 m³). (Un codo de ribera tenía 33 dedos).

Sin embargo, y una vez admitido que la estiba era horizontal, el volumen del prisma circunscrito a las dos pipas es 2 x 1,52 x 2,5 codos cúbicos = 11,25 codos cúbicos = 1,946926 m³.

Este último valor es mucho más próximo al que debe tenerse en cuenta para interpretar los distintos arqueos, si bien no considera el sistema utilizado.

UNIDADES INGLESAS DE ARQUEO: PIPAS, TONELES Y TONELADAS

También en los resultados de los arqueos ingleses intervienen dos factores: el tamaño de las unidades y el sistema utilizado. Veamos, de momento, lo que se refiere al primero de dichos factores.

En la arquitectura naval inglesa del siglo XVI las medidas básicas de los barcos se expresan en pies y en pulgadas, cuyos valores métricos actuales son, respectivamente, 1 pie = 0,30479 m. y 1 pulgada = 0,02540 m. Lo normal es encontrar las medidas simplemente en pies, y solo cuando se requiere gran exactitud se indican también las pulgadas. La utilización de medidas en pies enteros es una de las fuentes de error más frecuentes en relación con los arqueos.

Es interesante comprobar la estrecha relación de las medidas de capacidad que se utilizan en los arqueamientos con el volumen de los contenedores que se empleaban en el mercado de vinos. Los valores métricos de las medidas más importantes son los siguientes:¹²

1 pulgada cúbica = 0,016387 dm³
1 galón de vino = 231 pulgadas cúbicas = 3,78625 dm³
1 galón imperial = 277 pulgadas cúbicas = 4,5435 dm³
1 tonel (tun) = 252 galones de vino =
= 210 galones imperiales =
= 2 pipas (pipes) =
= 4 bocoyes (hogsheads) = 954,135 dm³.

El tonel inglés (tun) tiene, como puede verse, un contenido muy parecido al del tonel español, que en términos aproximados es de 1 m³. Sin embargo, esta semejanza no debe utilizarse para llegar a ninguna conclusión en relación con los valores obtenidos mediante los sistemas de arqueo español e inglés, por ser su significado esencialmente diferente.

Mientras el tonel inglés (tun) parece que inicialmente se empleó para expresar arqueos netos (tons burden), finalmente su uso quedó asociado al contenedor, es decir, la capacidad de dos pipas, mientras que tanto los arqueos netos (tuns burden) como los arqueos brutos (tons and tonnage) acabaron expresándose en toneladas (tons).

ARQUEOS NETOS Y ARQUEOS BRUTOS

Ya hemos comentado que la capacidad de un navío para embarcar toneles, que denominamos arqueo neto, no era muy utilizada en España y sí lo era en Inglaterra donde se denominaba tons burden (o tons in burden), en tanto que la capacidad de carga a granel, que denominamos arqueo bruto, era la normalmente utilizada en España (toneladas de mercante, de merchante o de mercader) y que en Inglaterra se la denominaba tons and tonnage.

Para conocer las relaciones existentes entre unos y otros arqueos, tanto en el caso español como en el inglés es preciso acudir a Tomé Cano y a W. Salisbury, respectivamente.

En el apéndice IV podemos apreciar el único testimonio que conocemos en el que se establece una clara diferencia entre los dos arqueos en España. El arqueo bruto, o toneladas de mercante era muy aproximadamente igual a los 4/3 del arqueo neto (que Tomé Cano denomina «toneladas de carga justas de las de mercader»).

También en dicho apéndice apreciamos que el arqueo bruto (tons and tonnage) es, en la Inglaterra de 1588, los 4/3 del arqueo neto (tons burden), según explica Salisbury.

TONELADAS OFICIALES

España

Hemos visto cómo las toneladas de mercante representan la medida objetiva del tamaño de los navíos españoles, en términos de su arqueo bruto.

Hay otras toneladas, denominadas toneladas de armada, toneladas de sueldo o simplemente toneladas, que dan lugar a unos tonelajes un veinte por ciento superiores a los de arqueo, y que requieren una explicación adicional para llegar a la interpretación correcta de su significado.

Por un lado, a las naves mercantes que se quería dotar de una cierta capacidad de defensa se les montaba una falsa cubierta («jareta» para García de Palacio y «cuarteles de ajedrez» para Tomé Cano), que producía un aumento ficticio del puntal del orden del 25 por ciento y, por consiguiente, un aumento ficticio del tonelaje de arqueo del mismo valor.¹³ Las toneladas así determinadas, pasaban a

¹² Ver SALISBURY, «Early tonnage measurement...» pp. 41 a 43, y JKL, doc. CCXIX.23.I de 8 de diciembre de 1588 (e.a.). Según Salisbury, en 1423 se dispuso que el «tun» debiera contener, al menos, 252 galeones de vino, lo que le hace poner en duda la capacidad real del «tun». Ver «List of dimensions» del propio Salisbury. Hay evidencia suficiente de su valor.

¹³ TOME CANO, fol. 20, e *Instrucción Náutica* de GARCÍA DE PALACIO, fols. 89v a 90v.

denominarse de armada. El tanto por ciento de aumento que debía aplicarse a las toneladas de mercante para calcular las de armada, llamado refacción, aunque tuvo otros valores, parece que en la segunda mitad del siglo XVI se estabilizó en el 20 por ciento.¹⁴

Esta tonelada de armada a la que, por tanto, podría asignarse erróneamente un valor equivalente al de la tonelada de mercante dividido por 1,2¹⁵ tuvo otra utilidad muy diferente a la que lo asocia al tamaño de los barcos.

Como acertadamente comenta Casado,¹⁶ el sueldo que la Real Hacienda pagaba a los particulares, a los que embargaba o alquilaba navíos la Corona, se mantuvo en 110 maravedís por tonelada al mes desde 1509 hasta 1552, si bien fue actualizada de algún modo alrededor de 1520 en que pasó de referirse a las toneladas de mercante a referirse a las toneladas de armada. Implantada definitivamente la tonelada de armada como unidad a la que se asociaba el sueldo de los navíos, hubo nuevas revisiones en 1553 y 1574 en que pasó, respectivamente, a 170 y 204 maravedís por tonelada y mes.

Lo anterior explica claramente que, aunque con un origen relacionado en cierta manera con el tamaño de los navíos, lo que realmente consagró el uso de la tonelada de armada fue una finalidad meramente administrativa, que la convirtió ciertamente en una unidad de cuenta, conocida con frecuencia como tonelada de sueldo.

Esta circunstancia, reconocida por muchos autores¹⁷ como verdadero significado de la tonelada de armada, se asocia por otros con el incremento del 33 por ciento que aplican los ingleses a su arqueado neto (tons in burden) para obtener el arqueado bruto (tons and tonnage), como en su momento veremos, para establecer paralelismos desafortunados.

Inglaterra

De la información del apéndice V se deduce que en la Inglaterra del siglo XVI, las toneladas oficiales utilizadas como unidades de cuenta para la determinación del sueldo de los navíos son sensiblemente iguales a las «tons and tonnage» que expresan sus arqueados brutos.

SISTEMAS ESPAÑOLES DE ARQUEO

Hasta mediado el siglo XVI no se conocen más sistemas de arqueado que los empíricos, de los que Casado nos ofrece abundantes muestras.¹⁸ En esencia, se trataba de medir físicamente las pipas que cabían en cada una de las andanas y cubiertas. Este menester correspondía en la Casa de la Contratación de las Indias a los visitadores o arrumadores, que eran los encargados con ello de evitar que se produjesen fraudes. La experiencia adquirida por los visitadores en el ejercicio de su profesión les permitía hacer estimaciones por simple comparación de las medidas básicas de un navío (eslora o quilla, manga y puntal) de arqueado conocido, con las de cualquier otro cuyo arqueado se trataba de determinar.

Más adelante, estos mismos visitadores desarrollaron sistemas aritméticos, mediante fórmulas en las que intervenían las medidas básicas del navío (eslora, manga y puntal; o bien quilla, manga y puntal). En un apartado próximo presentamos las fórmulas de que tenemos constancia. Como veremos, responden a dos estructuras diferentes: una polinómica, es decir que contiene sumas, y otra potencial, es decir que es un producto de factores fácilmente convertible en potencia si se le aplica la regla «as, dos, tres».

¹⁴ Ver, por ejemplo, los cuatro arqueamientos del documento recogido en el apéndice 1 de CASADO. En todos ellos la «refacción» es del 25%. Ver también TOME CANO, fol. 40 (refacción 20%). Fernández Duro, en su transcripción de la fórmula de Cristóbal de Barros incluye lo siguiente:

«Para las naves que sirven en las armadas españolas se añaden 20 por ciento por las obras muertas que sirven para la gente de guerra, y no se da esto a las naves que van por flete con carga ni a las urcas.» (FD, *A la mar madera*, p. 152).

¹⁵ Resulta ocioso tratar de determinar el tamaño de esta tonelada que realmente no era una unidad de arqueado, sino de sueldo.

¹⁶ CASADO, p. 69.

¹⁷ Ver, por ejemplo, MARTIN & PARKER, pp. 317 y 318.

¹⁸ CASADO, pp. 73 y ss.

SISTEMAS INGLESES DE ARQUEO

El rudimentario sistema inglés de arqueo que se empleaba en 1582 se conoce hoy como «la antigua regla de Matthew Baker».¹⁹ Se basaba en la proporcionalidad que existía entre el valor resultante de multiplicar quilla por manga por puntal de distintos barcos con sus respectivas capacidades de carga.

Se procedía de la siguiente manera. Se partía de un barco de capacidad conocida, por ejemplo 100 toneles, y del número sólido o número índice que resultaba de multiplicar sus medidas básicas, por ejemplo 10.000, con $Q = 50$ pies, $M = 20$ pies y $P = 10$ pies. Para este barco, el arqueo neto o tons burden sería de 100 y su arqueo bruto con carga a granel, o tons and tonnage, sería el resultado de incrementar dicha cifra en $1/3$, es decir $4/3 \times 100$ o bien $133 \frac{1}{3}$ toneladas.

Partiendo de este barco de medidas y tons burden conocidos, para calcular las tons burden de otro que tuviese unas medidas de Q , M y P que diesen un número índice de, por ejemplo, 15.000, por regla de tres se obtenía el valor de 150 toneladas de mercancía en toneles, lo que correspondía a 200 toneladas (tons and tonnage) de carga a granel, o arqueo bruto.²⁰

Según un documento algo posterior, William Borough introdujo una precisión en la aplicación de la regla de Baker: la proporcionalidad solo era válida dentro de navíos del mismo tipo.

En opinión de Salisbury,²¹ Baker pudo haber obtenido idéntico resultado aplicando un divisor de 97,5 al número índice y Borough, con su restricción, podía haber empleado un divisor de 90. Sin embargo, quizás para facilitar las operaciones, se simplificó el sistema aplicándose un divisor de 100, que es el mismo que se señaló años más tarde, en 1626, en la Orden del Consejo de 16 de mayo, que determinó que:

$$\begin{aligned} \text{tons burden} &= Q.M.P : 100 \\ \text{tons and tonnage} &= 4/3 \text{ tons burden}^{22}. \end{aligned}$$

OTRAS MEDIDAS Y SISTEMAS DE ARQUEO

Por el interés que pueden tener para el lector, en el apéndice VI incluimos unos breves comentarios sobre algunas medidas y sistemas mediterráneos y portugueses.

FÓRMULAS DE ARQUEO

Ni en Inglaterra ni en España existían en el siglo XVI sistemas oficiales de arqueo, que en ambos casos se adoptaron en el siglo XVII. Existían, sí, unos procedimientos empíricos bastante primitivos (las estimaciones o las comparaciones del estilo de la vieja regla de Matthew Baker) y unos sistemas específicos de cada arqueador o arrumador.

En ambos casos, como a continuación podremos apreciar, el arqueo bruto en toneladas, en términos aproximados, era igual a $2/3$ del volumen de un prisma cuadrangular de dimensiones iguales a la eslora (E), la manga (M) y el puntal (P). El $1/3$ se quitaba al volumen en razón de los raseles o delgados de proa y popa. Lo anterior, para naves que observasen en sus dimensiones la regla as, dos, tres, conducía a una cifra que era el cubo de la manga.

Si las medidas estaban tomadas en codos de $2/3$ de vara, por ejemplo, el valor en codos cúbicos obtenido debía pasarse a toneladas (1 tonelada = 11,25 codos cúbicos). Si estaban en pies ingleses, el valor en pies cúbicos debía pasarse asimismo a toneladas (1 ton = 75 pies cúbicos). Las diferentes

¹⁹ Oppenheim, *Administration of the Royal Navy*, pp. 132 y 133, cit. por CARR LAUGHTON, p. 151. En JKL, doc. CCVIII.18 de fecha 22 de enero de [1587] (e.a.), se indica que Matthew Baker era hijo de James Baker, maestro carpintero de ribera en el reinado de Enrique VIII, y que él mismo fue también carpintero de ribera en los comienzos del reinado de Isabel I. John Davys se refiere a él como alguien que «por sus conocimientos sólidos excepcionales para la construcción de buques utilizables para cualquier fin, no tenía rival en ninguna nación.»

²⁰ CARR LAUGHTON, *ibidem*, nota 3.

²¹ SALISBURY, «Early tonnage measurement...» pp. 45 a 51.

²² *Ibidem*. Hubo, no obstante, variaciones en el denominador que llegaron en ocasiones, a reducirlo hasta 65. Según CARR LAUGHTON, diferentes circunstancias hicieron que las cifras de los portes tendiesen a aumentarse o disminuirse: en 1588 los tonelajes obtenidos eran notablemente inferiores a los reales, circunstancia que también comentamos en el apéndice IV.

fórmulas de arqueo conducen a unos valores que, en todo caso, son muy próximos a los indicados, y en consecuencia, a unos arqueos brutos (toneladas de mercante o tons and tonnage) similares.

A continuación vamos a comentar once fórmulas de arqueo (diez españolas y una inglesa), todas de la segunda mitad del siglo XVI.

La primera de ellas es la del presidente-visitador que transcribe Casado:²³

$$A_{pv} = \frac{QMP}{12} \text{ toneladas.}$$

Las medidas están tomadas en codos de Castilla, de 2/3 de vara o 32 dedos, y para naves construidas según la regla as, dos, tres la expresión podría reducirse a $M^3:12$. Es una expresión de arqueo bruto, o toneladas de mercante.

La segunda fórmula es la primera de Rodrigo Vargas, que transcribe también Casado:²⁴

$$A_{rva} = E \cdot \left(\frac{M}{2} + P \right)^2 \cdot \frac{1}{32} \text{ toneles.}$$

Las medidas están asimismo tomadas en codos de Castilla y, para naves construidas según la regla as, dos, tres, la expresión podría reducirse a $3 M^3:32$ o bien $M^3:10,67$. Es una expresión de arqueo bruto o toneladas de mercante.

La tercera fórmula es la primera de Cristóbal de Barros, que transcribe Casado:²⁵

$$A_{cva} = E \cdot \left(\frac{M}{2} + P \right)^2 \cdot \frac{1}{32} \cdot \frac{19}{20} \text{ toneles.}$$

Las medidas están tomadas en codos de ribera de 33 dedos, y para naves construidas según la regla as, dos, tres, la expresión podría reducirse a $0,95 (3 M^3:32)$, o bien $M^3:10,13$. Es una expresión de arqueo bruto o toneladas de mercante.

La cuarta fórmula es la segunda de Cristóbal de Barros, que transcribe asimismo Casado:²⁶

$$A_{cbb} = \frac{EMP}{32} \cdot \frac{19}{20} \text{ toneles.}$$

Las medidas están tomadas, como en la anterior, en codos de ribera, de 33 dedos, y para naves construidas según la regla as, dos, tres, la expresión podría reducirse al mismo valor que en el caso

²³ Casado lo denomina así por aparecer en un documento del Archivo General de Indias incluido en un legajo rotulado *Papeles y relaciones de la revista que recogió el presidente siendo visitador*, de alrededor de 1560. El documento, con signatura AGI, Patronato, leg. 260, 2, r^o 41, se titula *Las medidas y horden que se suelen thener quando se hazen las Naos* y, como ya se ha indicado, está transcrito en el apéndice 2 de CASADO (ver pp. 80 a 82 y 265 a 270). En el ejemplo que incluye el documento, con $M = 10$, $Q = 20$ y $P = 8$ se llega a $A = 133,375$ toneles, en tanto que con la regla as, dos, tres correspondería un $P = 5$, lo que daría un arqueo bruto 5/8 del anterior, es decir, 86,36 toneles. La fórmula es similar a la utilizada por los ingleses.

²⁴ Ver CASADO, pp. 81 a 84, y doc. AGI, Real Patronato, leg. 260, 21, r^o 35, que transcribe íntegramente en su apéndice 3, pp. 271 a 274. Corresponde a documentos de los años 1565 a 1575 y se debe al capitán Rodrigo Vargas, también visitador.

²⁵ AGS, GA, leg. 96, núm. 63 transcrito íntegramente en CASADO, pp. 85 y ss. Aparte de los codos utilizados, esta primera fórmula de Cristóbal de Barros resulta casi idéntica a la primera de Rodrigo Vargas. La única diferencia es la aplicación de un factor (19/20) que equivale a la reducción de un 5 por ciento para tener en cuenta los delgados o raseles de proa y popa. (Ver nota 26).

²⁶ TOME CANO, fols. 39v; y FD, *Arca de Noé*, (libro sexto de las *Disquisiciones Náuticas*), pp. 80 a 84. Fernández Duro, en su transcripción de este sistema aclara que el 5 por ciento de reducción por gorja y raser, «... no se quita en las urcas ni filipotes porque no tienen gorja ni raser». También aparece esta fórmula en un documento anónimo (c. 1618) incluido en la col. Vargas Ponce del Museo Naval de Madrid y citado por Fernández Duro en *A la mar madera*, pp. 150 a 154. Ver también CASADO, pp. 77, y 85 y ss. Para medidas que se ajusten a la regla as, dos, tres, las dos fórmulas de Cristóbal de Barros conducen a resultados idénticos. Para los casos en que se apartan de la regla, Barros indica las correcciones que deben aplicarse, que Casado describe con detalle y que obviamos aquí por apartarse de nuestro objetivo.

anterior, es decir 0,95 (3 M³:32), o bien M³:10,13. Es una expresión de arqueo bruto o toneladas de mercante.

La cuarta fórmula (variante) es asimismo de Cristóbal de Barros:

$$Acbb = 0,97 \text{ (EMP : 16) toneles machos.}$$

Las medidas están tomadas como en las dos anteriores, en codos de ribera de 33 dedos, y para naves construidas según la regla as, dos tres, la expresión podría reducirse a M³:10,67. Es una expresión de arqueo bruto o toneladas de mercante.

La quinta fórmula es de Igurrola y como las siguientes, también transcritas por Eduardo Trueba, se refiere a arqueamientos de las galeazas de Álvaro de Bazán realizados en Andalucía en el decenio de 1550.²⁷

$$Aig = \frac{EMP}{24} \text{ toneladas.}$$

Las medidas están tomadas en codos de Castilla, de 32 dedos, y para naves construidas según la regla as, dos, tres, la expresión podría reducirse a M³:16. Es una expresión de arqueo neto o, según Tome Cano, como más adelante veremos, de «toneladas de carga justas de las de mercader».

La sexta fórmula es de Riquel, y la transcribe Eduardo Trueba:²⁸

$$Ar = \frac{EMP}{20,125} \text{ toneladas.}$$

Las medidas están tomadas en codos de Málaga, de 34 dedos, y el resultado coincide sensiblemente con el de la fórmula anterior gracias a la sustitución del denominador 24 por el de 20,125. Para naves construidas según la regla as, dos, tres, la expresión podría reducirse a 3 M³:40,25 o bien M³:13,42. Es una expresión de arqueo neto o de «toneladas de carga justas de las de mercader».

La séptima fórmula se debe a Igurrola y a Pídrola y la transcribe, asimismo, Eduardo Trueba:²⁹

$$Aip = \frac{EMP}{16,875} \text{ toneladas.}$$

Las medidas están tomadas en codos de Castilla, de 32 dedos, y para naves construidas según la regla as, dos, tres, la expresión podría reducirse a M³:11,25 es decir, exactamente el valor en codos cúbicos del cubo de la manga, reducido a toneles. Es una expresión de arqueo bruto, o toneladas de mercante.

La octava fórmula se debe a Pídrola y a Felipe y la transcribe, como las anteriores, Eduardo Trueba:³⁰

$$Apf = \frac{2}{3} \cdot \frac{EMP}{11} \text{ toneles.}$$

²⁷ TRUEBA, «Galeazas cantábricas...», p. 91.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ *Ibidem*, pp. 91 y 92.

³⁰ *Ibidem*, p. 93.

Las medidas están tomadas en codos de Castilla de 32 dedos, y para naves construidas según la regla as, dos, tres, la expresión podría reducirse a $M^3:11$, muy similar a la anterior. Es una expresión de arqueo bruto o toneladas de mercante.

La novena fórmula procede del mismo documento de Rodrigo Vargas antes citado:³¹

$$\text{Arvb} = \left(Q + \frac{M}{2} P \right) \cdot \left(\frac{M}{2} + P \right)^2 \cdot \frac{1}{32} \text{ toneles.}$$

Las medidas están tomadas en codos de Castilla, de 32 dedos y, para naves construidas según la regla as, dos, tres, su expresión podría reducirse a $3 M^3:32$, o bien $M^3:10,67$, es decir, el mismo valor que la primera fórmula de Rodrigo Vargas (segunda anterior), ya comentada. Es, asimismo, una expresión de arqueo bruto o toneladas de mercante.

La décima fórmula procede de Tomé Cano. Como se indica en el apéndice IV, este autor considera los denominadores de 24 y de 20 para los años 1580 y 1610 aproximadamente, adoptamos el de 22,5 para 1588:

$$\text{Atc} = \frac{\text{EMP}}{22,5} \text{ toneladas.}$$

Las medidas están tomadas en codos de Castilla, de 32 dedos, y para naves construidas según la regla as, dos, tres, la expresión podría reducirse a $M^3:15$. Es una expresión de arqueo neto o «toneladas de carga justas de las de mercader».

La undécima fórmula, estudiada en el apéndice IV, es inglesa y tras diversas variaciones del valor de 100 que figura en el denominador, fue la más ampliamente aceptada hasta su adopción definitiva en 1626.

$$\text{Ai} = \frac{\text{QMP}}{100} \text{ toneladas.}$$

Las medidas están tomadas en pies ingleses y para naves construidas según la regla as, dos, tres, la expresión podría reducirse a $M^3:100$. Es una expresión de arqueo neto (tons in burden). La correspondiente expresión del arqueo bruto (tons and tonnage) es $4/3$ del valor anterior o, en forma reducida, $M^3:75$.

COMPARACIONES

Para poder comparar los resultados a que conducirían las fórmulas anteriores, veamos un ejemplo práctico. Supongamos una nave que sigue la regla as, dos, tres y a la que la aplicación de la 7ª fórmula da un arqueo bruto de 100 toneladas. Su manga en codos de 32 dedos y en otras unidades sería:

$$\begin{aligned} M &= 10,40042 \text{ codos de Castilla (32 d) =} \\ &= 10,08525755 \text{ codos de ribera (33 d) =} \\ &= 9,788630588 \text{ codos de Málaga (34 d) =} \\ &= 19,01522983 \text{ pies ingleses.} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} (1 \text{ codo de Castilla} &= 2/3 \text{ vara} = 0,557270 \text{ m}) \\ (1 \text{ pie inglés} &= 0,30480 \text{ m}). \end{aligned}$$

³¹ Ver nota 24 anterior. A diferencia de la primera, utiliza la quilla en lugar de la eslora. Casado no estudia esta segunda fórmula de Rodrigo Vargas.

La aplicación de las once fórmulas indicadas (convenientemente multiplicados por 4/3 los arqueos netos de la 5ª, 6ª y 9ª) daría lugar a los siguientes arqueos brutos:

Fórmula	Reducción	Medidas	Arqueo bruto
1	M ³ :12	1c = 32d	93,75 oneladas
2	3M ³ :32	1c = 32d	105,47 toneladas
3	0,95 (3 M ³ :32)	1c = 33d	91,36 toneladas
4	0,95 (3 M ³ :32)	1c = 33d	91,36 toneladas
4v	M ³ :10,67	1c = 33d	105,44 toneladas
5	4/3 (M ³ :16)	1c = 32d	93,75 toneladas
6	4/3 (3 M ³ :40,25)	1c = 34d	93,21 toneladas
7	M ³ :11,25	1c = 32d	100 toneladas
8	M ³ :11	1c = 32d	102,27 toneladas
9	3M ³ :32	1c = 32d	105,47 toneladas
10	M ³ :11	1c = 32d	102,27 toneladas
11	M ³ :75	pie inglés	91,67 tons

Las conclusiones a que podemos llegar son las siguientes:

– Salvo el arqueo 4v, los arqueos del Atlántico andaluz (1, 2, 5, 6, 7, 8, 9 y 10) son, en general, superiores a los del norte (3 y 4):

- Los 2 y 9, un 15,4% superiores.
- El 8 y el 10, un 11,9% superiores.
- El 7, un 9,5% superior.
- Los 1 y 5, un 2,6% superiores.
- El 6, un 2% superior.

– Los arqueos del norte (3 y 4 de Cristóbal de Barros) son prácticamente coincidentes con los ingleses.

Hemos comentado que, a pesar de la existencia de una fórmula para determinar el arqueo neto de los navíos españoles, que aproximadamente resultaba los 3/4 de su arqueo bruto, el uso de dicho indicador no era frecuente, en tanto que sí lo era entre los ingleses.

La aclaración, ya citada, de Carr Laughton comporta que el concepto equiparable a las tons and tonnage sea el de los toneles o toneladas de arqueo bruto y, en modo alguno, las toneladas de sueldo (o de armada) españolas, como ha quedado suficientemente probado.

Aunque los barcos ingleses no se ajustaban fielmente a la regla «un, dos, tres» y, en general, tenían más quilla que los españoles para la misma eslora, las diferencias entre las proporciones que guardaban unas y otras medidas básicas eran muy pequeñas. Por otra parte, desde mediado el siglo XVI los constructores ingleses fueron aumentando la quilla y el puntal en relación con la manga, de tal modo que en la primera época de Isabel alcanzaron las medidas óptimas, aunque las rebasaron y no lo advirtieron hasta más tarde.³²

A pesar de todo lo anterior, la simple comparación de las fórmulas inglesa y española (2ª de Barros), suponiendo $E=3Q/2$, para un barco de las mismas medidas de E, M y P, conduce a un resultado prácticamente idéntico:

$$\text{arqueo bruto (toneles)} = 0,996 \text{ tons and tonnage.}^{33}$$

³² TOM GLASGOW, pp. 177 a 187.

³³ Es decir, utilizando las fórmulas cuarta y undécima:
arqueo bruto = (19 E.M.P): (16 x 20) toneles, y
tons and tonnage = 4 Q.M.P: 300 tons.
Un codo de ribera = 1,8855113 pies ingleses.

A la vista de lo expuesto resulta claro que para comparar los tamaños de los navíos españoles e ingleses, dado que los primeros se arquearon según el sistema de Cristóbal de Barros, basta con comparar las cifras de sus respectivos arqueos brutos, es decir los valores de las toneladas de mercante o toneles de los navíos españoles con las tons and tonnage de los navíos ingleses.

Al mismo resultado se llega, con una aproximación más que razonable, haciendo los cálculos cruzados, es decir, aplicando la fórmula española a los barcos ingleses, o la fórmula inglesa a los españoles. Laughton lo hace, por ejemplo, con el *Dreadnought* y obtiene el mismo valor para el arqueo bruto, es decir 480 toneles españoles o tons and tonnage.³⁴ Aclara a continuación que las toneladas de armada, o de sueldo, españolas serían 574.

Conviene, por tanto, ser cautos cuando se comparan arqueos de barcos ingleses y españoles participantes en la jornada y tener en cuenta que, si las cifras españolas están en toneladas de armada, es preciso multiplicarlas por 3/4 para que expresen lo que en un barco inglés son sus tons and tonnage en forma muy aproximada, regla de la cual deben excluirse las urcas, para las que el factor es 1.

Lo anterior explica lo sucedido con el *San Salvador*, ampliamente comentado por muchos autores, de los que buena parte se han contentado con afirmar, como Parker, que los españoles y los ingleses usaban formas dispares para calcular el tonelaje y que es probable que el método español arrojara una cifra más alta.³⁵ En el tan manido caso del *San Salvador*, que figura en las listas españolas con 958 toneladas (de armada), aunque parece por sus medidas que debía rondar las 800, los ingleses en una estimación a ojo le asignan 600 tons and tonnage en el inventario que de sus efectos elaboran en Portland³⁶ y que debía corresponderse, con bastante aproximación, con su arqueo bruto en toneles machos.

La relación entre el tonel español y la tonelada inglesa (ton burden) ha sido desde hace tiempo motivo de una sorda polémica, sin que los testimonios de los que han estudiado con más rigor el asunto hayan llegado a prevalecer.

Es cierto que, refiriéndose a su contenido, el «tonel inglés (tun)» resulta prácticamente igual al tonel macho (0,954 m³ contra 1,009 m³) y ello da aparentemente a la tonelada inglesa (ton) un valor de 3/4 de tonel macho, si no tenemos en cuenta que ya no nos referimos a su contenido, sino al valor que resulta de igualar arqueo neto y arqueo bruto, lo cual es erróneo. Por ello, no resulta posible, como ya hemos advertido, llegar a alguna conclusión en relación con los arqueamientos simplemente basándose en esos valores. La razón es que tanto para los ingleses como para los españoles las medidas de arqueo tenían un significado distinto que dependía, fundamentalmente, de los espacios que unos y otros consideraban incluidos en dichos arqueos, que eran diferentes, y a las fórmulas empleadas por unos y por otros.

Lo anterior obliga, si en definitiva se trata de comparar los tamaños de los navíos que se enfrentaron, a comparar los valores de los arqueos de los barcos con los dos sistemas. Hay varios autores que lo han hecho y han llegado a la misma conclusión: los valores de los arqueos brutos (tons and tonnage y toneles machos) son sensiblemente coincidentes. Lo que a veces no resulta fácil es expresar la afirmación anterior.

Casado, por ejemplo,³⁷ indica: «De cualquier modo, tras efectuar las operaciones cruzadas, lo que resulta es que la “ton in burden” venía a valer un 30% más que el tonel macho del Cantábrico, diferencia que se equilibraba cuando se le añadía un tercio para obtener la “ton and tonnage”». Es evidente que no se refiere a los valores intrínsecos de dichas unidades, sino a las cifras que resultan de su aplicación práctica, es decir, a que el número de toneles o de «tons and tonnage» de cualquier barco, español o inglés, son sensiblemente coincidentes.

Lo mismo sucede con Lander, cuando explica el número de marineros que llevaban los españoles: uno por cada 7 toneladas españolas (de mercante, o toneles) o 4 y media inglesas (tons burden), lo que conduce prácticamente al mismo resultado. Afirma, algo más adelante, que la tonelada inglesa (ton burden) era un 35% mayor que la española, lo cual viene a confirmar lo anterior.³⁸

³⁴ Ver CARR LAUGHTON, p. 152. Sin embargo, afinando un poco más los cálculos con la fórmula española se obtienen 490 toneles y 588 toneladas de armada, valores ligeramente superiores.

³⁵ MARTIN & PARKER, pp. 317,318, 554 y 555.

³⁶ JKL, doc. CCCV. 49, II, de 24 de agosto de 1588 (e.a.). CASADO, p. 383, le asigna un valor de 798 toneles, aparentemente alto.

³⁷ CASADO, p. 227. Aunque habla de un 30%, se refiere después a 1/3, es decir, algo más.

³⁸ LANDER, pp. 359 a 364. Ver también THOMSON, p. 154.

Mucho más claro y directo resulta Laughton cuando indica que las toneladas de «peso muerto» (tons and tonnage) son iguales a las toneladas de mercante (toneles) de los españoles, tras poner el ejemplo práctico del *Dreadnought*: 480 y 478 con las fórmulas inglesa y española respectivamente, lo cual, ciertamente, es suficiente igualdad.³⁹

El prestigioso autor de *Full fathom five*, Colin J.M. Martin, no está acertado en el tratamiento de este tema y no tenemos noticia de que haya rectificado lo que publicó en un artículo del *Mariner's Mirror* en 1977.

Martin parte de las dimensiones conocidas de seis naos levantiscas para calcular sus arqueos aplicando las fórmulas inglesa y española y llega a la conclusión de que las cifras que expresan las toneladas de armada y las tons and tonnage son iguales. La coincidencia numérica, además, la amplía al terreno conceptual: para él los significados de ambos términos son coincidentes. Su conclusión es que, aun tratándose de un ejemplo poco concluyente, el resultado sugiere que los tamaños de los navíos de los dos países, probablemente, debieron haber sido más próximos a los expresados por sus tonelajes (tons and tonnage y toneladas de armada) de lo que se ha venido suponiendo.⁴⁰

La asombrosa coincidencia de los resultados de Martin al aplicar ambas fórmulas a la *Lavia* resulta igualmente asombrosa cuando se aplica a las otras cinco naos. El análisis detallado del proceso que utiliza, sin embargo, conduce a una conclusión bien distinta.

En el documento español se utiliza una variante de la segunda fórmula de Cristóbal de Barros, en la que se descuenta un 3 por ciento por gorja y raser en lugar del normal 5 por ciento. Sin embargo, esta diferencia no puede tenerse en cuenta en modo alguno; la aplicación de la fórmula española es correcta. El secreto de la errónea conclusión de Martin se encuentra en la aplicación de la fórmula inglesa, para la que precisa hacer un cálculo estimado de la quilla.

Ambas fórmulas son esencialmente iguales si se supone que existe una determinada proporcionalidad entre los valores de eslora y de quilla. En efecto, la fórmula española da el valor de los toneles machos multiplicando los valores E.M.P, expresados en codos de ribera, por un coeficiente; en tanto que la inglesa da las tons and tonnage aplicando otro coeficiente al producto de los valores Q.M.P, expresados en pies ingleses.

Dado que el documento que utiliza Martin facilita los valores de E, M y P, para aplicar la fórmula inglesa le resulta necesario calcular Q partiendo del valor conocido de E. Para ello, utiliza la relación de Q/E igual a 53/65 que proporciona Veitia y Linaje en su *Norte de Contratación*⁴¹ para un galeón de 700 toneladas. Es importante referir dicho valor, de 0,815, al año 1672, es decir, un siglo después de la época aproximada de construcción de la nao de que se trata.

Conviene insistir en la evolución que se produjo en la construcción naval, tanto en Inglaterra como en España, a partir de la segunda mitad del siglo XVI.

En el estudio del apéndice VII puede apreciarse claramente la citada evolución. En el período que se extiende desde 1560 a 1587 los abundantes datos que facilita José Luis Casado para galeones «mayores» y naos, salvo en algún caso atípico, reflejan relaciones Q/E comprendidas entre 0,64 y 0,66. Sabemos que en la época de la Gran Armada los barcos españoles tenían un mayor lanzamiento y, en consecuencia, una menor relación Q/E que los ingleses.⁴²

Diego García de Palacio, en su *Instrucción Náutica* publicada en 1587, da para una nao de 34 codos de quilla una eslora de 51 codos (ambas cifras expresadas en codos de 2/3 de vara),⁴³ lo que equivale a una relación Q/E de 2/3 o 0,67, es decir, exactamente la que corresponde según la regla as, dos, tres.

Tomé Cano, en 1611, se queja del exceso de lanzamiento de las naos y sugiere se disminuya, dando tres codos de quilla por cada uno de manga para las naos de hasta 12 codos de manga y a partir de ese valor por cada codo de aumento de la manga se aumenten tan solo 2 a la quilla.⁴⁴ La media de los valores de Q/E que resulta, en la propuesta de Tomé Cano, para los navíos del tamaño de las naos levantiscas es de 0,762, por lo que parece que en esa época debía rondar el valor de 0,70, pues es relativamente próxima a 1588 y si fuese sensiblemente superior no tendrían sentido sus quejas.

³⁹ CARR LAUGHTON, pp. 153 y 154.

⁴⁰ En el apéndice VII se incluye un estudio detenido de este asunto.

⁴¹ VEITIA, p. 172, citado en COLIN MARTIN.

⁴² Sobre este asunto, ya comentado, ver CASADO, p. 227.

⁴³ GARCIA DE PALACIO, *Instrucción Náutica*, fols. 89v y 92.

⁴⁴ TOME CANO, fols. 18 a 20.

La evolución, en términos bastantes exactos, de la relación Q/E correspondiente a los navíos españoles, y en concreto a los galeones y naos, es la siguiente

Años 1560 a 1587	0,65
Año 1587	0,67
Año 1611	0,70
Varios años después	0,76
Año 1672	0,82

A la vista de dicha evolución y de la característica especial de las naos levantiscas de tener un lanzamiento ligeramente inferior a la generalidad de las naos y galeones, hemos adoptado para aquellas el valor de Q/E=0,68, como se indica en el apéndice VII.

Con respecto a los navíos ingleses, ya se ha comentado que la tendencia a partir de mediado el siglo XVI fue la de ir aumentando la quilla y el puntal en relación con la manga. Sin embargo, la repercusión de estos cambios no parece haber afectado a la expresión del arqueado neto de los barcos, Q.M.P:100, y así lo considera Martin.

Al margen de la errónea interpretación de dicho autor de los valores de los toneles que, insistimos, representan arqueado bruto, y de las toneladas de armada, que son una unidad de cuenta proporcional al tamaño de los barcos en toneles, se debe admitir que no hay nada que objetar a las cifras que obtiene en la aplicación de la fórmula española, incluida la disminución de un 3 por ciento por los delgados de proa y popa.

En cuanto a la aplicación de la fórmula inglesa, es preciso señalar que los valores de quilla que utiliza son sensiblemente superiores a los determinados en nuestro estudio, lo que da lugar a una relación Q/E de 0,815 en lugar de 0,68. Ello conduce a unos resultados excesivos tanto de tons burden como de tons and tonnage para la *Lavia* y a sus desafortunadas conclusiones.

Rehaciendo los cálculos de Martin con el valor indicado de Q/E=0,68 obtenemos, (apéndice VII):

	Tons and tonnage	Toneles machos	Toneladas de sueldo
<i>San Nicolás</i>	637,79	636,20	763,44
<i>Anunciada</i>	587,10	585,64	702,77
<i>Santa María de Visón</i>	461,90	460,75	552,90
<i>Galeón de Florencia</i>	772,83	770,91	925,09
<i>Regazona</i>	903,62	901,37	1.081,65
<i>Lavia</i>	608,10	606,59	727,90

Como se puede observar, las cifras de tons and tonnage y de toneles machos son prácticamente coincidentes, y son estos valores los que reflejan en forma objetiva el tamaño de las seis levantiscas.

Respecto a las toneladas de sueldo, parece adecuado admitir en lugar de las cifras arriba indicadas las que figuran en el apéndice VII, que son las oficiales (normalmente negociadas) y que solo tienen un valor administrativo.

No tiene sentido utilizar las toneladas de armada (o de sueldo) españolas en relación con el tamaño de los barcos, aunque su expresión, en general, corresponda a la de 1,2 veces los toneles. Tampoco es adecuado utilizar las tons burden inglesas (3/4 de las tons and tonnage) más que como expresión del arqueado neto, que solo pueden equipararse a los valores que se obtienen con la fórmula que para ello facilita Tomé Cano y que aproximadamente conduce a un valor de las 3/4 partes del arqueado bruto en toneles machos.

Es lamentable que un prestigioso autor como Martin no haya rectificado el error cometido, por la indudable ligereza de su «guesstimation» de los valores de Q/E, en una prestigiosa publicación en cuyo nombre se entrelazan las más hondas y seculares tradiciones navales británica y española: *Espejo de Navegantes (The Mariner's Mirror)*.⁴⁵

⁴⁵ Sobre su deleite en señalar los errores aritméticos que aparecen en los documentos españoles, invitamos al lector a que revise los que aparecen en los siguientes documentos ingleses de los *State Papers* de Laughton, (todas las fechas e.a.):

Como consecuencia de todo lo anterior podemos resumir que las cifras que expresan los arqueos brutos (toneladas de mercante o toneles, y tons and tonnage) de los navíos españoles e ingleses son las que pueden utilizarse con mayor rigor para comparar sus tamaños. Las fórmulas empleadas en ambos casos conducen a unos resultados muy similares cuando se aplican a un mismo navío y, si por el lado español se emplean las fórmulas de Cristóbal de Barros, la identidad es casi absoluta.

ENTIDAD RELATIVA DE LAS FUERZAS

En el apéndice VIII, tras revisar con la mayor ecuanimidad las cifras de toneladas españolas e inglesas publicadas por diversos autores y los numerosos documentos, expresamos las cifras que, a nuestro juicio, reflejan más fielmente el tamaño de los navíos. Dichas cifras expresan su arqueo bruto en toneladas, es decir en toneles machos y en tons and tonnage, unidades de las que hemos comentado su práctica identidad métrica y conceptual.

El resultado, referido a la totalidad de los navíos de cuya participación en la jornada tenemos noticia, es el siguiente:⁴⁶

	Navíos	Toneladas
Armada española	134	49.589
Flota inglesa	227	34.764

La simple comparación de las cifras anteriores puede conducir a conclusiones engañosas, muy alejadas de la realidad.

El tonelaje de los navíos españoles está enormemente agrandado por el de las urcas, necesarias para una operación en un teatro alejado, que imponían sus torpes condiciones de maniobra a la totalidad del convoy. Las quejas de Medina Sidonia son amargas al referirse a estos barcos «zorreros»: de nada servía tener buenos galeones o naos construidas con la experiencia y la calidad de los navíos cantábricos si, a la postre, sus grandes posibilidades se veían sacrificadas por la necesidad de acomodarse al rumbo y la velocidad del convoy.

La flota inglesa disponía de un apoyo mucho más inmediato y estaba libre de semejantes servidumbres; era una flota de combate sin restricciones en sus posibilidades de maniobra.

Muchas son las comparaciones y muy diversas las conclusiones a que han llegado los autores que han estudiado los cuadros y las cifras.

Un total de 67 navíos, es decir, justamente la mitad de los españoles, puede considerarse de la categoría de «no combatientes». En ellos se incluyen 2 galeoncetes (o zabras gruesas) de la escuadra de Portugal (240 toneladas), 2 pataches de la de Castilla (124), 4 pataches de la de Vizcaya (286): una urca, dos pataches y dos pinazas de la de Guipúzcoa (589); una urca y un patache de la de Andalucía

Vol. I:

CCVIII.6 de 5 de enero 1588, p. 29, notas 1 y 2;

CCVIII.53 de 5 de febrero de 1588, p. 65, nota 1;

CCVIII.65 de 12 de febrero de 1588, p. 69, nota 1;

CCIX.29 de 22 de marzo de 1588, p. 117, nota 1;

CCXIII.3 de 22 de julio de 1588, p. 297, nota 1, que dice «So in MS. Burghley's arithmetic is frequently inexplicable».

Vol. II:

CCXV.5 de 12 de agosto de 1588, p. 112, nota 3;

CCXV.49.II de 24 de agosto de 1588, p. 156, nota 4;

CCXV.64 de 28 de agosto de 1588, p. 181, nota 1;

CCXV.66 de 29 de agosto de 1588, p. 185, nota 3;

CCXV.75 de c. agosto 1588, p.200, nota 2;

CCXVI.3 de 4 de septiembre de 1588, p. 212, nota 2.

En las notas se pone de manifiesto las irregularidades de las operaciones. ¿No sería más razonable decir que los errores aritméticos son frecuentes en los documentos de la época, tanto españoles como ingleses?

En relación a la coincidencia de nombres se trata del *Espejo de Navegantes* de Alonso de Chaves y la edición latina del *Mariner's Mirror*, de 1586, de Lucas Waghenaeer.

⁴⁶ CASADO, p. 228, las cifras de navíos movilizados sin las falúas son de 141 españoles (51.005 toneladas) y 226 ingleses (40.021 toneladas). Nuestra estimación de las toneladas inglesas es sensiblemente inferior a la suya.

(833); las 21 urcas (8.973); 2 urcas, 11 pataches y 7 zabras de la escuadra de Pataches y Zabras (1.270), y las 11 carabelas de aguada (855). El total de sus toneladas es de 13.170.

Haciendo una consideración similar en la flota inglesa, podemos descontar 140 navíos, es decir, la totalidad de los transportes y los navíos de hasta 130 toneladas, que es el porte de la zabra *Julia* (galeoncete, en la tipología de Casado), la unidad de mayor porte española aparte de las urcas. Se incluyen en ellos 71 navíos de la flota del Lord Almirante (números A-17 a 19 y 75 a 142 en el apéndice IV), con 5.255 toneladas; 23 navíos de la flota de Seymour (números B-10 a 15 y 23 a 39, mismo apéndice), con 1.685 toneladas; la totalidad de los 27 transportes de víveres (C-1 a 27, id.) con 2.740 toneladas; y los 19 denominados «otros navíos» (id.), con 600 toneladas. El total de sus toneladas es de 10.010.

Descontando de ambas fuerzas los navíos indicados, obtenemos para los que podrían denominarse «combatientes» las siguientes cifras:

	Navíos	Toneladas
Armada española	67	36.419
Flota inglesa	187	24.754

El único comentario que suscitan las cifras anteriores es que en número de barcos combatientes los ingleses prácticamente triplicaban a los españoles, en tanto que en tonelaje la ventaja era de 3 a 2 a favor de los españoles. Siguen siendo aplicables a unos y otros los comentarios anteriores sobre sus posibilidades de maniobra.

R.J. Lander, basándose en los datos aportados por el profesor Michael Lewis,⁴⁷ cede a la tentación de las comparaciones y, limitándose a los navíos con cierta eficacia artillera, es decir los de portes superiores a 100 toneladas, contabiliza 71 españoles (40.495 toneladas) y 106 ingleses (34.633 toneladas).

Para Casado,⁴⁸ en las operaciones del canal de la Mancha participaron 122 barcos españoles y alrededor de 185 ingleses, de todos los tipos. Lander⁴⁹ se refiere también a los participantes en las acciones y contabiliza 124 navíos españoles (38.730 toneladas) y 151 ingleses (26.846 toneladas), número este último notablemente inferior al de Casado. Si Lewis se había opuesto a la teoría de David contra Goliat, Lander se pregunta sobre ello «¿acaso no tiene esa teoría un fundamento sólido?».

Carr Loughton⁵⁰ prefiere referirse a los navíos superiores a 300 toneladas y contabiliza 83 españoles, incluidas las urcas, y 51 navíos ingleses. Añade: «si como dijo Drake, ni siquiera la mitad de ellos (los españoles) eran navíos de combate, los ingleses tenían superioridad en navíos eficaces».

Por nuestra parte, remitiéndonos a las cifras que hemos comentado, tenemos una idea bastante exacta del número de navíos presentes en el teatro de operaciones, de sus toneladas y de sus posibilidades de maniobra. Para hacer una valoración global, como la que hace Carr Laughton, nos falta completar un elemento importante: su artillería.

⁴⁷ LANDER, pp. 360 y 361.

⁴⁸ CASADO, p. 228. Según nuestros cálculos, el número de los navíos de guerra españoles al iniciarse las acciones del Canal el 31 de julio debía ser de 121 sin contar las carabelas y las falúas, pues a los 128 salidos de La Coruña hay que restar las cuatro galeras, el patache *Nuestra Señora de Gracia* despachado con ellas, la nao *Santa Ana* de Oquendo y el patache de Tello enviado a Flandes (véase el cap. 11 de la introducción al vol. IV del *Corpus*).

⁴⁹ LANDER, p. 362.

⁵⁰ CARR LAUGHTON, p. 154.

ANEXO 3

LA ORGANIZACIÓN DE LA ARTILLERÍA

Por Marcelino de Dueñas Fontán

LA ARTILLERÍA EN ESPAÑA DESDE SUS ORÍGENES

Pólvora

Al abordar este asunto, resulta difícil sustraerse a la tentación de rebuscar en los parajes más remotos de la Historia, en los que la verdad casi se confunde con la leyenda, para tratar de determinar dónde y cuándo se empezó a utilizar la pólvora y dónde y cuándo empezaron a aplicarse sus propiedades proyectoras a la antigua tormentaria.¹

Desde tiempos remotos se utilizó el fuego en los combates, y el empleo de determinadas mezclas incendiarias asociadas a flechas u otras armas está mucho más distante que cualquier referencia que podamos encontrar como fruto de una investigación. Sin embargo, la investigación moderna ha logrado desmontar muchas de las viejas leyendas y opiniones y ha establecido unas bases razonables para aclarar algunas cuestiones concretas.

En primer lugar, no puede hablarse de la pólvora hasta el descubrimiento del nitrato potásico, conocido como salitre o nitro, elemento fundamental que mezclado con azufre y algún tipo de carbón constituía lo que hoy se entiende por pólvora.

Entre las leyendas que más persistentemente han circulado en relación con el origen de la pólvora está la de atribuírselo a los chinos. Incluso Diego Ufano (1513) lo hizo. Mucho más tarde, ya a finales del siglo XVIII, ciertos documentos traducidos por misioneros jesuitas asentados en China parecían avalar dicha creencia y no faltan los autores que todavía la apoyan. Sin embargo, en los relatos de Marco Polo de sus viajes por aquellas lejanas tierras (1293), al referirse a los combates que presenció, no habla más que de arcos y flechas. El padre Duy Halde, en su *Descripción del Imperio de China* indica que el primer cañón que se empleó en aquel país, con pólvora para lanzar proyectiles, se conoció en 1621. Es muy posible que los chinos empleasen con anterioridad determinadas mezclas con fines pirotécnicos. Muchos pueblos lo hicieron. Se tiene noticia, por ejemplo, de que los griegos empleaban en el siglo VII una mezcla incendiaria cuya composición incluía sal, azufre, brea, resina y aceite. También los romanos del antiguo Lacio utilizaban una mezcla de betún, azufre y estopa para proyectar sus dardos contra el enemigo.

Los alemanes invocaron para ellos durante un tiempo, y su teoría se aceptó en buena parte de Europa, la invención de la pólvora, que atribuían al fraile Severino Berthold Schwartz (c. 1310-1384) que, al parecer, debía sus conocimientos a los escritos de san Alberto Magno (c. 1193-1280). Era este un dominico que estudió y llegó a demostrar un gran dominio en disciplinas tan dispares como la filosofía, la teología, las matemáticas, la medicina, las ciencias naturales y la astronomía. Ningún escritor de la

¹ Nuestra actual balística. En relación con la primera sección de este capítulo, nos hemos aprovechado de las interesantes síntesis que aparecen en algunas enciclopedias apoyadas en una abundante bibliografía. Ver *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*, Bilbao, Espasa-Calpe S.A., 1923 y ss., voces «pólvora» y «Alberto Magno»; *Gran Enciclopedia Larousse*, Barcelona, Planeta, 1990, voz «Schwartz (Berthold)» y *Gran Diccionario Enciclopédico Durvan*, Bilbao, Durvan, S.A., 1983, voz «pólvora».

Edad Media le igualó en la extensión de escritos, que se recopilaron en 21 volúmenes en folio por el dominico Pedro Jammy (Lyon, 1651). Hace tiempo, sin embargo, que los propios autores alemanes rechazan la idea de adjudicar a Schwartz la invención de la pólvora; aunque le atribuyen el origen de los cañones fundidos en bronce, de los que dicen vendió dos a los venecianos en 1378, que estos utilizaron en el sitio de Chioggia.

Los ingleses también invocan para ellos el invento de la pólvora, que atribuyen a Roger Bacon (1214-1284). Bacon fue condenado por brujería en 1242 y, en su defensa, hizo una exposición detallada de sus conocimientos y, entre ellos, de la purificación del salitre y de la fabricación de una pólvora compuesta por siete partes de salitre, cinco de madera de avellano verde y cinco de azufre. Sin embargo, solamente conoció las propiedades explosivas de aquella mezcla y no llegó a utilizar sus propiedades proyectoras.

La primera mención que se conoce del salitre se encuentra en los escritos del árabe Abd Allah, nacido en el año 1200, que lo denomina nieve china, lo que parece asegurar que la pólvora como tal empezó a utilizarse en una época próxima al alegato de Bacon, sin que tenga que atribuirse a este necesariamente su invención, que indudablemente precedió en el tiempo al empleo de la artillería. Como curiosidad, en el apéndice IX incluimos las distintas composiciones de la pólvora según Diego de Álava.

Artillería

Es posible que la artillería empezase a utilizarse en otro país; pero lo cierto es que los testimonios más antiguos de su uso se refieren a España. Justo es reconocer, en aras de la objetividad, que el nivel cultural alcanzado en la España de la Reconquista se debía en gran medida a la aportación de los árabes –españoles a la postre– y que la existencia de esos testimonios puede deberse más a la amplitud de nuestro legado cultural que a una verdadera primicia.

El *Catálogo del Museo de Artillería*² incluye truenos procedentes del sitio de Zaragoza (1117), la conquista de Niebla (1259) y la conquista de Gibraltar (1309), así como una pelota usada por Alfonso XI contra Algeciras.³ Aunque el catálogo no aporta ningún fundamento que permita asegurar tales procedencias, lo cierto es que los escritos de Abdel Halin, traducidos por don José Antonio Conde,⁴ dan noticias del uso de artillería en dichos episodios, así como en el sitio de Córdoba (1280) y en el de Martos (1306).

Hay constancia del empleo de artillería por el Rey moro de Granada contra Alicante y Orihuela en 1331, ante la sorpresa de los cristianos y, algo después, de su uso por ambos bandos en el sitio de Algeciras de 1342.⁵

A partir de estas fechas, abundan las noticias del uso de la artillería. La primera referencia de su empleo en Italia la proporciona Francisco Petrarca en 1344. Según Juan Villani, en la batalla de Crecy (1346) la utilizaron los ingleses contra los franceses. En Chioggia (1378-1380) emplearon artillería tanto los venecianos como los genoveses, aunque su retraso con respecto a los españoles en dicha materia era notorio, como señala Fernández Duro. Se sabe que por aquellos años ya se construían en Barcelona bombardas de bronce de gran perfección, en tanto que la que describe Mr. Jal, que se encuentra en el Museo de Venecia, es de láminas de hierro forjado rodeadas con duelas de madera sujetas con zunchos de hierro y cuerdas, es decir, una técnica mucho más primitiva.⁶

Desde comienzos del siglo xv el empleo de la Artillería fue tan general y corriente que sería ocioso siquiera mencionar la multitud de referencias existentes, cuyo único interés, por otra parte se refiere a la evolución de las piezas y a sus características y denominaciones.

Artillería embarcada

La primera referencia fiable que se conoce del uso de artillería en la mar en España aparece en las *Crónicas de Carbonell* con motivo del ataque por mar que don Pedro de Castilla hizo al Rey de

² Es esta la edición utilizada por FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro primero, p.17, es decir: *Catálogo de los objetos que contiene el Real Museo Militar a cargo del Cuerpo de Artillería*, Madrid, 1856.

³ Números 3264, 3265, 3266 y 3246 del *Catálogo* citado en la nota 2.

⁴ *Historia de los Árabes de España*, t. II, cap. XXV, p. 209; citado por FD, p. 17 y nota 8 de dicha página.

⁵ FD, *Disquisiciones...*, libro primero, pp. 18 y 19.

⁶ *Ibidem*, pp. 19, 20 y 35.

Aragón en 1359, en el cual una bombardarda emplazada en una nao surta frente a Barcelona causó serios destrozos a otra embarcación castellana de la misma clase.⁷ Por su parte, la Marina de Castilla empezó a usar la artillería en el combate naval de La Rochela (1372), donde los ingleses del conde de Pembroke sufrieron una severa derrota.

Muchos autores toman como punto de partida de la artillería naval la guerra de Chioggia (1378-1380), ya citada, entre genoveses y venecianos. Aparte del atraso de Venecia en este aspecto, ya comentado, no parece que tal teoría deba tomarse en consideración, pues como acertadamente señala Fernández Duro: «La Marina aragonesa en nada cedía a las de Venecia y Génova, con las cuales se había medido muchas veces; ¿cómo había de consentir en la inferioridad que se seguiría de no montar artillería hacia los años de 1379 de la guerra de Chioggia en que sus émulos la tenían? Antes es de creer que estos imitaran a los aragoneses, que veinte años atrás (1359) se sabe que habían defendido su puerto lombardeando al enemigo.»⁸

En el siglo xv se generalizó el empleo de la artillería en la mar siguiendo, bastante de cerca, la evolución que experimentó su uso en campaña.

Piezas

Parece fuera de toda duda que, en los orígenes de la artillería, fue el hierro forjado (o hierro batido, o dulce) el primer metal utilizado, por sus propiedades de tenacidad y elasticidad y por resultar relativamente fácil de trabajar. Muy poco después empezaron a fabricarse piezas de bronce fundido y desde finales del siglo xvi coexistieron las dos técnicas.⁹

En cuanto al empleo del hierro colado (o fundido), aunque hay diferentes opiniones, la más general admite que el procedimiento se aplicó primero a las piezas pequeñas de recámara abierta y que, más tarde, ya en el siglo xvi, empezaron a fundirse en Inglaterra piezas gruesas monobloque, después de lo cual su uso se fue extendiendo a los demás países.¹⁰

Sin embargo, la enorme ventaja del hierro fundido de tener un coste notablemente inferior al del bronce se veía contrarrestada por el inconveniente de una menor seguridad a la hora de utilizar las piezas.¹¹ La larga polémica de más de dos siglos entre «broncistas» y «aceristas» estaba aún sin desatarse en el siglo xvi.

Por otra parte, las piezas de hierro forjado siguieron usándose ampliamente en dicho siglo xvi en el artillado de buques mercantes y su empleo se extendió a la primera parte del siglo xvii. En cuanto a las piezas monobloque, el bronce siguió usándose hasta entrado el siglo xix, en tanto que las piezas de hierro colado tuvieron menor éxito debido, sin duda, al mayor peso necesario por razones de seguridad para un mismo calibre.¹²

Son muchas las piezas de artillería antiguas que se conservan en museos y por ellas podemos formarnos una idea clara de la evolución que se produjo en los sistemas de construcción. El *Catálogo General del Museo de Artillería*¹³ nos ofrece un amplio muestrario de piezas, clasificadas por épocas y por tipos, e incluye sus características más importantes. En relación con la artillería española anterior al siglo xvi pueden distinguirse tres grupos de piezas:

- Piezas de hierro forjado con ánima de duelas.
- Piezas de hierro forjado sobre el alma.
- Piezas de hierro fundido en hueco.

⁷ *Ibidem*, pp. 19, 20 y 35. Ver también OLESA, t. I, p. 280.

⁸ FD, *Disquisiciones...*, libro primero, pp. 30 y 31.

⁹ *Ibidem*, pp. 13 y 37. En 1380 ya se fundían piezas en bronce. Ver también OLESA, t. I, p. 280.

¹⁰ Ver FD, *Disquisiciones...*, libro primero, pp. 36 y 37 y nota 36 de esta última página. Hay autores que afirman que ya en el siglo xiv se fundieron cañones de hierro en España; aunque Collado y Ufano, que escribieron dos siglos después, aseguran que nunca se habían fundido cañones en hierro. En contra de esta opinión, García de Palacio admite en su *Instrucción Náutica*, 1587, que los buques montaban, en su tiempo, piezas de hierro colado. VIGÓN, t. I, p. 227, describe las dos piezas menudas de principio del siglo xvi que se conservan en el Museo de Artillería, y en la p. 219 señala «Ya en la segunda mitad del siglo xvi se conocen piezas de hierro colado reputadas como buenas, y otras de hierro, forjadas con notable perfección.»

¹¹ OLESA, t. I, p. 282.

¹² *Ibidem*. VIGÓN, t. I, p. 255, nota 2. El arcabucero Cristóbal Frisleva construyó al menos dos sacabuches de hierro forjado en 1557 y 1565, que actualmente se conservan respectivamente en el Museo Naval de Madrid y en el Museo del Ejército.

¹³ CGMA, Cfr. nota 2 anterior.

Entre las piezas del primer grupo citado, el catálogo incluye diversos tipos: bombardarda, bombardeta, pasavolante, cerbatana, mortero o pedrero, falconete y cañón. Aunque en las dimensiones de los ejemplares de cada tipo se aprecia cierta heterogeneidad, ello no debe extrañar, pues a cada denominación corresponde –y lo mismo sucede en los demás grupos– una determinada gama de medidas y, lo que es más importante, unas proporciones que en líneas generales se mantienen constantes. Estas piezas están construidas con duelas de hierro batido, unidas entre ellas como en los barriles, y recubiertas por unos zunchos. El sistema fue muy utilizado en España.¹⁴

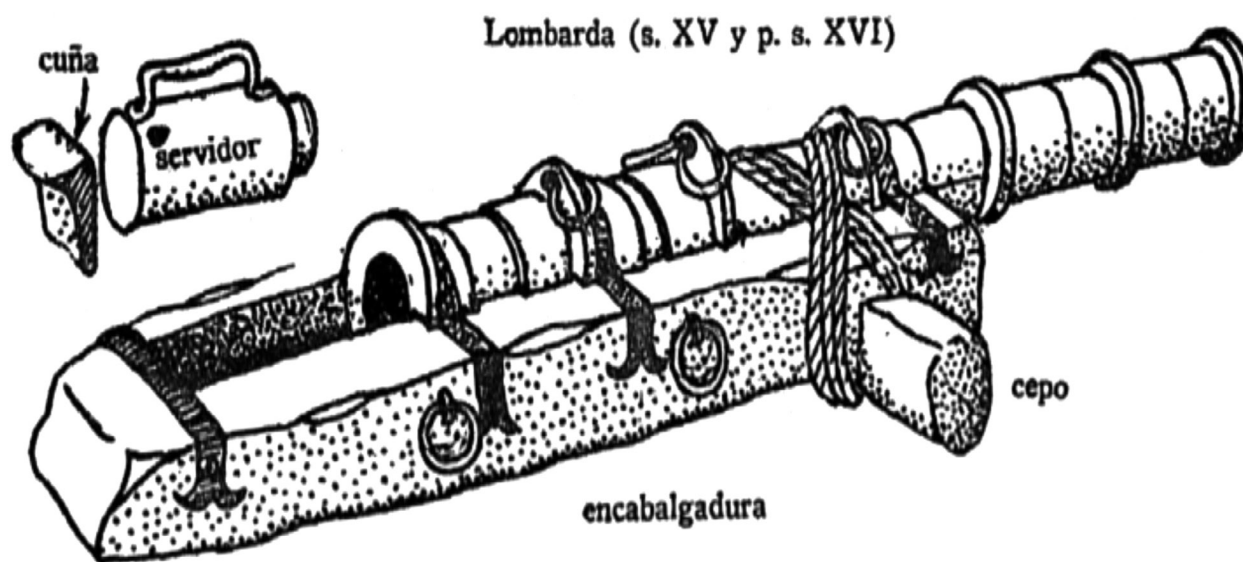
Entre las piezas, menos numerosas, de hierro forjado sobre alma (o molde) el *Catálogo* incluye tres tipos: verso, falconete y medio ribadoquín. Se construía este tipo de pieza arrollando sobre un molde una lámina de hierro dulce que se aseguraba por fuera con unos zunchos anchos los cuales, para mayor seguridad, se protegían a su vez, en sus uniones, por otros más estrechos.

En cuanto a las piezas fundidas en hueco, el *Catálogo* incluye solamente dos morteros y dos cañones.

Aunque algunas de las piezas indicadas son de fondo cerrado, es decir, la cámara es simplemente la parte de contera del ánima, predominan claramente las piezas de cámara abierta.¹⁵

Estas piezas, entre las que abundan las bombardas (o lombardas), lombardetas, pasavolantes y cerbatanas, constaban de dos partes: la caña y el servidor, al que también se conocía con los nombres de trompa, másculo o recámara. La caña era cilíndrica y formaba la parte anterior de la pieza. El servidor, también cilíndrico, tenía menos longitud y calibre y en él se alojaba la pólvora y un taco de madera que separaba esta del proyectil. El conjunto se afirmaba por medio de amarras a un afuste, que en principio era simplemente un tablón grueso y, más tarde, dos tabloncillos longitudinales unidos por la parte posterior y otro perpendicular a ellos, llamado cepo, sobre el que descansaba la pieza.

El aspecto de la pieza con su afuste, según el almirante Guillén, es el que se indica en la figura. Como puede apreciarse, el ángulo de elevación es fijo. Para facilitar la carga de la pieza, se disponía en sus inmediaciones de varios servidores cargados y con sus tacos puestos. Una vez encajado un servidor en la parte posterior de la caña, se afirmaba el conjunto al afuste por medio de cuerdas, y se introducía el proyectil por la boca del ánima. Para iniciar la combustión de la pólvora y producir el disparo, se aplicaba el extremo de un hierro, llamado brancha, puesto previamente candente en un hornillo próximo, al polvorín con que se había cebado el orificio del servidor (fogón u oído) comunicado con la carga de pólvora. La recarga, inevitablemente, era lenta y laboriosa.¹⁶



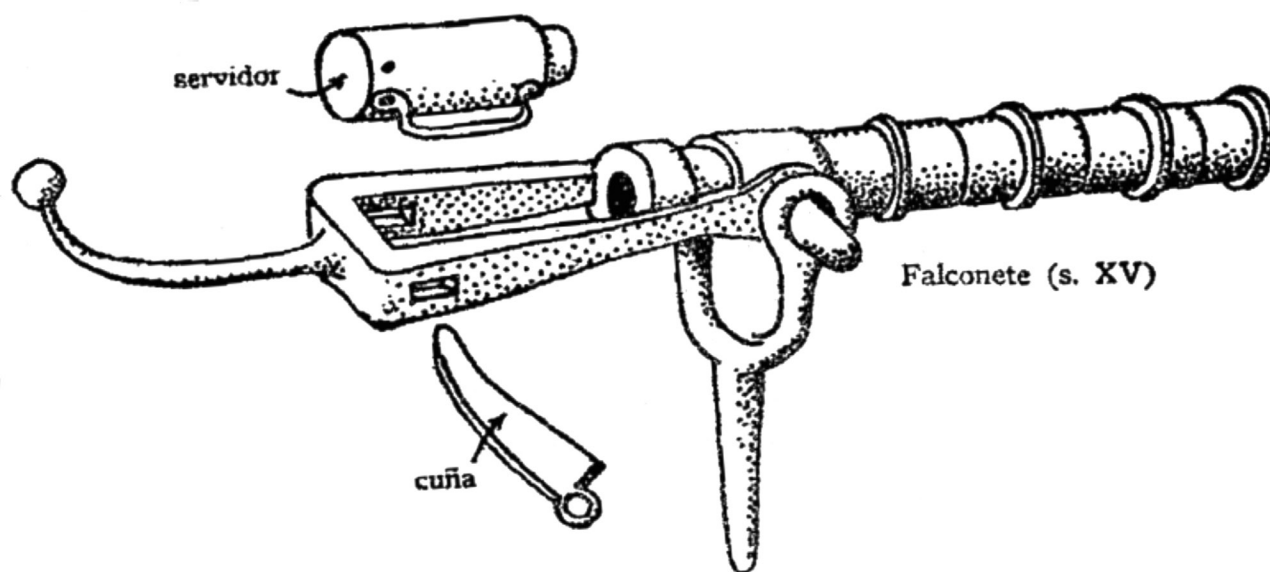
Bombarda (según esquema del almirante Guillén).

¹⁴ FD, *Disquisiciones...*, libro primero, p.33.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ OLESA, t. I, pp. 281 a 296, detalla ampliamente la operación. Aclara que «... el proyectil, que era esférico, se introducía por la boca de la caña, centrándolo con ayuda de cuñas de madera y evitando el viento, o huelgo, del proyectil con el ánima, con ayuda de paños impregnados en cera fundida.» FD, *Disquisiciones...*, libro primero, p. 36, refiriéndose a lo laborioso de la carga, comenta: «gracias si podían hacerse ocho o diez disparos en todo un día.»

Otro tipo de pieza de cámara abierta era el de las llamadas piezas de alcuza, entre las que figuraban los falconetes y los versos. Estos tiros disponían de muñones (u orejones), situados aproximadamente en el servidor, lo que permitía su juego en elevación. Todo ello iba montado en un bastidor y una horquilla que permitían el juego en orientación de la pieza, el cual se facilitaba por una prolongación de su parte posterior, llamada rabera. Una cuña (con forma de cuerno que recuerda las alcuzas de aceite) servía para sujetar el servidor al marco o bastidor. El sistema facilitaba bastante la recarga y permitía obtener buenos ritmos de fuego en estas piezas, consideradas matahombres (en contraposición con las más gruesas que se denominaban matabuques).¹⁷



Pieza de alcuza (según esquema del almirante Guillén).

El sistema de cámara abierta no fue exclusivo de las piezas de hierro: se utilizó también en piezas de bronce durante bastante tiempo. Vigón incluye dentro de las piezas tipo cañón las llamadas de braga que, al parecer, siguen empleándose incluso en el siglo XVII, pues las describe Ferrufino (1642). De uso preferente en los navíos tenían un sistema de carga muy semejante al de las bombardas y pretendían conseguir un mayor ritmo de fuego. Su empleo fue escaso por los problemas de obturación que se presentaban entre el másculo y el ánima.¹⁸ Luis Collado explica el procedimiento de carga de estas piezas, que denomina también bombardas.¹⁹

En cuanto a la evolución que sufren las piezas anteriores al siglo XVI, merece destacarse el aumento sensible que se produjo en su longitud a finales del siglo XIV que, en general, se vio acompañado por una disminución en el calibre.²⁰ A finales del siglo XV la cámara de las piezas gruesas deja de ser cilíndrica y pasa a ser semiesférica, lo que en los textos de la época se conoce como cámara encampanada, alamborada o relex, con lo que el proyectil se adaptaba perfectamente al fondo, sin dejar espacios. La innovación, sin embargo no tuvo mucho éxito pues aunque llegaron a fundirse a mediados del siglo XVI en Málaga (proyectadas por Juan Manrique de Lara), al parecer, salvo Álvaro de Bazán el Viejo «nadie las quería para sí porque eran muy furiosas y no podía resistir una cureña cuatro tiros.»²¹

En cuanto al uso de la artillería en la mar, fue posterior al de tierra. Las primeras piezas gruesas que se embarcaron en galeras fueron lombardas, cuyo empleo vio aumentar sus ya comentadas dificultades con las nuevas de un emplazamiento en una plataforma reducida, frágil y móvil, cuyos costados estaban

¹⁷ *Ibidem.* FD, *Disquisiciones...*, libro primero, pp. 40 a 42, señala la existencia de diversas piezas de esta clase: el falconete del general Caballero de Rodas, del que se ocupa ampliamente, otro existente en el Museo de Artillería de París y dos de nuestro Museo de Artillería (números 3278 y 3279 del Catálogo, edición de 1856. Ver nota 2 anterior).

¹⁸ VIGÓN, t. I, pp. 229 y 230.

¹⁹ COLLADO, fol. 47v.

²⁰ FD, *Disquisiciones...*, libro primero, p. 34. Existieron piezas de hasta 10 metros de longitud.

²¹ OLESA, p.281; VIGÓN, t. I, p. 229.

muy embarazados por los remos. Por esa razón su situación normal era a proa y crujía, con lo que se tiraba siguiendo el rumbo del barco.

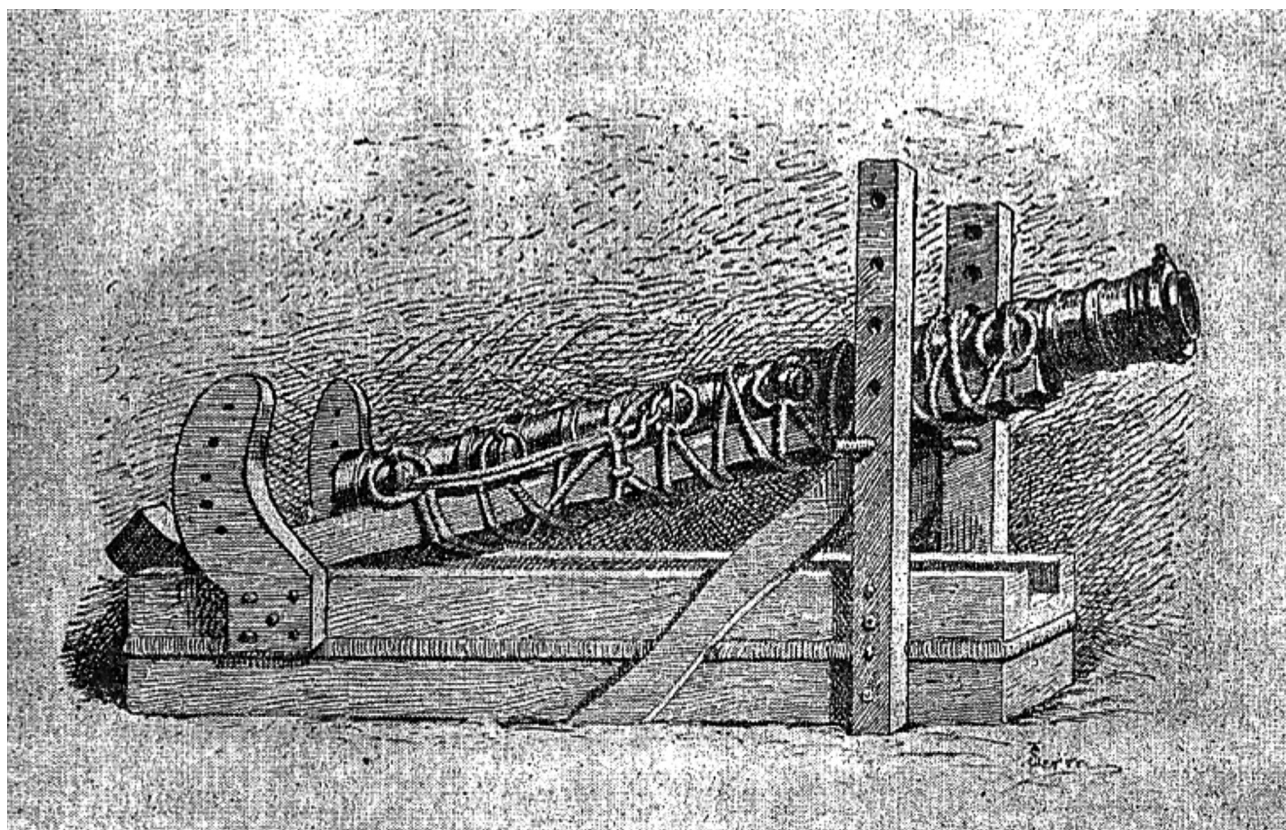
En general, la artillería naval responde a dos fines principales, que dan lugar a la consiguiente clasificación en piezas de caza y piezas de borda. Las primeras, contra buques, se emplean en el tiro a distancia o de persecución, en tanto que las segundas, contra hombres, se utilizan para facilitar el abordaje y dificultar al enemigo el empleo de sus piezas gruesas a distancias cortas.

A fines del siglo XIV comenzó a montarse artillería sutil de borda en los costados de los buques, que ya contaba con muñones y horquilla provista de pinzote o espiga, que entraba en unos orificios verticales practicados en la regala, con lo que las piezas podían jugar en puntería en los dos sentidos.²²

El uso de piezas de caza en los costados no comenzó hasta el último tercio del siglo XV, disparando inicialmente a barbata, es decir por encima de la borda, y más tarde a través de portas (también llamadas portañuelas, tamboretas o troneras) para mejor protección de sus sirvientes, a cuyo efecto se hizo realzar el costado de los buques.²³

Montajes

En cuanto a la evolución de los montajes (también llamados afustes, cureñas, encabalgaduras o encabalgamientos) se pasó de la rudimentaria fusta (o fuste) inicial de las lombardas, a la fusta en bastidor, que consistía en añadirle en su parte anterior, aunque hay variantes que lo hacen en la posterior, un sólido bastidor formado por dos gruesos tablones verticales y paralelos, provistos de taladros y sobre el que descansaba la pieza. Variando la altura del perno podían introducirse distintos ángulos de elevación. Como sucedía con todas las innovaciones, la fusta en bastidor se utilizó primero en tierra y más tarde en los buques.²⁴



Modelo de bombard según Vigón, con su montaje del tipo de fusta en bastidor.

²² FD, *Disquisiciones...*, libro primero, pp. 26 y 40.

²³ *Ibidem*, p. 42.

²⁴ OLESA, t. I, p. 283. La figura que sigue está tomada de VIGÓN, t. I, p. 35 y procede del Museo de Artillería (núm. 2879 del CGMA).

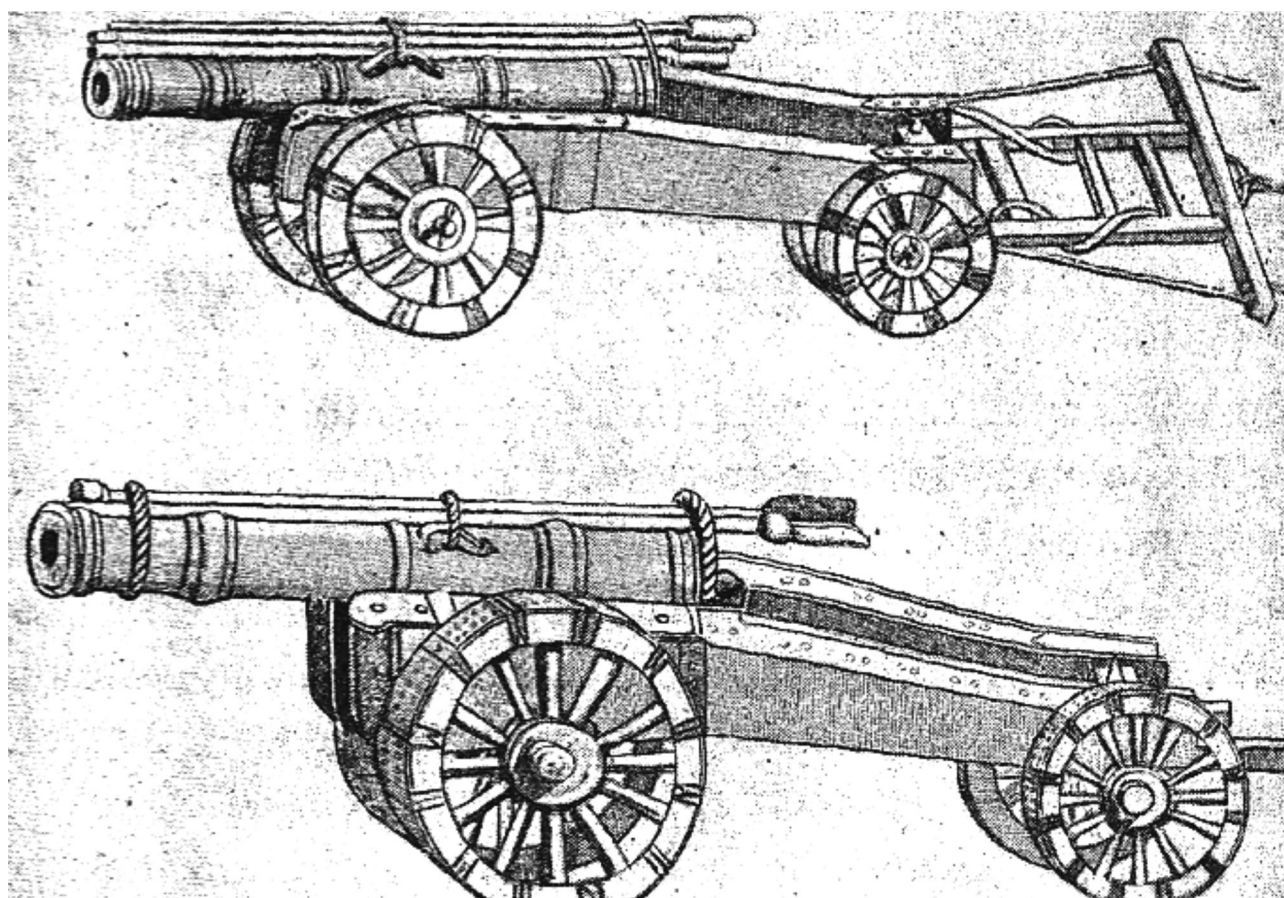
Posteriormente, ya a principios del siglo XVI, se empezó a utilizar el montaje tipo carreta, que facilitó el manejo y traslado de las piezas, de las que se decía entonces que estaban encabalgadas de ejes y ruedas.²⁵ Algo más tardía es la aparición de los muñones, con los que los montajes adoptan una forma que, con ligeras variantes, se mantuvo a lo largo del tiempo.

Una variedad del montaje tipo carreta es el montaje en escaleta que va dotado de cuatro ruedas en lugar de dos. De él nos da noticia el capitán don Gaspar González de San Millán en su *Tratado* (que reproduce Fernández Duro en su *Arca de Noé*):

«Dos géneros de encabalgamientos hay, los unos de cureña y los otros de escaleta, que son los que usan los extranjeros en sus naos, y estos son muy buenos, porque como tienen cuatro ruedas, son más fáciles de manejar y lastiman menos las cubiertas, y como son más cortos, son mejores para la retirada...»

Aunque parece que su uso en los buques españoles fue escaso en el siglo XVI, hay algunos testimonios de su empleo, como por ejemplo el que nos ofrece la *Relación de la artillería que se ha de hacer para enviar al Sr. D. Juan* (1588), documento al que nos referimos posteriormente y que transcribimos en el apéndice XXI. En él se dice:

«También se advierte a los fundidores que los encabalgamientos que se hubieren de hacer para la artillería de servicio en tierra sean de cureñas largas en su proporción y con cada cuatro ruedas de rayos, las dos donde carga la contera más bajas que las otras; pero teniendo en cuenta que para las piezas destinadas á mar ó á fortalezas las cajas sean más cortas y las ruedas más macizas y más bajas.»



Medios cañones según Ufano y Vigón, con sus montajes en escaleta.

²⁵ OLESA, t. I, pp. 283 y 284.

El montaje de carreta aparece en los buques asociado a piezas de caza, monobloque, situadas sobre o bajo cubierta. Según García de Palacio, las ruedas y las cureñas debían ser cortas y aquellas de tres palmos de diámetro y sin herrar, para dañar menos las cubiertas. Bajo cubierta las piezas se colocan tras las portañuelas, que solo se abren para permitir el fuego. Estas portañuelas tienen a sus lados argollones a los que se afirman aparejos que van hasta los muñones de la pieza y sirven para moverla y frenar su retroceso. También se afirman en ellos retenidas, que van hasta la culata o el propio montaje, y que son desiguales con el fin de que, con el retroceso del disparo la carreta describa un arco de círculo y deje la pieza sensiblemente orientada en el sentido de la crujía, para facilitar la recarga.²⁶

Pelotería y carga

En relación con la pelotería, las pellas que se emplean inicialmente son de piedra (bolaños) y de plomo fundido, en ocasiones rellenas de hierro o de piedra, en la artillería sutil. Más tarde aparecen las pelotas de hierro forjado, a las que siguen las de hierro fundido, siendo de advertir que la fundición en hierro se aplicó bastante antes a las pelotas que a las piezas. Mediado el siglo XVI es general el uso de la pelotería de hierro, aunque algunas piezas siguen empleando bolaños y otras, menudas, balas de plomo. Hay constancia, además, del uso de granadas, o pelotas huecas rellenas de pólvora, y de una serie muy diversa de proyectiles que persiguen distintos fines (palanquetas, enramadas, etc.) de cuya descripción nos ocuparemos en su momento.²⁷

En cuanto a la carga de las piezas, a mediados del siglo XVI empezó a utilizarse en las piezas de campaña el cartucho, en lugar del sistema de carga a granel por medio de cuchara. El procedimiento dio lugar a un aumento espectacular en el ritmo de fuego, que alcanzó valores de hasta 15 o 20 disparos por hora en determinadas piezas. Los cartuchos se fabricaban en papel, en lona o en cuero y el sistema se empleó más tarde también en los buques, simultáneamente con el de carga a granel, al que fue desplazando progresivamente.²⁸

Diversidad de piezas

En el siglo XVI, la innovación más importante que se produce en la artillería es la fundición en bronce de piezas monobloque, de medio y gran alcance, que coexisten con algunas monobloque de hierro fundido, sistema este que, como se ha comentado, había empezado a experimentarse con éxito en Inglaterra.²⁹

Aunque en el capítulo siguiente nos ocuparemos de la descripción y clasificación de las piezas existentes en el siglo XVI, queremos dejar aquí constancia de su enorme diversidad, que era en España mayor que en Inglaterra en razón de la mayor dispersión y heterogeneidad de sus fundiciones y de la dificultad, por ello, de poner orden en tan compleja materia. Una muestra de dicha diversidad nos la ofrece el *Catálogo del Museo de Artillería* que incluye, entre las piezas de esa época, distintas variantes de culebrinas, medias culebrinas, sacres, cañones, medios cañones, cuartos de cañón, cañones pedreros, morteros, falconetes, ribadoquines y medios ribadoquines, que poseen no solo características y medidas diferentes, sino en muchos casos también distintos nombres.³⁰

Hay autores que enumeran hasta 160 clases de piezas distintas. Sin que tenga más que un valor anecdótico, reproducimos aquí la lista de nombres que da Almirante para reflejar la diversidad de piezas existentes: «alcón o falcón,alconete, áspid, barrefosos, basilisco, bastardo, batemuro, verraco, bombardas, bufano, caballote, camello, camulete, can, cerbatana, compagno, crepante, cuarto de cañón, cuarto de culebrina, chirlón, despacha caminos, despertador, diablo, diamante, dragón, dragón volante, esmeril, espera, figgador, galopero, gemelo, gerifalte, lombarda, medio cañón, media culebrina, medio pedrero, medio ribadoquín, miñón, mosqueador, moyana, octavo de cañón, octavo de culebrina, pasador, parasuso, pasamuro, pasavolante, pedrero, pelícano, perondo, pimentel, quebrantamuro, rabinete, rabadoquín, rebufo, rifador, sacre, sacrete, sarre, serpentín, siflante, sirena, tercio de cañón, tentador, terrible y trabucante». Vigón añade a esta colección de nombres los de brocante, chiflador,

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ *Ibidem*, pp. 288 a 313. VIGÓN, t. I, pp. 241 a 244.

²⁸ VIGÓN, *ibidem*, p. 245.

²⁹ OLESA, t. I, p.282.

³⁰ CGMA.

girante, pasador, perfilador, respirante, tentador, sirgador, visitante (o rifador), lagartija y un sinnúmero de nombres compuestos y de otros específicos dados a piezas concretas como «los doce Apóstoles», «el Pollino», «el Gran Diablo» y un larguísimo etcétera.³¹ Luis Collado (1592) se queja de que en el castillo de Milán, aunque solo existen once tipos básicos de piezas, en realidad hay más de 200 calibres diferentes.³²

LOS AUTORES DE OBRAS DE ARTILLERÍA

Generalidades

Pretendemos, en esta sección, dar una idea al lector del conocimiento que sobre la Artillería existía en la España del último tercio del siglo XVI. Era esta una materia que se impartía en centros de lo más diverso, universidades, escuelas e incluso algunos seminarios, a la altura de otras disciplinas de ciencias y humanidades.

Muchos de los maestros de la Artillería se tomaron la molestia de dejar escritas, al menos en parte, sus enseñanzas. Sin embargo, la difusión de sus escritos no fue muy grande debido, fundamentalmente, a las precauciones que se adoptaban por tratarse de una materia reservada, cuyo conocimiento no debía trascender al exterior con la profundidad que en España se estudiaba. Esta actitud, por otra parte, era práctica habitual en los países más adelantados de entonces.

Resulta curioso el lenguaje que utilizan la mayoría de los autores de aquella época, que refuerzan sus teorías con experiencias propias y ajenas y con razonamientos pseudo-filosóficos carentes de todo rigor; aunque, en general, asombra el grado de conocimiento que alcanzaron en muchos aspectos.

En este breve apunte tratamos de no ser exhaustivos. Por ello presentamos una selección muy limitada de las fuentes impresas y manuscritas que hemos considerado de mayor interés, en la que no figuran otras, también importantes, entre las que se encuentran las *Colecciones de Documentos Inéditos* que enriquecen nuestros archivos y bibliotecas. Nos ocuparemos, en síntesis, de las fuentes directamente utilizadas en este estudio y de otras citadas en los trabajos que hemos consultado. Para un análisis más completo, remitimos al lector a la extensísima bibliografía que incluye Jorge Vigón en el t. III de su *Historia de la Artillería Española*.³³

Autores y textos de la época

La noticia más antigua que tenemos de un texto de artillería se debe a Arantegui, autor de finales del siglo XIX al que más adelante nos referimos, que encontró en el Archivo General de Simancas³⁴ un memorial, que sitúa en no después de 1534, que contiene una cartilla o instrucción de los conocimientos que debían tener los aspirantes a artilleros. Describe el material de artillería, las cargas que deben darse a las piezas, sus alcances, el servicio de ellas, los tipos y la fabricación de salitres y pólvoras, la puntería y la variación del alcance según los dedos de caza y otras cuestiones de interés.³⁵

Pocos años más tarde, en 1537, publicó Nicolao Tartaglia Brisciano su *Nuova Scientia*.³⁶ Su verdadera aportación, dada su condición de eminente matemático, es de carácter teórico, no obstante lo cual sirvió para inspirar durante más de un siglo a casi todos los tratadistas.³⁷ También tuvo algunos detractores, como Luis Collado, quien denuncia los errores en que, a su juicio, incurren los autores italianos (Tartaglia, Gerónimo Rucelli y El Cataneo) cuando pasan a tratar el manejo y la práctica de la artillería. Ante la dureza de sus palabras huelga cualquier comentario:

³¹ VIGÓN, t. I, pp. 223 a 225 y nota 12 de pp. 255 y 256.

³² COLLADO, fol. 19.

³³ VIGÓN, t. III.

³⁴ AGS, Guerras de Mar y Tierra, leg. 13 (sic); VIGÓN, t. I, pp. 263 a 266.

³⁵ «Caza» quiere decir «alcance». A un «cañón serpentino» que en «punto blanco» le asigna un alcance de 500 a 550 pasos, con un «dedo de caza» le da 600 y, con menos de dos, 700 pasos. A una culebrina, en «punto blanco» 700 pasos y con un «dedo de caza» 150 más. Un «dedo de caza» era la retirada un dedo hacia atrás de la cuña en que se apoyaba la contera de la pieza, con lo que se imprimía a esta una cierta elevación. (VIGÓN, *ibídem*).

³⁶ *Nuova Scientia di Nicolao Tartaglia*, Venecia, 1537.

³⁷ Su influencia fue muy grande en Inglaterra, a través de las traducciones de Cyprian Lucar. Durante casi un siglo se aceptó la teoría de Tartaglia de que la trayectoria se componía de tres tramos: el primero recto, debido al «movimiento violento» con que salía el proyectil, el segundo un arco de círculo, y el tercero vertical, debido al «movimiento natural.»

«Dejen pues tratar del hierro a los herreros y del arte del Artillería a los hombres prácticos, si los autores desean conseguir el intento para el que se escribe de cualquier ciencia o arte, que es el aprovechamiento del que lee.»³⁸

De la misma época (1534 según Carrasco, 1537 a 1540 según Vigón) es el *Libro de Artillería* de Luis Ortiz, que hace una interesante descripción de diversos materiales de artillería.³⁹

De mediados del siglo XVI, sin que pueda precisarse más sobre su fecha, son dos manuscritos que se conservan en la Biblioteca Nacional de Madrid. El primero, de gran interés, se debe a Hernando del Castillo y se titula *Libro muy curioso y utilísimo de artillería*. El segundo, de menor interés, pertenece a Juan Fernández de Espinosa y, según Almirante, se titula *Libro del arte militar por lo tocante a la artillería y lo demás necesario para la guerra y baterías de algún fuerte*. De este último trabajo, Vigón indica que se escribió en Túnez en 1559 con el título de *Tratado de Artillería, Minas y Fortificación*⁴⁰

También es de mediados del siglo XVI el tratado escrito por el artillero mayor Gaspar González de San Millán, que localizó Fernández Duro en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia⁴¹ y transcribe íntegro en el t. VI de sus *Disquisiciones Náuticas*.⁴² Su título completo es: *Tratado de Artillería del capitán Gaspar González de San Millán, artillero mayor de la Casa de Contratación de las Indias, de la ciudad de Sevilla*.» El interés para nosotros es mayor por estar orientado a la artillería naval. Se refiere al manejo de la artillería en la mar, a las características de las piezas de los distintos géneros⁴³ y, además, incluye un *Tratado de artillería de fierro*, con una descripción de estas piezas, sus características y su manejo, al que nos referimos más adelante y transcribimos en el apéndice XXII.

En 1575 escribió Juan de Escalante de Mendoza su *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*.⁴⁴ El tratado, escrito en forma de diálogo, estilo frecuente en la época, describe los consejos del piloto a Tristán sobre diferentes materias náuticas y las obligaciones de los artilleros en la mar. Se ocupa extensamente de la defensa contra los corsarios. Por su curiosidad, destacamos la recomendación que figura anotada en uno de los márgenes: «Adviértase que navegando siempre se debe cenar con la claridad del día.»

Andrés de Espinosa era artillero mayor de la Casa de la Contratación cuando por cédula de 28 de febrero de 1576 se creó la Escuela de Artillería de Sevilla, con la misión de habilitar y examinar a los artilleros que hubiesen de embarcar en las flotas de Indias, y se puso a cargo de Espinosa la citada labor de instrucción.⁴⁵ Andrés Muñoz El Bueno lo relevó como artillero mayor cuando, hacia 1581, se incorporó a la expedición de Diego Flóres de Valdés a Magallanes. En esta expedición tuvo Espinosa una brillante actuación en el combate de Parayva (Brasil).⁴⁶ Francisco de Molina relevó a Muñoz El

³⁸ COLLADO, fols. 7v y 8.

³⁹ VIGÓN, p. 266.

⁴⁰ *Ibidem*, t. I, p. 268 y t. III, p. 315.

⁴¹ BN, Colección Jesuitas, núm. 110, est. 16, gr. 5.

⁴² FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), pp. 479 a 500.

⁴³ Distingue «tres géneros» que comprenden las familias de las culebrinas, los cañones y los pedreros (1º, 2º y 3º, respectivamente) en coincidencia con la mayoría de los tratadistas.

⁴⁴ Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*. El manuscrito en borrador y con correcciones, se conserva en la Biblioteca Nacional, editado por el Museo Naval en 1985, que se utiliza en este trabajo. En la biblioteca de esta última institución se conserva el precioso manuscrito original completo preparado para la publicación en 1575 y que no vio la luz en su época. Ver FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro quinto (*A la mar madera*), pp. 35 a 47; ídem, libro sexto, p. 431; y LUNA, p. 106.

⁴⁵ Fernández Duro reproduce esta real cédula en el libro sexto (*Arca de Noé*) de sus *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto, pp. 438 a 440.

⁴⁶ El episodio del combate librado con los franceses en 1583 lo describen Pastells y Bayle en *El descubrimiento del estrecho de Magallanes*, Madrid, 1920 (citados por VIGÓN, t. I, p. 337, nota 26, y t. III, p.324, Bb. 469). También lo glosó en verso el soldado Juan Peraza, que estuvo presente en la expedición y cuyo elogio reproduce Fernández Duro en el libro sexto de sus *Disquisiciones Náuticas*, pp. 465 a 473. Destacamos algunas de las estrofas de mayor interés:

«... Estaba un puerto tomado
en la costa del Brasil,
de franceses usurpado
y de esta gente guardado
con ánimo varonil.

...

Y el General ha llevado,
para aqueste menester,

Bueno como artillero mayor el año 1593 y desempeñó el cargo hasta 1604 en que fue relevado de nuevo por Espinosa.⁴⁷

Durante el tiempo en el que Andrés de Espinosa impartió sus enseñanzas de Artillería, es decir entre 1576 y 1581, escribió su cartilla, titulada *Las preguntas que hizo Andrés Espinosa, artillero mayor por Su Majestad, a un discípulo suyo para desaminalle*,⁴⁸ que resumen los conocimientos que debía tener cualquier artillero antes de embarcar, con independencia de las prácticas que asimismo se le exigían.

Otro tratado de interés es el manuscrito anónimo titulado *Tractac del bon artiller*, que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid. Según Vigón, pertenece al último cuarto del siglo XVI. Se refiere, principalmente a la fabricación de mecha y balas, las operaciones de carga y la puntería.⁴⁹

Cristóbal de Espinosa fue un capitán de Artillería prestigioso, para muchos el primer tratadista español, que enseñó en Sevilla, según parece, entre 1581, al ausentarse Andrés de Espinosa, y 1592, año en que falleció. Es autor de un manuscrito titulado *Alvaradina. Diálogo de Artillería por Xpoval (Cristóbal) de Espinosa*, que escribió en Milán en 1583 y dedicó a Francés de Álava. En él incluye una relación de sus servicios y un resumen de sus enseñanzas, en las que no aparece ninguna referencia a la utilización de la artillería en la mar.⁵⁰

La primera obra en castellano sobre Artillería que gozó de las facilidades de la imprenta se debe al doctor Diego García de Palacio y se editó en Méjico en 1583. Su título es *Diálogos militares de la formación e información de personas, instrumentos y cosas necesarias para el buen uso de la guerra*. Su

un capitán señalado,
que Espinosa era llamado
hombre de grande saber.
Y aqueste Andrés de Espinosa,
por ser persona ingeniosa,
era artillero mayor,
y ninguno era mejor
para hacer esta cosa.

...
Y nuestro buen tirador,
tras un tiro otro mejor,
tiraba haciéndoles daño,
que les causó miedo extraño,
temiendo nuestro valor.

...
El año de ochenta y tres
fue quemado este francés,
mil y quinientos pasados.
Plega a Dios que estos soldados
gocen en gloria después.»

⁴⁷ Ver FD, *Arca de Noé*, pp. 461 a 464 y 467, y VIGÓN, t. I, p. 272. De lo indicado por ambos autores se deduce que al ausentarse Andrés de Espinosa lo relevó en la Escuela de Artillería el capitán Cristóbal de Espinosa, que falleció en 1592, momento en el que dejó de funcionar dicha Escuela de la Casa de Contratación. El año siguiente se refundió con la Escuela de Artillería que dirigía desde 1590, también en Sevilla, Julián Firrufino. Andrés Muñoz el Bueno debió sustituirlo poco después al frente de la nueva escuela.

⁴⁸ El documento manuscrito que contiene las 28 preguntas de esta *Cartilla* y sus respuestas se encuentra en la Biblioteca Nacional. En la Colección Navarrete de la Biblioteca del Museo Naval figura una copia, en el t. 22, núm. 42, fols. 147 y ss. Fernández Duro lo tomó de Navarrete y lo transcribió íntegramente en el libro sexto de sus *Disquisiciones Náuticas*, pp. 440 a 456. Asimismo, lo reproduce Luna, quien lo tomó de Fernández Duro.

⁴⁹ VIGÓN, t. I, p. 275, y t. III, p. 306, Bb. 106.

⁵⁰ *Ibidem*, t. I, p. 273, y t. III, pp. 314 y 315, Bb. 259, 260 y 261; ver también coronel de Artillería E. Borreguero, prólogo del *Tratado de la Artillería y de la Fortificación*, de Cristóbal Lechuga, reedición Madrid 1990, p. 13 y nota 2 de la p. 19, obra que reproduce el *Discurso del Capitán Lechuga en que se trata de la Artillería y de todo lo necesario a ella, con un Tratado de Fortificación y otros advertimientos*, Milán, 1611, y FD, libro sexto de las *Disquisiciones Náuticas*, pp. 474 a 476.

En la Biblioteca Nacional se conservan dos manuscritos, casi idénticos, uno de 1574 y el otro algo posterior, titulados *La Alvaradina o tratado de Artillería*, escritos por Espinel de Alvarado. Ha existido y existe aún gran confusión en la identificación de Andrés de Espinosa, Cristóbal de Espinosa y Espinel de Alvarado. Carrasco y Navarrete confundieron a los dos Espinosa y, aunque el primero rectificó más tarde, pasó a confundir a Cristóbal con Espinel de Alvarado. La *Alvaradina* de Cristóbal de Espinosa para Borreguero se escribió en Milán en 1583 y, según Vigón, existe una edición de 1584 en la Academia de Artillería. También apunta Vigón que alguna de las ediciones (1574 y después) que atribuye a Espinel de Alvarado pudieran pertenecer a Cristóbal de Espinosa. Ante todo este embrollo y dada la coincidencia de Espinel con Espinosa y del título *Alvaradina* del tratado atribuido a Cristóbal con Alvarado, parece plausible que Espinel de Alvarado fuese un seudónimo de Cristóbal de Espinosa, lo que, de ser así, situaría la primera edición conocida de su tratado en 1574 y la última no después de 1592, en que falleció.

autor era oidor de la Real Audiencia de Méjico y antes lo había sido de la de Guatemala.⁵¹ Aunque con gran experiencia política, no era –según él mismo reconoce– práctico en las ciencias militares, de las que conocía sus secretos por el estudio. De los cuatro libros que componen la obra, el tercero se dedica por entero a la Artillería y su interés está fuera de toda duda.

En 1587 se imprimió, también en Méjico, la segunda obra de este insigne montañés: *Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traza y el gobierno conforme a la altura de Méjico*, de la cual en el apéndice XII incluimos un extracto de lo relativo a la artillería. También está formada por cuatro libros, que dedica a la astronomía, navegación, meteorología y construcción naval. Todos ellos son un claro índice de los grandes conocimientos que ya había en aquella época. En relación con la artillería, en los capítulos XX al XXXV de la *Instrucción* se tratan cuestiones de gran interés sobre todos los oficios de a bordo, de capitán a paje, la utilización de las naos en combate y el empleo de la artillería. García de Palacio sigue el estilo de Tartaglia y de Escalante y dispone, como ellos, en ambas obras, sus discursos en forma de diálogo entre dos personas: un Vizcaíno y un Montañés.⁵²

Otro tratadista importante que merece mencionarse es Bernardino de Escalante, cuyos *Diálogos del Arte Militar* vieron la luz en Sevilla en 1583, aunque parece que se completaron en 1585. En la época previa y posterior a la jornada de Inglaterra envió varios *Discursos* al Rey y al Consejo de Guerra que, indudablemente, le tenían en muy alta consideración.⁵³

Luis Collado es, sin duda, el tratadista español más importante de la época. Nacido en Lebrija (Sevilla), vivió gran parte de su vida profesional en Italia, donde fue ingeniero del ejército de Lombardía y del Piamonte y acumuló una gran experiencia, que dejó plasmada en las sucesivas ediciones de su *Práctica Manual de Artillería*. La primera de ellas se editó en italiano, en Venecia, en 1586. Hay otra posterior, editada en 1592 en Milán, que es más completa e importante. Collado describe minuciosamente todos los procesos de fabricación del material, del tiro y de la utilización de la artillería en campaña. Narra las experiencias que hizo en Nápoles, acortando progresivamente la longitud de una culebrina, para determinar con cuál se obtenía mayor alcance. Aunque su aportación desde el punto de vista general de la Artillería es inestimable, desde el puramente naval es menor.⁵⁴

Diego de Álava y Viamont es también uno de los tratadistas más notables de la época, para algunos el mejor, del que conviene precisar su carácter teórico, pues pasó buena parte de su vida «totalmente ajeno a la profesión militar y habiéndose criado solo en el ejercicio de pontífices y consultos».⁵⁵ Con una profunda formación científica, que le permitió corregir importantes errores de Tartaglia, su obra *El perfecto Capitán instruido en la disciplina militar y nueva ciencia de la Artillería*, publicada en Madrid en 1590, recoge con toda seguridad la experiencia de su padre, don Francés de Álava, que fue capitán general de la Artillería. El tratado se divide en seis libros que se ocupan de las siguientes materias: el primero y segundo de las cualidades y conocimientos necesarios de geometría y trigonometría, el quinto de las trayectorias y alcances, y el sexto del levantamiento de tablas de alcances según las elevaciones. Para Fernández Duro, Álava es el primero de nuestros escritores artilleros.⁵⁶

Diego de Prado, que fue teniente de capitán general de la artillería en Cataluña, escribió en 1591 su *Tratado original de Artillería*, también conocido como *Obra manual plática de la artillería*, de la que se conserva un ejemplar manuscrito en la Biblioteca Nacional de Madrid. Aunque interesante, tiene menos valor que la obra de Collado.⁵⁷

Andrés García de Céspedes publicó en Madrid el año 1606 su *Libro de instrumentos nuevos de geometría, con una cuestión de artillería y otros tratados*. Dentro de esta obra se incluye un *Tratado de Artillería* que, como otros muchos, es marcadamente teórico.⁵⁸

Uno de los artilleros que reúne en su persona las circunstancias de ser un excelente tratadista y un insigne y experimentado soldado es, sin duda, Cristóbal Lechuga. Este andaluz, nacido en Baeza, se distinguió como artillero en diversas campañas en Italia y en Flandes (Hulst, Cambray, Doullens y

⁵¹ Ver doc. 114 de 7 de abril de 1579: *Carta del licenciado Diego García de Palacio, Oidor de la Audiencia de Guatemala, al licenciado Valverde*.

⁵² FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro primero, pp. 45 y 46, y libro quinto, pp. 35 a 47; VIGÓN, t. III, p. 317, Bb. 304b.

⁵³ FD, op. cit. en nota 42, p.476; y VIGÓN, t. III, p. 316, Bb. 257. Ver también los docs. 727, 1122, 1123, 1438, 1594, 4758, 4759 y 6813.

⁵⁴ VIGÓN, t. I, pp. 274 y 275, y t. III, p. 313, Bb. 217 y 218.

⁵⁵ *Ibidem*, t. I, p. 275 y 276, y t. III, p. 301, Bb. 8.

⁵⁶ FD, libro primero de las *Disquisiciones Náuticas*, p. 43.

⁵⁷ VIGÓN, t. I, pp. 274 a 277, y t. III, p. 324, Bb. 487.

⁵⁸ *Ibidem*, t. III, p. 316, Bb. 297.

Amiens principalmente) y no solo puso en práctica con éxito numerosas innovaciones tácticas, sino que además publicó dos importantes tratados: el primero, el *Discurso del Capitán Cristóbal Lechuga, en que trata del cargo de maestro de campo general y de todo lo que de derecho le toca en el ejército*, editado en Milán en 1603, y el segundo, el *Discurso del Capitán Cristóbal Lechuga en que trata de la Artillería y de todo lo necesario a ella, con un tratado de fortificación y otros advertimientos*, publicado también en Milán en 1611.⁵⁹

En el segundo de estos tratados,⁶⁰ el de mayor interés, se explican las características y manejo de las piezas más importantes, de sus cureñas y elementos de transporte y carga, las punterías y los alcances, las causas de errores en el tiro y su corrección, y las diversas modalidades de tiro, además de otras cuestiones relacionadas y de unas nociones de fortificación. Termina con unas «Recomendaciones a Su Majestad» sobre la creación de una Academia y distintas prevenciones para la defensa de los reinos.

Tan solo dos años más tarde, en 1613, publicó Diego Ufano y Velasco en Bruselas su *Tratado de la Artillería y uso della*,⁶¹ que se tradujo al alemán y al francés y del que se conocen varias ediciones.⁶² Además de muchos aspectos también estudiados por otros autores, Ufano se extiende en su trabajo en diversas consideraciones sobre el personal necesario, unas sobre ingeniería y otras sobre pirotécnica. Aunque ha sido objeto de ciertas críticas por parte de algunos autores, su obra figura entre las más importantes en la materia.

Julio César Firrufino era hijo del doctor Julián Firrufino, al que ya nos hemos referido y de quien recibió enseñanzas de Matemáticas aplicadas a la artillería. Publicó dos tratados en Madrid, el primero en 1626 titulado *Plática manual y breve compendio de la Artillería*, y el segundo en 1642, *El perfecto artillero. Teoría y plática*. El primero de ellos, aunque más antiguo, tiene para nosotros el interés de ocuparse de aspectos de artillería naval que complementan trabajos anteriores: artillado de galeras y navíos, uso de pedreros a bordo, etc.⁶³

Del año 1627 es la *Instrucción y Regimiento para que los marineros sepan usar del Artillería con la seguridad que conviene*, que publicó en Málaga Andrés Muñoz El Bueno, a cuyas labores docentes siendo artillero mayor de la Casa de la Contratación ya nos hemos referido. La citada *Instrucción*, que comentamos más adelante y transcribimos íntegra en el Apéndice XXIII, sin embargo, se conocía mucho antes de 1627 con el título de *Cuadernillo de la práctica de la artillería*.⁶⁴ Su contenido, coincidente en líneas generales con el de otros tratados, añade cuestiones específicas de artillería naval de gran interés, entre las que merecen citarse las recomendaciones para coordinar la puntería con el movimiento del navío.

El *Diálogo entre un Vizcaíno y un Montañés sobre construcción de naves, su arboladura, aparejo, etc.*, que transcribe Fernández Duro en el libro sexto de sus *Disquisiciones Náuticas*,⁶⁵ según se aclara en su propio texto, tuvo que escribirse después de 1630, en la época de Felipe IV. La primera parte figura en el t. XI, núm. 11 de la Colección Navarrete de la Biblioteca del Museo Naval y la segunda procede de la Biblioteca particular del Rey. Los *Diálogos* son anónimos y tienen asignado el núm. 777 en el Índice de la Colección Navarrete (Biblioteca del Museo Naval, Madrid), incluidos por error en el año 1575 y atribuidos, también por error, a Juan de Escalante de Mendoza. Siguen el estilo de Diego García de Palacio y, en relación con la artillería naval, describen las misiones de todo el personal embarcado en un galeón y la artillería que debe montar un galeón de 22 codos de manga. Por su interés, en el Apéndice XIII incluimos un extracto de todo lo referente a Artillería de estos *Diálogos*.

Y con este breve comentario sobre este interesante documento terminamos nuestra excursión, que ocupa desde medio siglo antes hasta medio siglo después de la fecha en que tuvo lugar la jornada de Inglaterra, en la que hemos tratado de señalar los trabajos más importantes sobre Artillería.

Conviene hacer dos precisiones sobre lo expuesto. La primera es que los cambios, en aquellos años lejanos, se sucedían mucho más lentamente que en la actualidad, por lo que el período de tiempo indicado

⁵⁹ *Ibidem*, t. I, pp. 281 a 283, y t. III, p. 319, Bb. 370 y 371.

⁶⁰ Ver reedición de 1990. En el prólogo del coronel Borreguero se incluye una reseña biográfica de Lechuga que resume la impresionante lista de servicios de este eminente soldado.

⁶¹ Ver reedición de 1984.

⁶² VIGÓN, t. I, pp. 283 y 284, y t. III, p. 329, Bb. 599 y 600.

⁶³ FD, *Disquisiciones náuticas*, libro primero, pp. 44 y 45, y libro sexto, p. 476; y VIGÓN, t. I, pp. 290 y 291, y t. III, p. 316, Bb. 285 y 286.

⁶⁴ VIGÓN, t. I, pp. 278 y 279, y t. III, p. 322, Bb. 442.

⁶⁵ FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), pp. 106 a 222. De él los tomó, solo transcritos en parte, L, pp. 128 a 160.

se considera adecuado. La segunda es que, además, la casi totalidad de los tratadistas posteriores que se han mencionado ejercían su profesión en 1588 o se habían aprovechado de enseñanzas anteriores.

Queremos hacer también algún comentario sobre trabajos de autores posteriores, y aun contemporáneos, que estudian la artillería de la época de nuestro interés con profundidad y rigor.

Autores y textos modernos

Vicente de los Ríos publicó en Madrid en 1763 (aunque hay ediciones de 1765 y 1767) su *Discurso sobre los ilustres autores e inventores de la Artillería que han florecido en España desde los Reyes Católicos hasta el presente*.

De los diversos trabajos de Ramón de Salas, destacamos el *Memorial histórico de la Artillería española*, publicado en Madrid en 1831.

De José de Arantegui y Sanz merecen mencionarse sus *Apuntes históricos sobre la Artillería española*, publicados en Madrid entre 1887 y 1891.

Francisco Barado publicó en Barcelona en el año 1889 su obra *Museo Militar. Historia del Ejército español*. En varios Apéndices recogemos documentos y extractos de este importante trabajo.

De Adolfo Carrasco y Saiz merecen mencionarse varias obras: *Apuntes y noticias acerca de la organización de la Artillería española. Tiempos primitivos: siglos XVI y XVII*, así como *Bibliografía artillera de España del siglo XVI y complemento de la del siglo XVII* y, finalmente, *Lista cronológica y biográfica de los Jefes superiores que ha tenido el Cuerpo desde el siglo XVI*, publicadas todas ellas en Madrid entre 1889 y 1905.

Si hay una obra que pueda considerarse monumental, ese honor corresponde sin duda a la *Historia de la Artillería española* de Jorge Vigón, publicada en tres volúmenes, en Madrid, en 1947.

Respecto a la artillería naval hay dos autores, investigadores infatigables y tan prolíficos como eximios escritores, y ambos de entrañable recuerdo en la Armada Española, de la que siempre contarán con su agradecido reconocimiento.

El primero, reiteradamente mencionado, es Cesáreo Fernández Duro y parece casi una falta de respeto citar solo alguna de las muchas obras que escribió. Dentro de su extensa producción hay numerosas referencias a la Artillería, y en particular a la Artillería naval, en sus *Disquisiciones Náuticas*, publicadas en Madrid en seis volúmenes, entre 1876 y 1881.

El segundo es Francisco Felipe Olesa de quien queremos citar solo dos trabajos: *La Organización Naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, publicado en dos volúmenes, en Madrid, 1968, obra extensísima y cuya importancia trasciende nuestras fronteras, y *La galera en la navegación y el combate*, editada en Barcelona en 1971, también en dos volúmenes.

Con el recuerdo afectuoso a nuestro querido «profesor Olesa» cerramos esta breve reseña de los trabajos sobre Artillería que hemos utilizado, en su mayoría directamente, gracias a las abundantes ediciones recientes de los tratados antiguos, y unos pocos de la mano de Salas, Fernández Duro, Barado, Vigón y Olesa, principalmente.⁶⁶

EL PERSONAL ARTILLERO

Cargos y funciones

Desde que comienza a utilizarse la artillería en España, los monarcas reinantes encomiendan las funciones de mayor responsabilidad, de mando o de utilización, administrativas y técnicas, a personas de su confianza con la debida experiencia. Así, desde mediado el siglo XIV a finales del XV, estas funciones las desempeñan personas que ostentan diversos títulos, como capitán, capitán mayor, encargado, artillero mayor, maestro bombardero, maestro mayor, etc. Resulta difícil, por otra parte, establecer cuáles eran, en cada caso, las funciones específicas que a cada uno de ellos correspondían y cuáles eran sus relaciones de dependencia.⁶⁷

⁶⁶ Para una mayor información sobre la bibliografía existente, insistimos en remitir al lector a VIGÓN, t. III, en donde se compilan más de seiscientas fuentes bibliográficas.

⁶⁷ VIGÓN, p. 105. Los nombres de Íñigo López de Orozco (1342), Berenguer de Plegamán (1393), Diego Rodríguez de Zapata (1406), Fernán Gutiérrez de la Vega (1407), Fernán Rodríguez de Monroy (1429), el comendador Sebastián (1463), mosén Juan Peñafiel, micer Domingo Zacarías, maestre Alonso, Tomás Bárbara, Francisco Ramírez de Oreña (1475), Alvar

Comenzado el siglo XVI, la experiencia de la guerra en Italia anima a los Reyes Católicos a nombrar a mosén San Martín, en mayo de 1501, proveedor y veedor general de la Artillería, como consecuencia de la creación de un ejército permanente. Sus funciones, muy amplias, son en líneas generales coincidentes con las que corresponden a un jefe superior de la Artillería moderno, es decir, la fabricación del material y la organización y administración de todos los ramos de la Artillería.

A las órdenes del proveedor y veedor general, además de un reducido número de personas con tareas administrativas y técnicas (normalmente un contador, un pagador, un fundidor y un alguacil) están los núcleos afectos a cada una de las demarcaciones de Italia, Rosellón y Andalucía. Cada uno de estos núcleos, bajo un capitán de la Artillería, dispone de una compañía de bombarderos y tiradores, un mayordomo, o conservador de la munición, y determinado número de sobrestantes (ayudantes del mayordomo), fundidores, maestros de hacha, carpinteros, polvoristas, herreros, toneleros, carreteros, etc.⁶⁸

Los capitanes desarrollan, por delegación, las funciones del proveedor y veedor general en sus respectivas demarcaciones y, además, la del mando de la artillería en campaña.⁶⁹

A partir de la llegada de Carlos I a España en 1517 se producen diversos cambios en la organización de la Artillería. En 1523 pone al frente de ella y por encima de todos los capitanes de la Artillería, a un capitán de la Artillería de España, que asume las funciones del anterior proveedor y veedor general⁷⁰ y en algunos casos ejerce el mando de la artillería en campaña.⁷¹

Más adelante se nombran, primero uno y después varios tenientes del capitán, para auxiliar a este en sus funciones y relevarlo en sus ausencias.⁷² Estos tenientes, por delegación, ejercen la dirección e inspección de los establecimientos de artillería (fábricas, almacenes y casas de munición) existentes en sus respectivas demarcaciones.⁷³

En 1541, el capitán de la Artillería de España pasa a denominarse capitán general de la Artillería, cargo que recae en Pedro de la Cueva. A sus órdenes están los capitanes de Artillería de Alemania, Italia, África y Baleares, quienes más adelante pasan a ejercer como capitanes generales de dichos reinos o regiones.⁷⁴

El capitán general de la Artillería, es decir, el jefe superior, tiene a sus órdenes en la Península a varios tenientes de capitán general.⁷⁵ El cargo de capitán general posee un carácter fundamentalmente administrativo. Le corresponden el gobierno del personal de Artillería, sobre el que tiene jurisdicción, la dirección y control de la fabricación de materiales, y su alistamiento y distribución, tareas todas ellas en las que le auxilian los tenientes. Cuando se le asigna mando de artillería en campaña, se hace mediante una orden especial, pues esta competencia no suele estar incluida en la cédula de nombramiento.⁷⁶

El capitán general tiene facultad para expedir directamente nombramientos de artilleros y de oficiales, entendiéndose por tales no solo a los que ejercen oficios sino también a los hombres de pluma; sin embargo el rey se reserva los nombramientos de los tenientes, el contador de la Razón General y los contadores, capitán de trincheras, pagadores, entretenidos y alguaciles.⁷⁷

La existencia de numerosos establecimientos de artillería y de abundantes guarniciones, fortalezas y presidios,⁷⁸ con sus propios magacenes o almacenes hace necesario que los capitanes generales

Ramírez (1486), Ramiro López (1493) y Juan Rejón (1494), son los más destacados que cita Vigón, procedentes en su mayoría del *Memorial de Artillería*.

⁶⁸ VIGÓN, t. I, pp. 116 a 119.

⁶⁹ *Ibidem*, pp. 119 a 122.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 127: Juan de Terramonda, a quien relevó más tarde Gabriel Tadino de Martinegro. Ver también OLESA, t. II, pp. 931 y 932.

⁷¹ VIGÓN, t. I, pp. 132 y 133; OLESA, t. II, p. 931.

⁷² *Ibidem*, pp. 127 a 132. OLESA, t. II, pp. 930 a 932. El número de tenientes pasó de dos en 1530 a seis, años más tarde, y se redujo a tres en 1544.

⁷³ OLESA, t. II, p. 931.

⁷⁴ *Ibidem*. En todo este período existen capitánías generales en el Reino de Nápoles, Estado de Milán y los Países Bajos.

⁷⁵ VIGÓN, p. 145; y OLESA, t. II, p. 951. En 1585 existían al menos siete, en Burgos, Pamplona, Málaga, Barcelona, Sicilia, Mallorca y Lisboa.

⁷⁶ VIGÓN, pp. 133 y 143; y OLESA, t. II, p. 931. De sus deberes y atribuciones es una muestra muy significativa la cédula de 25 de diciembre de 1574, de nombramiento de Juan Manrique de Lara para el Estado de Milán, que recoge LECHUGA, pp. 387 a 391. Puede consultarse también la *Instrucción de Carlos I* dada el 5 de abril de 1551 en Augusta que asimismo cita LECHUGA, pp. 380 a 387.

⁷⁷ VIGÓN, t. I, p. 144.

⁷⁸ OLESA, t. II, p. 981. El presidio, en contra de lo que pueda parecer, no tiene nada que ver con ninguna función penitenciaria, sino con la de «ejercer dominio y dar protección», mediante guarniciones en lugares de interés débilmente dotados por la configuración de la zona.

ejerzan su ministerio, sea directamente o a través de sus tenientes, apoyándose en diversas personas que desarrollan todas las tareas de obtención, control, transporte, almacenamiento, distribución y entrega de los distintos materiales a las unidades y a los buques.

Las responsabilidades de la recepción, consignación, conservación y distribución de los materiales de artillería corresponden al mayordomo en las plazas donde hay establecimientos o casas de munición, quien tiene a su cargo todas las fábricas, talleres y almacenes de su demarcación. También disponen de mayordomo los ejércitos en campaña y algunas fortalezas, castillos y presidios importantes. En los de menor entidad y en plazas con establecimientos menos importantes, estas funciones son asumidas por tenedores cuya responsabilidad, en ocasiones, está asociada a la de los bastimentos y municiones.⁷⁹ Los mayordomos más importantes son los de Málaga y Pamplona. También existen mayordomos en Perpiñán, Medina del Campo, San Sebastián, Fuenterrabía, Burgos, Cartagena y Barcelona.⁸⁰

Otra función importante en relación con los establecimientos de artillería es la del contador, quien tiene a su cargo la cuenta y razón de todos los materiales. Desde mediado el siglo XVI existe, además, la figura del contador de la Razón General de la Artillería, cargo que recayó sucesivamente en Juan Delgado, Juan de Basarte, Diego López de Gámiz (apéndice X) y, más tarde, en el que había sido secretario del marqués de Santa Cruz hasta su fallecimiento en Lisboa, don Bartolomé de Aguilar y Anaya.⁸¹

La función del veedor es la inspección de los establecimientos de artillería, especialmente los privados que elaboran materiales para la Corona, y el cargo está, en ocasiones, asociado al de contador.⁸² Además existe un veedor general de la Artillería, jefe superior de los veedores, cargo que desempeñó don Jorge Manrique que, además, era veedor general de la armada de Lisboa.⁸³

Los proveedores se ocupan de efectuar las adquisiciones de los materiales necesarios, para lo cual expiden libranzas, que atienden los pagadores.⁸⁴ La función del proveedor es tenida en muy alta consideración, a juzgar por el sueldo que se asigna, por ejemplo a Francisco Duarte (1.200 ducados al año), muy superior al de otros cargos relacionados con la Artillería (apéndice XI)

Los alguaciles son responsables del transporte del material artillero, incluida la pólvora. Es esta una tarea no exenta de dificultades y riesgos, razón por la cual están investidos de vara de justicia, para facilitarles su labor.⁸⁵

Además de los cargos citados, en los propios establecimientos existen una serie de oficios, algunos ya comentados: fundidores, maestros de hacha, polvoristas, carpinteros «de lo blando» y «de lo prieto», herreros, picapedreros, etc. Durante todo el siglo XVI es frecuente encontrar fundidores extranjeros, sobre todo flamencos e italianos, en las distintas fábricas españolas.

En el apéndice X se incluye una copia de la cédula de nombramiento de Diego López de Gámiz como contador de la Razón General de la Artillería, de fecha 30 de agosto de 1586. Es curioso comprobar que su sueldo no alcanza a ser ni la décima parte del concedido a Francisco Duarte. En el documento figuran datos de interés, como los mayordomos y los establecimientos más importantes de la Artillería.

Asimismo, en el apéndice XI se incluye una relación de cargos importantes del ministerio de la Artillería en la época de la armada de 1588.

En cuanto al personal de artillería que se utiliza en campaña, es interesante comprobar la organización que, según Lechuga⁸⁶ debe tener un tren de campaña de 40 piezas (20 cañones, 14 medios cañones y 6 cuartos de cañón):

- El capitán y cuatro tenientes.
- Un veedor, un contador, un pagador y un mayordomo.
- 20 gentiles-hombres.

⁷⁹ La palabra «municiones» se refiere no solo a materiales de artillería, sino a toda clase de pertrechos.

⁸⁰ VIGÓN, t. I, pp. 126 y 127; y OLESA, t. II, p. 926. Los de Fuenterrabía y San Sebastián son independientes. Además de los indicados por Vigón y Olesa, hay constancia de que en el período 1586-88 existían mayordomos en Laredo y Santander (uno para las dos plazas), Cádiz, y Lisboa. Apéndice XI.

⁸¹ VIGÓN, p. 126 y nota 11 de la p. 204; y OLESA, t. II, pp. 925 y 948.

⁸² Tal sucede con Hierónimo de Pinedo (Málaga) y Bernabé de Pedroso (Lisboa). Apéndice XI.

⁸³ OLESA, t. II, p. 925. Apéndice XI.

⁸⁴ *Ibidem*, t. II, p. 925.

⁸⁵ *Ibidem*.

⁸⁶ LECHUGA, pp. 315 a 341.

- 30 conductores (15 a caballo y 15 a pie) y 30 ayudantes de carga y descarga (llamados en Flandes «hernicurs»).
- 200 artilleros.
- 300 gastadores.
- 50 marineros, al cargo de un puente.
- 50 carpinteros y dos cabos, cuatro herreros, doce minadores, doce albañiles, ocho aserradores, veinte tenderos y dos trompetas.
- Un número adecuado de gastadores (de 4 a 10 por pieza), ingenieros y petarderos.
- 1.596 caballos para tirar de las piezas y el material de artillería.
- 105 carros, de a tres caballos cada uno, para pertrechos de artillería.
- 659 carros para municiones, pólvora, cuerda, armas de mano y otros efectos.

Al personal indicado debe añadirse un doctor, un boticario, un cirujano, un barbero, un preboste, un cuartel-maestre, dos ingenieros y un fundidor.

Aunque Lechuga no aclara cuántos caballos deben tirar de cada uno de los 659 carros citados en último lugar, las cifras indicadas son suficientemente expresivas de la enorme complejidad del tren, que contrasta con el número relativamente modesto de las piezas que incluye.

Dentro de toda esta complicada organización conviene comentar algunas de las funciones que se realizan, pues sería ocioso referirse a todas. Para ello, es interesante estudiar las siguientes proporciones relativas a diferentes trenes de campaña:

Año	1538/39	1572	1611
Piezas del tren	48	110	40
Gentiles-hombres	50	60	20
Artilleros	400	200	200

La columna de la izquierda se refiere al cómputo establecido por el capitán de artillería Miguel de Herrera,⁸⁷ la central a los preparativos de la empresa de Argel,⁸⁸ y la de la derecha a los datos, ya comentados, de Lechuga. Puede apreciarse que el número de gentiles-hombres pasa de uno por pieza, en el primer caso, a uno cada dos piezas en el tercero. En relación con el número de artilleros, aunque las cifras son poco representativas, pues su labor la complementan los gastadores, parece que el más adecuado está próximo a los cinco por pieza.

Los datos de Miguel de Herrera indican que para gobernar a los 400 artilleros, se precisaban un capitán, tres tenientes y 50 gentiles-hombres, de lo cual se deduce que la función de estos era servir de mandos intermedios.⁸⁹ Según Olesa, correspondía a los gentiles-hombres el mando de las baterías y el gobierno de su personal, y usaban como insignia de su grado la llamada regla de calibres.⁹⁰ Ciertamente, debían tener grandes conocimientos de artillería, pues también se les denominaba artilleros preferentes.⁹¹

Los artilleros

El servicio de las piezas y la ejecución del tiro son tareas que corresponden a los artilleros. Lechuga, quizás por las excesivas exigencias de que es objeto la artillería, indica:

«... porque para mí, con que sepa el Artillero hacer las cucharas, cubrir los limpiadores con pellejos; hacer cestones y zarzos; hacer las explanadas y las troneras; cargar y apuntar bien las piezas y conocer las balas, no le pediré más.»⁹²

⁸⁷ VIGÓN, t. 1, p. 137.

⁸⁸ *Ibidem*, pp. 146 y 147; y OLESA, t. II, p. 948.

⁸⁹ En la *Instrucción de Augusta* (1551) publicada por LECHUGA, pp. 380 a 387, figuran los cometidos específicos de los gentiles-hombres.

⁹⁰ OLESA, t. II, p. 950.

⁹¹ VIGÓN, t. I, p. 125.

⁹² LECHUGA, p. 306.

Dentro de la denominación genérica de artilleros hay que distinguir dos tipos, los ordinarios y los extraordinarios.

Los aspirantes a artilleros se adiestraban por su cuenta con alguien conocedor del oficio (después lo harían en escuelas) y, cuando se encontraban en condiciones, eran examinados por un capitán o delegado suyo. Si aprobaban, y resultaban necesarios, se les contrataba por un período de tiempo limitado y se les sentaba plaza de artillero ordinario (o tirador), con un sueldo reglamentario.

A falta de un número suficiente de artilleros ordinarios, se admitía a otros aspirantes a los que se instruía durante cuatro meses y pasaban, si demostraban su aptitud, a ser artilleros extraordinarios (o ayudantes), con derecho a ser considerados ordinarios más adelante, cuando contasen con la debida experiencia y surgiese la necesidad de hacerlo así.⁹³

Conviene advertir que tanto la denominación de artillero como las de ordinario y extraordinario corresponden más bien a la época en que es general el uso de la artillería de cámara cerrada; pues con anterioridad, cuando es normal el uso de piezas de cámara abierta, suele denominárseles lombarderos y se distingue entre el normal, u ordinario y el preferente o principal y más tarde gentil-hombre, que naturalmente gozaba de un sueldo superior.⁹⁴

En general, el servicio de los artilleros era muy llevadero: si pertenecían a la guarnición de un fuerte o presidio, alternaban por meses, residiendo en sus casas un mes cada dos, y si formaban parte del tren prestaban servicio solamente durante los meses de la jornada, que normalmente eran cuatro al año.⁹⁵

Menor categoría que los artilleros tenían los gastadores o sirvientes, quienes se limitaban a hacer las labores de fuerza que comportaba el transporte y manejo de las piezas.⁹⁶

Por su parte, los conductores eran los encargados del transporte seguro de las piezas y la vigilancia y distribución de municiones y efectos.⁹⁷

Las compañías de Artillería, afectas a los destacamentos y las baterías de fuertes, castillos y presidios, disponían de un capitán, de dos a cuatro tenientes, ocho o más gentiles-hombres, un número superior de cabos, que asumían las funciones de los conductores y la instrucción y adiestramiento del personal, y un número de artilleros variable entre 50 y 150.⁹⁸

Hasta la creación en 1575 de la Escuela de Artillería de la Casa de la Contratación no existe diferencia alguna entre los artilleros de tierra y de mar: son los mismos. En general, unos y otros proceden de la Infantería, lo cual no es de extrañar debido a la relativa abundancia de soldados y la escasez de artilleros, cuya formación es mucho más laboriosa, y a las ventajas que tal cambio proporciona a los primeros. Por ello abundan los soldados que quieren, a pesar de la resistencia de sus capitanes, probar suerte en la artillería. En todo caso, conviene insistir, la escasez de artilleros en España es notable en todo el siglo XVI y es frecuente que se contrate a extranjeros para estos menesteres.⁹⁹

Artilleros de mar. Funciones.

Desde 1575, como se ha indicado, se inicia la formación de artilleros para los buques de la Carrera de las Indias y, más tarde, se hace extensiva la enseñanza a los navíos de cualquier armada.

Las funciones de los artilleros a bordo, aunque en principio análogas a las de los artilleros de tierra, están llenas de dificultades adicionales. Lo más destacable del buque se resume en dos factores que limitan el rendimiento de sus artilleros: el espacio es pequeño y la plataforma es inestable.

Lo reducido del espacio resulta claro si se piensa que un galeón de unos 30 metros de eslora monta tantas piezas como todo un tren de campaña. Es cierto que, normalmente, se combate por una banda, con lo que solo se emplea la mitad de las piezas; pero, en todo caso, la utilización de la artillería a bordo requiere una minuciosa coordinación de funciones para reducir en lo posible las interferencias.

La inestabilidad de la plataforma obliga a efectuar la puntería en condiciones difíciles pues, por un lado, en orientación se depende de la buena coordinación con el timonel, ya que las piezas medianas y gruesas una vez en batería no se mueven en ese sentido, y por otro, en elevación el tiro se ve afectado

⁹³ VIGÓN, t. I, pp. 120, 121 y 125; OLESA, t. II, p. 947.

⁹⁴ OLESA, p. 950.

⁹⁵ VIGÓN, t. I, nota 22 de la p. 208; OLESA, t. II, p. 950.

⁹⁶ VIGÓN, t. I, pp. 124 y 125; OLESA, t. II, p. 948.

⁹⁷ VIGÓN, nota 41 de la p. 206; OLESA, t. II, p. 950.

⁹⁸ OLESA, *ibidem*.

⁹⁹ VIGÓN, *ibidem*, pp. 148 a 150.

por el balance del buque, con lo que es preciso aprovechar los cortos períodos de reposo y tirar muy cerca si no se quiere desperdiciar la munición.

Como ya se ha comentado, en los apéndices XII y XIII se incluyen extractos de todo lo relativo a la artillería a bordo contenido en dos documentos importantes: el primero, la *Instrucción Náutica* de Diego García de Palacio, y el segundo el *Diálogo entre un Vizcaíno y un Montañés* que, aunque con el mismo estilo e incluso los mismos nombres de sus interlocutores, está escrito medio siglo después.¹⁰⁰

En ambos apéndices se destacan las obligaciones de todo el personal embarcado, de capitán a paje, en relación con la artillería, y en ellos puede apreciarse que las funciones se mantienen sensiblemente constantes, si bien en el segundo caso están particularizadas para un galeón. Es curioso advertir que los artilleros están encuadrados a bordo dentro de la gente de mar y no en la gente de guerra, a pesar de tener una misión eminentemente combativa. Salvo que vaya embarcado el teniente general de la Artillería, dependen del capitán de mar o del maestro y, en todo caso, se les exige que sean buenos marineros.¹⁰¹

En los navíos de armada de cierto porte existe un condestable, que tiene a su cargo tanto la artillería y las municiones como el mando de los artilleros y su adiestramiento. En los buques de armada más pequeños y los de mercancía suele encomendarse estas tareas a un cabo artillero o cabo lombardero.

Son grandes los conocimientos que se exigen al condestable y amplias sus funciones. Debe saber, para empezar, fabricar pólvora e ingenios de fuego de todo tipo: alcancías, granadas, piñas, linternas de pedernales y de cabezas de clavos, estoperoles, angelotes, etc.

Antes de salir a la mar debe tratar con el capitán general de la Artillería o su teniente el número y tipo de piezas más adecuado para su buque y las cantidades necesarias de proyectiles de cada tipo y de pólvora, que debe ser fina, de la que se usa en los arcabuces. Debe cuidar también de que el buque disponga de todos los elementos necesarios y de adquirir los que falten, incluidos los adherentes para fabricar en la mar los ingenios de fuego que se precisen.

También es responsable del embarque y adecuada distribución de la artillería a bordo. Las piezas de cámara abierta, debido al humo que producen, debe disponerlas sobre cubierta, y las de cámara cerrada bajo cubierta para que puedan tirar a través de las portañuelas, que quedan cerradas durante la operación de carga. Los versos deben ir también sobre cubierta, en las toldas de proa y popa y sobre las piezas principales para cubrirlas cuando efectúan el tiro, en unión de los mosquetes, hostigando al enemigo.

El condestable debe también repartir las piezas entre los artilleros, asignando normalmente dos a cada uno y encomendando las de cámara cerrada a los más diestros. Él debe, personalmente, quedar libre para supervisar el tiro de cada pieza. Uno de los artilleros más experimentados debe ocuparse de la santabárbara, para repartir la pólvora según las necesidades y evitar imprudencias y riesgos.

En la mar, debe tener todo el material ordenado y listo para su uso: botafuegos, calibres, cuadrantes y niveles, agujas de cebar, barrenas, cucharas, lanadas, atacadores, sacatrapos, tacos, etc. Debe repartir los artilleros en dos mitades para las guardias de noche, desde la oración al orto de sol, que así se dividirán el tiempo desde la prima de noche hasta el alba. De día está previsto que todos velen. Las guardias de los artilleros son, normalmente, en el timón. Los que no son timoneles suelen ir al cargo de los botafuegos, de los que siempre debe haber dos encendidos.

En los períodos de descanso durante la noche, los artilleros duermen sobre cubierta, protegidos por sus capotes, por si carga el tiempo y tienen que acudir rápidamente a la maniobra. El condestable monta, asimismo, guardia como contra maestre, frecuentemente al cargo de la driza mayor,¹⁰² y en el tiempo de descanso se aloja en el rancho de la santabárbara, con la gente de guerra.

También debe el condestable asegurarse del correcto ajuste de los aparejos de las piezas, para que reculen bien al dispararse, y de zallarlos de cuando en cuando para asegurar su adecuado laboreo en el momento necesario.

Las balas rasas y demás pelotas deben estar a mano y bien clasificadas según los calibres de las piezas.

Durante el combate, el condestable debe seleccionar el proyectil según se tire a hundir (pelota rasa), o a desarbolar (pelota enramada o de cadenas) lo cual se utiliza cuando el enemigo tiene más

¹⁰⁰ Ambos, ya citados, son respectivamente de 1587 y de d. 1630.

¹⁰¹ Ver también OLESA, t. II, pp. 884 a 888.

¹⁰² OLESA, t. II, p. 888.

andar que el buque propio y trata de alejarse. Para otros fines se usan las pelotas de puyas, linternas de pedernal, cabezas de clavos y estoperoles.

Asimismo, debe comprobar la buena puntería de cada pieza, tras coordinar debidamente con el piloto el movimiento, a orzar o arribar, del buque, para asegurar la correcta puntería en orientación, y comprobar personalmente la puntería en elevación y que la distancia es lo suficientemente corta.

Dentro de sus obligaciones durante el combate figura también la de recabar ayuda de soldados, marineros y grumetes para el movimiento de las piezas, así como la de proveer que los artilleros de la banda libre pasen a reforzar la banda ocupada. Tiene a su cargo también el lanzamiento de ingenios de fuego sobre el enemigo, cuando es necesario, y prevenir los incendios que este pueda ocasionar con ese medio en el buque propio.

Las obligaciones de los artilleros, descritas ya en general, comprenden tareas propias de su oficio, tanto de preparación como de utilización de la artillería y las puramente náuticas.

Durante el combate deben ocuparse de la limpieza de la pieza, su refresco si ya ha efectuado varios disparos y su nueva carga en proporción con el proyectil que se va a emplear. Deben meterla en batería, halando de los aparejos con la ayuda necesaria, y apuntarla. Tras hacer fuego a la orden del condestable, deben meterla nuevamente a bordo y cerrar la portañuela, si la pieza está bajo cubierta, para a continuación repetir el proceso.

Aunque en forma muy general, es interesante la síntesis de las obligaciones de un lombardero de un buque de mercancía que hace Escalante:¹⁰³

«Los lombarderos, mirando su artillería que esté siempre limpia y aparejada, la pólvora guardada, juntas las pelotas en cada una pieza las suyas, y los moldes y saca pelotas y cucharas y atacadores y todos los demás instrumentos a recaudo y las piezas con muy buenas retenidas y siempre dispuestas a punto; de manera que, en la misma hora y momento que en (*sic*) capitán o maestro los mandare tirar, se pueda hacer sin dilación alguna. Y nunca el lombardero les debe dar fuego de su oficio sin licencia de cualquiera de los mandadores sino fuere en algún caso particular que se ofrezca ser necesario, como algunas veces suele acaecer. Y cada y cuando que cualquier de los dichos oficiales tuviere necesidad de ayuda para hacer bien y acertadamente su propio oficio cualquiera de los demás que dentro estuvieren serán obligados a le ayudar y favorecer en cualquier manera que tuviere necesidad de tal ayuda; y porque no sea necesario encender lumbres para cenar podemos concluir hoy con esta materia.»

Al margen del fragmento anterior del diálogo entre el Piloto y Tristán, como ya comentamos, incluye Escalante el siguiente precepto: «Adviértase que navegando siempre se debe cenar con la claridad del día». Y es que, normalmente, no se combate de noche y el fanal que lleva a popa el buque, como única luz visible desde lejos, sirve tan solo para mantener la formación y seguir aguas.

El ritmo de fuego es un buen índice del grado de adiestramiento. De momento nos contentamos con señalar que en la mar es mucho más bajo que en tierra, no solo por las dificultades que ya hemos comentado, sino también por la presencia de los soldados, con sus mechas encendidas durante el combate, que obligan a tomar grandes precauciones con el manejo de la pólvora.

Entre las ayudas que reciben los artilleros durante el combate se incluye la de los grumetes. Son estos muchachos de 18 a 20 años y en número pueden alcanzar los dos tercios del de marineros. Son aprendices de marineros y acuden como estos a la maniobra y, en ocasiones a la artillería. Por su parte, los pajes tienen entre 13 y 17 años y están en una primera fase de aprendizaje del oficio de hombres de mar, por lo que su función a bordo es muy elemental. Su cantidad es del orden de la décima parte del número total de marineros.¹⁰⁴

¹⁰³ ESCALANTE, p. 61.

¹⁰⁴ Esta proporción entre marineros, grumetes y pajes es la que da García de Palacio (ver apéndice XII). En los docs. 590, 1972, 3602, 3603, 3604 y 3605 puede apreciarse que la cifra real de grumetes en 1586/87 es aproximadamente la mitad.

Artilleros de mar. Número. Otros indicadores.

El número de hombres de mar, en general, y el de artilleros en particular, que debe llevar cada buque según su tamaño está minuciosamente regulado en leyes y ordenanzas. Sin embargo, en la correspondencia relativa a la jornada de 1588 pueden apreciarse claramente las dificultades que existen para acercarse a las cifras teóricas. Las que se proporcionan a continuación resumen, mejor que cualquier comentario, el efecto de dichas dificultades.¹⁰⁵

El total de gente de mar, incluidos los artilleros, que debe llevar un buque de armada es, en la segunda mitad del siglo XVI, de 20 hombres de mar por cada 100 toneladas de arqueo (o toneles machos). La realidad es que la Gran Armada no alcanza ni siquiera los 15. La proporción en los buques ingleses es más del doble.

Del total de gente de mar en estos buques, la proporción de artilleros suele ser alrededor del 25 por ciento. Así, en el galeón *San Pablo* y en la galeaza *Santa María* (c. 1540) es del 20 y el 26 por ciento, respectivamente, y en el galeón *Santo Cristo de Lezo* (1610) se alcanza el 30 por ciento. En la armada de 1588, sin embargo, la proporción es de aproximadamente el 8 por ciento. Los ingleses casi duplican esta cifra en sus buques.

El resultado combinado de lo anterior puede apreciarse claramente si tenemos en cuenta que, por cada 100 toneles (tons and tonnage) los buques de la armada llevan un artillero, en tanto que los buques ingleses llevan cinco. Como curiosidad, los buques de la reina, 33 en total, llevan 603 artilleros, cifra que supera ampliamente los que llevan todos los navíos de la armada.

Otro aspecto de interés es que, dado que en ambas flotas se mantiene aproximadamente la proporción de 5 piezas, grandes y chicas, por cada 100 toneles, como promedio cada artillero español debe atender a cuatro piezas, mientras que cada artillero inglés tiene a su cargo solamente una.

Sobre estas últimas cifras, del número de piezas por cada 100 toneles, hay que precisar que deben aceptarse con cierta reserva, puesto que en ningún caso se tienen en cuenta los tamaños de dichas piezas, cuestión que pretendemos abordar más adelante.

Artilleros de mar. Sueldos

Los sueldos de los artilleros de los buques son, en general, algo superiores a los del resto de la gente de mar. En el cuadro siguiente indicamos los sueldos mensuales aproximados, en escudos, que disfrutaban dichos artilleros en tres épocas diferentes con objeto de mostrar la evolución que se produjo en la segunda mitad del siglo XVI.¹⁰⁶

	c. 1546	1588	1611
Gentil-hombre	11	15	18
Condestable o cabo artillero	6	8	10
Artillero ordinario	5	6	7
Artillero extraordinario	4	5	6

Sobre estas cifras, es preciso señalar que corresponden a valores medios y que están sujetas a distintas variaciones. Los artilleros de tierra, por ejemplo, suelen cobrar algo menos en Flandes que en España y estos menos que en Italia. Dentro de Italia los sueldos son distintos en Milán, en Nápoles y en Sicilia, siendo estos últimos, normalmente, los más elevados. Entre los artilleros de mar se producen también estas diferencias, que imponen sus diversas procedencias.

Además, los sueldos asignados son, normalmente, solo una parte de los haberes que perciben los artilleros de mar, pues con frecuencia cobran además «ventajas», fruto de sus actuaciones en empresas anteriores terrestres o navales, que en ocasiones llegan a superar a los propios sueldos.

¹⁰⁵ OLESA, t. II, pp. 884 a 886, y *La Galera en la navegación...*, pp. 268 a 272; VIGÓN, t. I, pp. 149 y 150 y nota 62 de p. 210; *Diálogos entre un Vizcaíno y un Montañés*, cuyo extracto se acompaña como apéndice XIII; *List of the fleet*, en JKL, vol II, pp. 323 y ss. Ver además los docs. del *Corpus*: 590 (9 abril 1586), 2318 (12 julio 1587), 3274 (8 noviembre 1587), 3602, 3603, 3604, 3605 y 3609 (29 diciembre 1587), 4988 (1 mayo 1588), 5052 (9 mayo 1588) y 5226 (28 mayo 1588).

¹⁰⁶ Los datos indicados proceden de LECHUGA, pp. 329, 371 y 372; OLESA, t. II, pp. 886 y 888; VIGÓN, cuadro de la p. 190 bis; y los docs. 532 (de 12 febrero 1586), 2807 (22 septiembre 1587) y 3274 (8 noviembre 1587). En relación con los datos que facilita Lechuga en florines, debe advertirse la equivalencia (*op. cit.*, p. 371) de un florín con cuatro reales, lo que permite su fácil conversión a escudos que, como es sabido, tenían diez reales.

Como reflejo de la confusión existente en este asunto, reproducimos a continuación lo que dice Lechuga, en el año 1611, refiriéndose a los sueldos de los artilleros:¹⁰⁷

«Los sueldos de los artilleros, casi en todas partes, han de ser de seis escudos al mes, por cada uno, en paz y en guerra; el de los cabos de ellos, que llevan el nombre de Condestable, es doblado en Flandes, en España, dos escudos más, con una usanza: que los artilleros y cabos, saliendo a la guerra, todo el tiempo que andan en ella, o están fuera del Estado, ganan doblado el sueldo.»¹⁰⁸

A pesar del brillante futuro que augura García de Palacio, en su *Instrucción Náutica* a toda la gente de mar, la realidad es que los artilleros, en su mayoría, permanecen en empleos modestos hasta su ancianidad. Durante largos períodos, por otra parte, es frecuente que se les adeuden pagas de muchos meses, e incluso de años.

Sin embargo, lo que parece ser una constante desde la aparición de la artillería es la preocupación de los sucesivos monarcas hacia los que dedicaban su vida a tan honrosa profesión y, en particular, de que, a su muerte, sus familias no quedasen sumidas en el desamparo. En 1555, por ejemplo, una Real Cédula de fecha 30 de noviembre, que muchos autores consideran la «primera ley de retiros», refiriéndose a los artilleros que envejecen y contraen enfermedades como consecuencia del servicio, dispone que a aquellos con más de diez años de antigüedad que quedasen inútiles y con menos de 400 ducados de renta para mantenerse, se les abonase la tercera parte del sueldo.¹⁰⁹

Una muestra de esta preocupación es la actitud de Felipe II cuando Juan de Acuña le informa de la muerte de Antón Polo, cabo de los artilleros llegados de Sicilia, en su carta de 12 de marzo de 1588,¹¹⁰ en la que se interesa por la suerte de su mujer y sus hijos. En la propia carta figura una nota de Secretaría que transcribe la orden del Rey concediendo una pensión de cuatro escudos a su mujer y dando una plaza a algunos de sus hijos. El día 20, el Rey escribe a Juan de Acuña: «Pues murió el cabo maestro de los artilleros de Sicilia, yo mandaré tener cuenta con lo que me acordáis de la pobreza y de su mujer e hijos.»¹¹¹

Privilegios de los artilleros

Durante los siglos XVI y XVII gozan los artilleros de determinados privilegios, cuya razón de ser deriva de la necesidad de facilitar el reclutamiento y de sus especiales condiciones de vida.

La existencia de un juzgado privativo se remonta al año 1551 en que Carlos I, por orden de fecha 4 de abril, determina que entienden en los delitos cometidos por el personal de la Artillería solamente el capitán general y el preboste de ella. Puede comprenderse que la creación de este fuero especial da lugar a innumerables conflictos de jurisdicción, de los que existen abundantes testimonios, que hacen necesario que cada cierto tiempo se ratifique su vigencia.¹¹²

No es únicamente un mejor sueldo que el soldado de infantería o el marinero la razón de los recelos y rencillas que se despiertan en torno a los artilleros: estos gozan también de otras exenciones y preeminencias. Vigón¹¹³ hace un resumen de las más importantes. Por ejemplo, desde 1553 tienen autorización para llevar armas ofensivas y defensivas en cualquier lugar, a excepción de los sotos y bosques vedados. Desde 1557 se les exime de montar guardia de noche en la mar aunque, ciertamente, debieron disfrutar por poco tiempo de esta exención. En 1583 se dispone que no podrán ser «presos ni ejecutados en sus armas, caballos, ni en los vestidos suyos, ni de sus mujeres, ni embargarles los sueldos de sus oficios.»

Todos estos privilegios, y los demás que no mencionamos, parece que pasaron del uso al abuso y finalmente al desuso, y que con el tiempo se vieron desbordados por un emergente derecho

¹⁰⁷ LECHUGA, p. 371.

¹⁰⁸ El Estado a que se refiere es Milán.

¹⁰⁹ VIGÓN, t. I, p. 196.

¹¹⁰ Doc. 4487.

¹¹¹ Doc. 4588.

¹¹² VIGÓN, t. I, p. 200, menciona el que sucedió en 1558 en la jurisdicción del capitán general de Artillería de Pamplona, que tuvo que resolver el Rey. Véase también, por ejemplo, el que se produjo en las islas Azores y que se refiere en los docs. 1361 y 1475, de 20 de marzo y 11 de abril de 1587, respectivamente.

¹¹³ VIGÓN, t. I, pp. 200 y 201.

consuetudinario cada vez más igualitario. No obstante, en el último tercio del siglo XVI, salvo lo referente a las guardias de noche en la mar, tienen plena vigencia.

LA ENSEÑANZA. ESCUELAS DE ARTILLERÍA

Generalidades

En los párrafos que siguen vamos a tratar de resumir cuál era el nivel de formación y la calidad de los conocimientos de los artilleros españoles en el último tercio del siglo XVI, a través de un somero análisis de las escuelas de artillería existentes, los métodos de enseñanza utilizados y las exigencias a que se veían sometidos tanto los maestros del arte como los aspirantes a artilleros.¹¹⁴

Durante todo el siglo XV y buena parte del XVI los artilleros sirven indistintamente en las campañas de tierra y a bordo de los buques. En 1571, sin embargo, el capitán general de la Artillería, don Francés de Álava, aunque conserva su jurisdicción sobre los artilleros de mar, deja por unos años de ocuparse de su formación, que pasa a ser responsabilidad de la Escuela de Artillería de la Casa de la Contratación, creada en Sevilla en 1575, dependiente del Consejo de Indias. Ello no implica que los artilleros de mar procedan, a partir de ese momento, exclusivamente sino tan solo preferentemente de dicha Escuela.

La escasez que hay en España de artilleros para cubrir las necesidades que ocasionan las continuas campañas de tierra y la existencia simultánea de varias armadas, hace recurrir con frecuencia a la contratación de extranjeros, normalmente con sueldos altos y una formación y experiencia en muchos casos dudosa.

Los esfuerzos para conseguir en España artilleros a partir de soldados que sirven en la infantería no dan los resultados apetecidos, pues siempre tienen que contrarrestar la fuerte oposición que presentan los capitanes de sus compañías, que ponen toda clase de trabas para no perder una parte de sus hombres.¹¹⁵

Tanto la escasez de artilleros españoles como el continuo aumento de los extranjeros contratados (principalmente alemanes, flamencos e italianos), hacen patente la necesidad de crear escuelas oficiales para la formación de artilleros en España. Los maestros particulares que con anterioridad enseñaban el arte, bajo juramento de sus alumnos de mantenerlo en secreto, siguen existiendo tras la creación de estas escuelas, como complemento necesario, por lo corto que resulta el período dedicado a la formación que se imparte en ellas.

Son muchos los manuscritos existentes que recogen los conocimientos que se exigían a los artilleros que, como es natural, van retocándose con los avances de la técnica y de la táctica. De ellos hemos citado los más importantes al referirnos a los autores. El más antiguo de que se tiene noticia es el memorial, al que ya hemos aludido, encontrado por Arantegui a finales del siglo pasado, que resume los conocimientos que debían tener los aspirantes a artilleros, y cuya antigüedad (n.d. 1534) supera la de la *Nuova Scientia* de Tartaglia. Entre 1537 y 1540 sitúa Vigón, en coincidencia con Carrasco, el *Libro de Artillería* de Luis Ortiz y el *Desame (examen) de artilleros*. Es notable la proliferación de textos que surgen a partir de esos años y sirven de base para los exámenes de los artilleros, a quienes se exige el conocimiento de los más importantes.

Escuelas y procedimientos

La primera Escuela de Artillería de que se tiene noticia, y también una de las de mayor prestigio durante muchos años, es la de Burgos, que ya existe en 1542. El 1 de mayo de 1543 se promulga una Real Cédula que regula su funcionamiento. Poco después de crearse la escuela de Burgos, también en 1542, se crea otra escuela en Barcelona, a la que, entre otros, acuden muchos de los artilleros que van a servir en las galeras del Mediterráneo. También es de esta época la de Milán, que entre 1542 y 1551 es objeto de varios reglamentos aprobados por Carlos I, y que alcanza también un gran reconocimiento.

¹¹⁴ La información que aquí se presenta es fruto de los afanes investigadores de Jorge Vigón, Francisco Felipe Olesa y Cesáreo Fernández Duro, y se completa con aportaciones propias procedentes de documentos. Ver VIGÓN, t. I, pp. 148 a 151, 264 a 278 y 438 a 443; OLESA, t. II, pp. 912 y 913; y FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), pp. 432 a 456.

¹¹⁵ El contencioso de Pamplona, resolvió el Rey mediante una real cédula el 11 de diciembre de 1585, no es sino un botón de muestra de esta oposición de la que existen abundantes testimonios.

En el año 1545 el capitán general de la Artillería, Luis Pizaño, promulga una instrucción que resume las enseñanzas que deben recibir los aspirantes a artilleros. Entre ellas figuran los pesos y calibres de la pelotería, las cargas que deben darse en cada caso y todos los elementos que son necesarios para el manejo de las piezas, así como el conocimiento de los diversos tipos de pólvora y sus características.

En 1559 se funda, bajo la dirección del cabo maestro Diego Villegas, la Escuela de Artillería de Mallorca, para la formación de los artilleros que debían servir en la isla, que estuvo activada hasta principios del siglo XVIII.

El afán investigador que en torno a las ciencias se despierta en toda Europa en la segunda mitad del siglo XVI es muy acusado en España y afecta muy directamente a la práctica de la Artillería. Aparecen así las brigadas o comisiones técnicas que emiten dictámenes sobre distintas materias. Entre las más relevantes, destaca la que se formó en Bruselas en 1568, con artilleros españoles, para determinar la composición más adecuada de la pólvora. En su informe, de 9 de mayo de dicho año, se indica que la proporción debe ser de 75 libras de salitre, 15 libras y 10 onzas de carbón y 9 libras y 6 onzas de azufre, proporción que, según Vigón, es muy próxima a la que utilizan en esa época los ingleses.

En 1575 el duque de Terranova volvió a activar la Escuela de Artillería de Palermo (Sicilia), que ya había funcionado con anterioridad, esta vez a cargo de los maestros de artillería Martín García Pocián y Pedro de Hiniesta. Las enseñanzas que en ella se impartían dotaban a los alumnos de unos conocimientos muy profundos y eran objeto de una cuidadosa regulación. Comprendían, entre las cuestiones de mayor interés, los métodos de fabricación de piezas y encabalgamientos, las prácticas del empleo de la artillería (cargas, alcances, punterías, etc.), la fabricación y refinado de las pólvoras y el empleo táctico de la artillería.

También en el año 1575 se establecen escuelas para artilleros de mar y tierra en Barcelona (de nuevo), Gibraltar, Málaga y Cartagena, aunque por estar insuficientemente dotadas sus resultados no llegan a ser muy brillantes. Por su parte, los portugueses crean ese mismo año una escuela en Lisboa.

Si bien hasta entonces la formación de los artilleros de tierra y mar es común, en el mismo año de 1575 se crea una Escuela de Artillería en Sevilla, afecta a la Casa de Contratación,¹¹⁶ dependiente del Consejo de Indias, con el objeto de dotar de artilleros a los buques de la Carrera de las Indias; aunque posteriormente se va ampliando su competencia a la formación de los artilleros de los demás buques e incluso a los de tierra.

En 1576, por cédula de 28 de febrero, se crea el cargo de artillero mayor y se asigna a Andrés de Espinosa. Sus obligaciones se recogen en la propia cédula, que dispone «lo que ha de hacer y guardar Andrés de Espinosa, artillero de Su Majestad, en enseñar su oficio, en la ciudad de Sevilla, a las personas que lo quisiesen aprender, y la orden que se ha de tener y Su Majestad manda que se guarde en el examen de los artilleros.»¹¹⁷ Además de tener a su cargo la escuela debe, como maestro, dedicar a diario dos horas a enseñar allí «con demostración de su oficio». También debe inspeccionar las compras y las pruebas de la artillería y armas destinadas a las naos de guerra de la Carrera de las Indias, reconocer la pólvora y munición de las naos de mercancía y asistir a la compra de la cuerda y refinado de la pólvora. Otra de sus responsabilidades era la de cuidar que todos los arcabuces y mosquetes que se adquiriesen fuesen de Vizcaya. Conviene destacar que la Casa de Contratación tenía a su cargo no solo la formación de artilleros y demás personal del servicio de la artillería, sino también la fabricación de las piezas, la pólvora y demás elementos necesarios para su empleo tanto en las armadas como en las provincias de ultramar.¹¹⁸

Los alumnos de la escuela de Sevilla debían asistir a las clases del artillero mayor «dos meses continuos en el terreno a la práctica, uso y ejercicio de la Artillería,»¹¹⁹ por lo que las enseñanzas que recibían completaban los conocimientos teóricos con las necesarias prácticas de campo. Hay que precisar, sin embargo, que estas prácticas no se realizaban en las condiciones ideales para los artilleros de mar, es decir, embarcados.

¹¹⁶ La Casa de la Contratación y Negociación de las Indias se creó en 1503 para regular las expediciones a aquellas tierras y pertrechar debidamente a los buques de mercancía y a los de armada que los acompañaban. A partir de 1522 todas las naos deben ir artilladas y surgen las flotas de Indias y las armadas de Guarda de la Carrera de las Indias. Desde 1526 los buques deben ir formando convoy o flota.

¹¹⁷ FD, *Arca de Noé*, pp. 438 a 440.

¹¹⁸ VIGÓN, t. I, pp. 440, 441 y 443.

¹¹⁹ Haring, Clarence H., *Comercio de Navegación entre España y las Indias*, Méjico, 1939, p. 383; citado por OLESA, t. II, p. 912 y nota 89 de esta página.

El contenido de las 28 preguntas y respuestas de la cartilla de Espinosa, a la que ya nos hemos referido,¹²⁰ da una idea bastante precisa de la calidad y profundidad de los conocimientos que se exigen a los artilleros, que no solo se refieren a las piezas, la pelotería, la pólvora y el manejo normal de la artillería en tierra y a bordo, sino también a la forma de resolver las dificultades que pueden presentarse y de prevenir riesgos.

Para asistir como alumno a la escuela de Sevilla era preciso ser español, tener al menos 20 años y, salvo contadas excepciones, haber navegado en nao de guerra como soldado o marinero, o en nao mercante como hombre de mar.¹²¹

Los resultados de la escuela de Sevilla debieron ser buenos, a juzgar por la petición que don Francés de Álava, capitán general de la Artillería, formula al Rey en 1577, de que no solo se ejerciten en ella los artilleros que deben servir en la Carrera de las Indias, sino todos los artilleros de tierra y de mar que lo deseen, para poder disponer del número necesario de unos y otros. Así se hizo y poco después pasó la escuela a depender del capitán general de la Artillería.

Se tiene también conocimiento de que, entre 1582 y 1590, funciona en Trapani (Sicilia) una Escuela de Artillería en la que enseña Alonso de Salamanca, autor de un libro al que se refiere Carrasco, pero del que no existe certeza de que se llegase a editar.¹²²

En el año 1587, la falta de maestro había dejado paralizada la Escuela de Artillería de Málaga y Juan de Acuña Vela recomienda al Rey, en carta de 13 de marzo,¹²³ que se envíe allí un artillero con experiencia, para cabo, al objeto de ponerla de nuevo en servicio. Pocos días después, el 20 del mismo mes,¹²⁴ hace una recomendación similar para la apertura de una escuela en la Isla Tercera. De estas peticiones, el Rey accede a la primera y el 11 de abril escribe a Acuña: «Para que los artilleros de Málaga se ejerciten en la escuela que está ordenada, vos le podréis enviar uno de los artilleros ordinarios de Burgos, el que más apto os parezca, y ordenarle que resida en Málaga, habilitándolos, pues con esto no se crece ningún sueldo.»¹²⁵

Ya después de la jornada de Inglaterra, Felipe II firmó en noviembre de 1589 la cédula para la creación de la Escuela de Artillería de La Coruña, a semejanza de la ya existente para adiestrar a la armada que, al cargo de don Alonso de Bazán, estaba basada en Ferrol.¹²⁶ La escuela de Ferrol parece que tendría primacía sobre la de La Coruña.

En el año 1589, Julián Firrufino, que enseñaba artillería en la Escuela de Milán, se traslada a la de Burgos; de allí pasa a ocuparse por un breve período de la fundición de Málaga, y en 1590 se traslada a Sevilla, para enseñar Artillería en una escuela propia, distinta de la perteneciente a la Casa de Contratación. Esta última se disuelve en 1592, quedando todos sus artilleros integrados en la de Firrufino en 1593. Sólo duró esta otra dos años y, ante ello, la Casa de Contratación reabrió su propia escuela en 1595, que pasó de nuevo a ser la única existente en Sevilla, bajo la dirección de Francisco de Molina y, más tarde, de Andrés Muñoz el Bueno.¹²⁷

Otra Escuela de Artillería que se crea en 1590 es la de Salamanca, como «partido de Matemáticas», para cumplir la orden de Su Majestad de que se hiciera «Cátedra de esta facultad por la falta que había en el Reino de artilleros.»¹²⁸

Resultados

Tras este breve resumen cronológico pueden apreciarse la inquietud y los esfuerzos de la Corona por fomentar la enseñanza de la Artillería mediante la creación de escuelas que, en número creciente, debían ocuparse de tal tarea.

La realidad, sin embargo, es que a pesar del éxito notable de estas escuelas en la formación de artilleros en general, en cuanto se refiere a los artilleros de mar los objetivos perseguidos estaban lejos

¹²⁰ Vid. nota 48 anterior.

¹²¹ En principio solo podían concurrir los naturales de Castilla, Aragón y Navarra. Muy pronto, en 1576, se autorizó a los extranjeros de reinos vasallos del Rey o naturalizados en ellos y que hubiesen efectuado algún viaje a las Indias como artilleros. Ver VIGÓN, t. I, p. 440.

¹²² *Ibidem*, p. 272.

¹²³ Doc. 1326.

¹²⁴ Doc. 1361.

¹²⁵ Doc. 1480.

¹²⁶ Doc. 7134.1.

¹²⁷ VIGÓN, t. I, pp. 272, 275 y 278.

¹²⁸ *Ibidem*, p. 275.

de alcanzarse en 1588. Sobre los resultados obtenidos en los enfrentamientos en la mar, da la impresión de que la formación de los artilleros de mar, tanto extranjeros contratados como los adiestrados en las distintas escuelas, dio lugar a una actuación más bien pobre durante la jornada.

Respecto a los extranjeros, reproducimos un fragmento de la consulta que eleva al Rey el Consejo de Guerra el 7 de febrero de 1600, sobre determinadas peticiones del Capitán General relativas a las Escuelas de Artillería:

«... de los artilleros que hubo de traer de Alemania e Italia para la jornada del duque de Medina Sidonia y para la de Aragón, la mitad no eran artilleros ni lo pudieron ser, y todos tan amigos del vino que el que sabía algo no era para el servicio en ninguna ocasión; que se traían a 20, 24 y, el que menos, 16 escudos, y cuando empezaron a servir habían cobrado más de seis meses de sueldo, y a algunos se les había dado dinero pedido demás de su sueldo; que además venían por tiempo determinado, y en pasando no querían seguir...»¹²⁹

En lo que se refiere a los artilleros de mar formados en la Escuela de Sevilla, y a pesar del prestigio de que esta gozaba, conviene reproducir el tono de desencanto con que se expresa don Juan de Acuña en su carta al Rey de 12 de septiembre de 1587:

«En las naves de Guipúzcoa que hasta ahora están vistas la que más trae son dos artilleros, y estos son de los examinados en Sevilla por Espinosa, que debe atender más a llevarles el derecho por las cartas que les da de examen que no que han de suficiencia para servir, porque, cierto, los que ahora se han visto no son para ello, y Vuestra Majestad puede considerar que bien servidas pueden ser en una nave veinte y ocho ó 30 piezas de artillería con dos artilleros, por muy suficientes que sean.»¹³⁰

Podemos apreciar que la queja de Acuña es doble y se refiere a la baja calidad de los artilleros formados en Sevilla, lo cual podría no ser un juicio completamente objetivo, y también a la cantidad, que juzga extraordinariamente escasa.

Lo cierto es que tampoco debían ir muy bien estos asuntos en Inglaterra en la misma época, según puede deducirse de la carta que escribe William Thomas a Burghley poco después de la jornada.¹³¹ En ella se queja amargamente del bajísimo rendimiento de la artillería inglesa, que achaca no solo a la cantidad y calibre de las piezas utilizadas, sino también a la escasez de buenos artilleros, sobre lo que indica:

«... también sería muy de desear que vuestras honorables Señorías fuesen más ciertamente informados de ese ejercicio ciego y torpe enseñanza hecho por quienes hay que llamar principiantes en artillería...»

Quizás sea algo exagerado Thomas en sus apreciaciones; pero todo parece indicar que la enseñanza de los artilleros de mar tampoco estaba adecuadamente atendida en Inglaterra en esta época.

Consideraciones

De todo lo expuesto sobre este asunto merecen hacerse algunas consideraciones. Las enormes necesidades de artilleros en la España del último tercio del siglo XVI dan lugar, aparte de la contratación de extranjeros, a la existencia de un mínimo de doce escuelas oficiales de Artillería, dependientes de la Corona. Decimos un mínimo porque es más que probable que existiesen otras además de las mencionadas.

¹²⁹ *Ibidem*, p. 151.

¹³⁰ Doc. 2820.

¹³¹ Escrita el 30 de septiembre de 1588 (e. a.); ver JKL, Holland, LVII.

El nivel de conocimientos teóricos que se proporcionaba en dichas escuelas era bastante elevado, no solo por la gran calidad de los textos que se utilizaban, sino también por el prestigio y experiencia exigidos a los maestros que se encargaban de impartir las enseñanzas.

Con independencia de los resultados que pudieran obtenerse en cuanto a los artilleros de tierra, no debían de ser muy brillantes los relativos a los artilleros de mar, y ello debido principalmente a dos circunstancias: la relativa brevedad del período de instrucción y adiestramiento (dos meses) y el hecho de que los ejercicios prácticos se efectuasen en tierra.

Poco se sabe de los procedimientos de enseñanza utilizados por los ingleses; pero es evidente que sus problemas y sus resultados, si bien no en lo que se refiere a la cantidad de artilleros, eran similares a los de los españoles en lo relativo a su calidad.

El problema final de un ritmo de fuego inglés superior al español se debió a la cantidad de artilleros ingleses, que prácticamente cuadruplicaban a los españoles y, además, a la enorme influencia desfavorable de la gente de guerra en el manejo de la artillería en los navíos de la armada.

LOS ESTABLECIMIENTOS

Generalidades

Para completar nuestra visión del potencial artillero de España en el último tercio del siglo XVI, es importante saber cuáles eran los establecimientos productores existentes: las fundiciones o fábricas de las piezas, y las fábricas de los montajes, la pólvora, la munición y las armas portátiles.¹³²

Fabricación de piezas

En los principios del empleo de la artillería, la fabricación de piezas, fuesen forjadas o fundidas, estaba a cargo de artesanos particulares, cuyos conocimientos se aplicaban a la producción de instrumentos y objetos de lo más diversos, que podían comprender, por ejemplo, desde arados hasta campanas o espadas.

Era frecuente, por entonces, que los constructores de las piezas fuesen también los que se ocupaban de su manejo. Por ello, y por las naturales dificultades que entrañaba el transporte de elementos tan pesados, no era extraño que, en muchos casos, las piezas se produjesen en lugares próximos a los de su futuro empleo. Como puede colegirse con facilidad, estas circunstancias, unidas a la no existencia de establecimientos dedicados en exclusiva a la producción de artillería, dieron lugar a que la diversidad en las piezas existentes fuese notable.

Hacia finales del siglo XIII la demanda de piezas de artillería alcanzó tal importancia que empezaron a aparecer establecimientos que solamente se dedicaban a la producción de artillería y, con ellos, surgieron los primeros núcleos industriales, todavía en manos de particulares.

Al facilitarse el transporte de las piezas de artillería, la localización de los centros productores dejó de estar tan condicionada como antes y pudo acercarse a lugares ricos en materias primas. Asociados a estos centros aparecieron los distintos almacenes (o magacenes), frecuentemente denominados casas de artillería, desde donde las piezas se expedían a sus destinos. Estas casas de artillería, fueron el embrión de las casas de munición, muy posteriores, en las que se almacenaban no solamente piezas, sino también armamento portátil y municiones.

La complejidad derivada de la continua evolución de las técnicas de producción hizo necesario que, a partir de finales del siglo XV, se produjese una progresiva especialización en las tareas de elaboración de materiales de artillería y, así, aparecieron los maestros artilleros, los fundidores, los polvoristas y una serie de oficiales cuyos conocimientos se empezaron a aplicar a funciones más específicas.

Asimismo, la creciente demanda de materiales de artillería hizo necesario que la Corona estableciese centros oficiales de producción que, aunque en principio coexistieron con los establecimientos de particulares, muy numerosos y pertenecientes normalmente a personas de relieve de la nobleza, fueron con el tiempo superando a estos en número y entidad.

Las exigencias de especialización y de un alto nivel de conocimiento de la profesión dieron lugar a que en 1501 se ordenase que los fundidores que pretendían trabajar en centros de la Corona fuesen

¹³² El resumen que sobre este tema ofrecemos al lector está basado en los estudios de OLESA, t. II, pp. 915 a 929; VIGÓN, t. I, pp. 308 a 332, y otras fuentes impresas y documentos que citaremos en cada caso.

examinados por el proveedor y veedor general de la Artillería, a cuyas órdenes se puso, poco después, un fundidor mayor, con autoridad sobre todos los que ejercían tal oficio. Como medida complementaria para conseguir la debida uniformidad, también se regularon en 1501 las medidas y adornos que debían tener las diferentes piezas.

La presión incesante de la demanda tuvo el efecto, durante la primera mitad del siglo XVI, de que se prestase una mayor atención a la cantidad de piezas producidas que a su calidad. A pesar de ello, los establecimientos productores de artillería, oficiales y particulares, no resultaban suficientes para fabricar las piezas necesarias. Ello dio lugar a que hubiese que obtener cantidades importantes de piezas fuera de España, sobre todo en Flandes, Alemania, Italia e, incluso, Portugal. Esta tendencia la inició en gran escala Carlos I, cuya artillería era, en buena parte, flamenca. Las mejores piezas procedían de Malinas, Augsburgo, Augusta, Núremberg, Nápoles y Milán. Más tarde, Felipe II, ante la situación de los Países Bajos, tuvo que apoyarse preferentemente en Italia.

Entre las adquisiciones importantes que se realizaron en el exterior en toda esta época pueden citarse las piezas producidas en Malinas, en la fundición que estableció allí el Emperador, las 104 que fabricó Gregorio Loeffler para él en Augsburgo, (apéndice XVI), las que se adquirieron en 1564 en Génova, los 23 cañones de hierro que se compraron en 1583 en Inglaterra y las cien piezas que vinieron de Milán en 1588 con diez mil quintales de metal para fundir en España otras 200 o 300.

Con todas estas adquisiciones, es natural que la diversidad de las piezas existentes en 1588 en la armada fuese grande.¹³³

Aunque en todo este período la demanda de material de artillería era alta, lo cierto es que estaba sometida a un ciclo bastante irregular, por la incidencia de las diferentes campañas. Los sueldos de los maestros y fundidores no eran muy buenos; pero, además, cuando remitían las necesidades era frecuente que se les despidiese, por lo que la profesión no tenía gran atractivo. Todo esto daba lugar a que los buenos maestros y fundidores escaseasen,¹³⁴ y a que en los períodos en que la demanda era mayor fuese necesario recurrir a extranjeros, sobre todo alemanes, flamencos e italianos, a los que había que pagar sueldos elevados,¹³⁵ para que produjesen, mediante contrato, las piezas necesarias, en sus propias fundiciones o en las españolas. El perjuicio, para los nacionales, de estas adquisiciones y contrataciones era evidente.

Entre los maestros y fundidores extranjeros que trabajaron para España en el siglo XVI destacan los flamencos Gregorio Loeffler, Remigy de Haluyt o Halut, Juan Vautrier¹³⁶ y el italiano Somarriba.¹³⁷ La escasez de fundidores en Lisboa es patente en 1587, a juzgar por los continuos informes de Juan de Acuña.¹³⁸

Del prestigio que alcanzó Gregorio Loeffler hay abundantes testimonios. Es curioso que en 1543 existieran ciertas dificultades para fabricar artillería en Málaga, porque «aunque Su Majestad envió a

¹³³ Como muestra de la diversidad de las piezas disponibles, valga simplemente la que se recoge en la relación de agosto de 1587, doc. 2597, de la artillería existente en los castillos de Portugal, en la que aparecen piezas de Remigy de Haluyt, Loeffler, Francia, Portugal, Flandes y Nápoles.

¹³⁴ En la primera década del siglo XVI, la Corona disponía únicamente de un fundidor mayor, cuatro fundidores en Málaga, dos en Medina del Campo, dos en Perpiñán y tres en Italia.

¹³⁵ También en la primera década del siglo XVI un fundidor, según Vigón, cobraba en España entre 60 y 100 maravedís diarios, es decir, unos 7 escudos mensuales. A Juan Vautrier se le pagan, años después, 1.200 florines anuales, es decir, unos 40 escudos al mes.

¹³⁶ Gregorio Loeffler era un fundidor de Augusta, que proporcionó al emperador entre 1541 y 1543, mediante contrato, un total de 104 piezas de artillería, que se produjeron en Augsburgo (ver apéndice XVI), como ya se ha indicado. Juan Vautrier fue contratado, un tiempo después, por el conde de Mansfelt, capitán general de la Artillería de los Países Bajos, para que viniese a España como fundidor durante ocho años con un sueldo de 1.200 florines anuales. Inserto en el *Tratado de San Millán* (ver notas 41 a 43 precedentes) figura un *Tratado de fundición de artillería de bronce que se ha fundido en España por los maestros Gregorio Lofre y Juan Bautier, alemanes, en los tiempos de los señores capitanes generales don Juan de Acuña Vela, Marqués de la Hinojosa, y por los Ballesteros en tiempo de los señores dichos y Marqués de Castrofuerte y de Leganés, desde el año de 1594*. Sobre el prestigio que tenía Gregorio Loeffler hay innumerables testimonios: ver, por ejemplo, los docs. 1992, 2664, y 3457.

¹³⁷ Aunque buen fundidor, Somarriba había cometido ciertas irregularidades que refiere Acuña al Rey en su carta de 2 de marzo de 1588 «... vase procediendo por vía jurídica, y téngole remitido al auditor general, y como tengo escrito es hombre que ofresce mucho y cumple mal, y téngole por de buena havididad, pero no por conveniente al servicio de Vuestra Majestad...» (Doc. 4386). Poco después, el día 15 de marzo, insiste: «... *Ya tengo cuenta dada a Vuestra Majestad de la necesidad que ay de que se dé prisa a esta fundición, y cómo Bartolomé de Somarriba, fundidor italiano que aquí servía, no conviene que se ocupe más en ella...*» (Doc. 4525).

¹³⁸ Acuña se refiere insistentemente a este asunto. Además del documento citado en la nota anterior, véase por ejemplo el doc. 4406, de 5 de marzo de 1588, y la contestación del Rey del día 20 del mismo mes, doc. 4774, en la que le dice: «Queda advertencia de la falta que representáis ay de maestros fundidores pláticos para dar en ello la orden que más conviniere, de que se os dará aviso.»

mandar que se hiciese en Málaga, no se había atrevido el fundidor que allí estaba a hacerla porque quería Su Majestad que fundiera al respecto del primor con que fundía el de Augusta», es decir, Loeffler.¹³⁹ Felipe II advierte a Juan de Acuña, en carta de 8 de junio de 1587, en relación con las piezas que deben fundirse en Lisboa: «... se gobiernen por las piezas de la fundición de Gregorio... que tan buena prueba se tiene della...»¹⁴⁰ Acuña se muestra de acuerdo en su carta al Rey de 8 de agosto: «... teniendo siempre en cuenta con que se haga lo más llegado que ser pudiere a las medidas de Gregorio Lefer, que cierto puede creer Vuestra Majestad que no ha habido ni ay hasta ahora quien le haga ventaja en su arte.»¹⁴¹

Todo parece indicar que el éxito de algunos fundidores extranjeros se debía, fundamentalmente, al mayor cuidado que prestaban al proceso de producción: las operaciones de espumado de la fundición, secado de los moldes, etc. En todo caso, en España también existían buenos maestros y fundidores, entre los que, sin duda, se encuentran el maestro Pedro, Juan Manrique de Lara y Alonso de Vallejo, fundidor de Logroño al que Juan de Acuña consideraba «el mejor que hay en España.»¹⁴²

Las fundiciones de piezas monobloque de Málaga, Barcelona y Sevilla alcanzaron una gran calidad. Solo en Málaga llegaron a fundirse en dos años (1556 y 1557) más de trescientas. Aun reconociendo la influencia extranjera, lo cierto es que las fundiciones españolas llegaron a estar en calidad a la altura de las mejores.

Así lo reconoce Collado, para quien las mejores fundiciones del mundo son la tudesca, la flamenca, la de Venecia (que sigue la norma tudesca), las de Nápoles y Milán (muy buenas de liga, pero más provechosas que hermosas) y las de España (provechosas y hermosas). Entre las restantes, considera aceptables, aunque con reparos, a la francesa y la turca, y muy mala la de los genoveses, de quienes se queja de que son comerciantes y no les importa entregar las piezas con defectos.¹⁴³

Collado que, evidentemente, en los juicios anteriores se refiere a las fundiciones en bronce, no menciona las de Inglaterra. En cuanto a las fundiciones de hierro, San Millán considera importantes las de Flandes, Alemania e Inglaterra, aunque cree que los metales de esos países no son todos buenos y añade, sobre los de Flandes: «son demasiados crudos, que se funden mal por ser agrios, pero mirándolos bien y haciendo prueba de ellos salen buenos.»¹⁴⁴

El verdadero éxito de los ingleses, en cuanto a fabricación de piezas es haber logrado en 1543 fundir piezas monobloque en hierro, con un coste mucho menor que el del bronce.

En relación con las fundiciones portuguesas que controla la Corona desde la anexión (1581), don Juan de Acuña se queja con frecuencia de su mala calidad, sobre todo para campaña. Así, el 8 de junio de 1587 escribe al Rey desde Lisboa, sobre la artillería que allí se produce, que «es de malísimo metal», y por ello no resulta adecuada para tierra, «para mar será mejor porque no le dan tanta carga como en tierra.»¹⁴⁵ Tampoco parece conforme con sus medidas, pues poco después, el 15 de agosto, vuelve a escribir al Rey: «... ase de entender que muy pocas piezas de las de la fundición de Portugal son hechas por verdadera regla y razón, porque muchas de ellas son faltas de metal y otras tienen mucho más del que han menester, algunas son buenas.»¹⁴⁶

Las fundiciones más importantes de la Corona en la segunda mitad del siglo XVI eran, sin duda, las de Barcelona, Málaga, Sevilla y Lisboa.

Quizás sea la de Barcelona la fundición más antigua de España, pues hay fundamento suficiente para creer que ya existía en el siglo XIII un núcleo industrial de fabricación de artillería en las Atarazanas. Hay constancia de que entre 1378 y 1380 se produjeron allí piezas de hierro y de bronce e incluso que algunas se exportaron a Italia y a otros países. En el «campo de las atarazanas» se fundieron las culebrinas conocidas como «los doce Apóstoles» que utilizó el emperador en sus guerras con Francisco I. Algo más de un decenio después, en 1537, se estableció formalmente en las Atarazanas una Real Fundición de Artillería a la que pronto se trasladaron los talleres y la fundición que se había establecido en Perpiñán en 1497.

¹³⁹ Trascrito por VIGÓN, t. I, p. 309.

¹⁴⁰ Doc. 1992.

¹⁴¹ Doc. 2664.

¹⁴² Docs. 4406 y 4763, de 5 de marzo y 3 de abril de 1588, respectivamente.

¹⁴³ Doc. 4525; COLLADO, fols. 8 a 12.

¹⁴⁴ Mismo tratado citado en la nota 135 anterior.

¹⁴⁵ Doc. 1991.

¹⁴⁶ Doc. 2595.

La fundición de Barcelona mantuvo su actividad en forma ininterrumpida desde el siglo XIII. En el último tercio del siglo XVI se encontraba en plena producción,¹⁴⁷ y consta que seguía funcionando a finales del siglo XVIII.

Posterior y más importante que la de Barcelona es la fundición de Málaga, cuyo origen data de finales del siglo XV. En 1497 se trasladó allí la importante fábrica de artillería que se había establecido en Baza dos años antes,¹⁴⁸ y se sabe que en 1499 ya se fundían en Málaga piezas monobloque de bronce.

En la primera década del siglo XVI era la de Málaga la fábrica de la Corona que tenía más fundidores, en total cuatro, y durante prácticamente todo el siglo fue el establecimiento central de nuestra artillería. Como ya se ha comentado, entre 1556 y 1557 se fundieron allí más de trescientas piezas, lo que supone un ritmo de producción de casi una pieza cada dos días, casi impensable para aquella época.

Tanto Carlos I como Felipe II se esforzaron en asegurar la buena calidad de las fundiciones de Málaga, para lo que contrataron a fundidores extranjeros de fama reconocida. Sin embargo, en la última parte del siglo se produjo un decaimiento importante en la producción, debido a la progresiva disminución del número de fundidores, proceso que no fue posible detener a pesar de las medidas que se adoptaron, entre las que cabe destacar la de contratar «ayudantes de fundidores» para que aprendiesen y continuasen el oficio.¹⁴⁹

Aunque con una producción más limitada, también fue importante la fundición de Sevilla, establecida en 1567 por Juan Morel en el barrio de San Bernardo, con objeto de surtir al Rey de la artillería que necesitase y, especialmente, la relativa a las armadas y flotas de Indias. Desde su origen se produjeron en ella piezas monobloque de bronce. En 1587 se encontraba en pleno funcionamiento, como prueba el hecho de que Felipe II dispuso que se fabricasen allí, precisamente por Morel, cuatro culebrinas para la isla de Gran Canaria.¹⁵⁰

En la época previa a la salida de la armada existían en Lisboa tres fundiciones portuguesas de particulares. Con objeto de incrementar las piezas de los buques y fabricar piezas de campaña para la empresa, fue necesario construir, bajo la dirección de don Juan de Acuña, cuatro hornos más, con lo que el número de fundiciones pasó a ser de siete en enero de 1588. La realidad es que el esfuerzo que fue posible realizar en todas ellas en los pocos meses que van desde enero hasta mayo, pues las portuguesas no produjeron ninguna pieza para la empresa antes de enero, fue muy modesto. Lo cierto es que los portugueses, tanto en los trabajos de fundición, dirigidos por Luis César, como en otros muchos aspectos, no llegaron a colaborar abiertamente en el servicio a la Corona.¹⁵¹

De menor entidad que las fundiciones anteriores eran las de La Coruña y Pamplona que funcionaron desde 1520 la primera, y probablemente desde 1529 la segunda, hasta el siglo XVIII, si bien ambas con acusadas intermitencias. No se dispone de información sobre su actividad en el último tercio del siglo XVI.

Las fundiciones de Logroño y Mallorca debieron tener una vida muy corta, pues solo existen noticias de algunos trabajos realizados por ambas en el año 1543.

Las fundiciones de El Pedroso, Burgos y el País Vasco tuvieron esplendor, pero ninguna estaba en funcionamiento en el último tercio del siglo XVI. La de El Pedroso tuvo, en su origen, la indudable ventaja de estar muy próxima a importantes fuentes de materias primas.¹⁵² Su vida fue corta debido, muy posiblemente, a la creación de la fundición de Sevilla.

En cuanto a la fundición de Burgos, su origen data de poco después del establecimiento por los Reyes Católicos de las fundiciones de Medina del Campo y Baza. Al parecer seguía las mismas reglas de estas. Sólo produjo hasta mediados del siglo XVI.¹⁵³

¹⁴⁷ Véase por ejemplo, el doc. 5223, carta de Juan de Acuña Vela a Felipe II.

¹⁴⁸ Tanto la fundición de Baza como la de Medina del Campo fueron establecidas en la misma época por los Reyes Católicos. Ambas tuvieron una vida muy corta. Los materiales de la segunda se trasladaron, después de un aparatoso accidente, a la fundición de El Pedroso, en la provincia de Sevilla.

¹⁴⁹ Por ejemplo, en los docs. 1577, 1666 y 1691, de mayo de 1587, pueden apreciarse las necesidades de la fundición de Málaga por aquellos días y los esfuerzos por remediarlas.

¹⁵⁰ En relación con la fundición de estas cuatro culebrinas, de 18 libras de pelota, ver docs. 2034, 2189, 2229 2426, 2428 y 2492. Por otra parte, de las 17 piezas llevadas a Lisboa en el *Gran Grín* y el *San Francisco*, cinco sacres y tres medios sacres procedían de la fundición de Sevilla (doc. 2616, de 18 de agosto de 1587). Doc. 4525.

¹⁵¹ Entre los muchos documentos que se refieren a los hornos y las fundiciones de Lisboa, pueden consultarse los siguientes: 1361, 1413, 1666, 1679, 1991, 2412, 2595, 3707, 4480 y 5223.

¹⁵² Ver nota 147 anterior.

¹⁵³ *Ibidem*. Tanto en Medina como en Baza la aleación utilizada era del 92,24 por ciento de cobre y el 7,76 por ciento de estaño. En 1535 no debía producir la fundición de Burgos pues, por orden de la Emperatriz, vino de Italia el maestro Pedro

La fabricación de artillería de hierro en el País Vasco se remonta a la época de los Reyes Católicos, en que hay constancia del pedido que hicieron de cierto número de piezas al corregidor de Vizcaya y Las Encartaciones. En 1513 se fundía artillería en una ferrería de Fuenterrabía y, sin duda, desde bastante atrás había ferrones en el País Vasco que fundían bombardas de hierro de gran calidad, que llegaron a utilizarse hasta la primera parte del siglo XVI. En 1537 se fabricaban piezas en Bilbao y algo después en Pasajes. La preferencia, que se fue imponiendo, del bronce sobre el hierro, dio lugar a que todos estos núcleos tendiesen a desaparecer. Aun en 1586 don Ordoño de Zamudio recomienda a Felipe II que se vuelvan a producir piezas de hierro colado en Bilbao.¹⁵⁴ Lo cierto es que en lo que verdaderamente se especializó el País Vasco en el siglo XVI fue en la fabricación de armas portátiles, ofensivas y defensivas.

Es dudoso que llegase a existir una fundición en Gibraltar, a pesar de la opinión favorable en ese sentido de algunos autores.¹⁵⁵

Fabricación de montajes

La fabricación de los montajes (a los que también se denomina cureñas, encabalgamientos, cajas y carretas) comportaba un sólido trabajo de carpintería que se realizaba normalmente en las maestranzas, instalaciones que, en el caso de los armamentos navales, solían situarse en alguna de las atarazanas existentes.

Hay noticias de las maestranzas establecidas en las atarazanas de Barcelona, probablemente la más antigua, en Burgos, en las atarazanas de Málaga, en Cartagena, en Granada y en Pamplona, a donde se trasladó la de Burgos. Posteriores a ellas fueron la de Perpiñán, que más tarde se trasladó a Barcelona, y la de Sevilla, que se instaló en 1581 en las atarazanas construidas por Alfonso X en 1252. La maestraza de Lisboa se estableció en 1587.¹⁵⁶

Fabricación de pólvora

Desde que empezó a utilizarse la pólvora, la técnica de su fabricación estuvo al alcance de cualquier artesano, pues simplemente se mezclaban los componentes (salitre, azufre y carbón) convenientemente triturados. Más tarde, ya en el siglo XV, se mejoró el proceso de producción, si bien las instalaciones necesarias seguían siendo modestas. Los componentes triturados se introducían en un mortero de piedra y la mezcla, una vez humedecida, se batía durante unas seis horas, bajo la dirección de un polvorista, hasta obtener una pasta homogénea que, una vez seca, se convertía en granos de pólvora.

El sistema de las muelas o molinos de pólvora, semejantes a los utilizados para moler aceituna, data de mediados del siglo XVI. Los peligros de esta innovación eran elevados y los numerosos cambios en los emplazamientos de las fábricas tienen mucho que ver con los accidentes que se producían también con frecuencia.

Los primeros establecimientos de la Corona aparecen a principios del siglo XVI, en que se crean las fábricas de Villafeliche y Burgos. Referencias posteriores dan noticias de las fábricas de Arévalo (1529), Pamplona, Málaga, San Sebastián, Colibre (1549) y Cartagena, así como de los molinos de Perpiñán y Granada.

Las informaciones inmediatamente anteriores a la jornada de Inglaterra se refieren a las instalaciones ya citadas de Burgos, Pamplona, Málaga, San Sebastián, Cartagena, Perpiñán y Granada (se ignora si seguían en función las de Villafeliche, Arévalo y Colibre) y, además, a las fábricas o molinos de Lérida, Fuenterrabía y Sevilla. También se producía pólvora en la Isla Tercera y se adquiría en el exterior, sobre todo en Sicilia y Nápoles.¹⁵⁷

para ponerla de nuevo en activo. Tampoco en esta ocasión tuvo una vida larga, pues solo perduró hasta poco después.

¹⁵⁴ Doc. 1117, de 29 de diciembre de 1586. La fundición se había suspendido años atrás por haber reventado una pieza. El descubrimiento de unos yacimientos de cobre cerca de la frontera con Navarra hizo que se considerase en 1587 la posibilidad de establecer en Guipúzcoa una fundición de piezas de bronce (doc. 2496).

¹⁵⁵ Las dudas surgen a causa de la relación contenida en el doc. 6858 titulada, *Sumario de toda la artillería, armas y municiones que hay en servicio en las fronteras de España, en sus castillos y magacenes*, en la que figuran 333 piezas compradas en Gibraltar. Lo que sí está fuera de toda duda que en 1584 los españoles montaron una fábrica de artillería en Filipinas emplazada en el sitio de Namayan, arrabal de Santa Ana de Sapa, hasta que en 1590 se trasladó a Manila (MORGA, p. 487).

¹⁵⁶ Docs. 1361, 4487 y 5223.

¹⁵⁷ Docs. 578, 590, 725, 738, 739, 861, 960, 1326, 1361, 1465, 1480, 1577, 1745, 1761, 1949, 2072, 2168, 2456, 2662, 2718, 2787, 2820, 2885 y 4905.

A comienzos del siglo XVI, la proporción más frecuente utilizada en la fabricación de la pólvora era de nueve partes de salitre, una y media de azufre y dos de carbón. A lo largo del siglo se fueron adoptando diferentes proporciones, como resultado de las experiencias que se realizaban y de las preferencias personales de los maestros del arte. En la época de la jornada de Inglaterra solían emplearse cinco partes de salitre, una de azufre y una de carbón (fórmula conocida como «cinco, as y as») en la pólvora de cañón, y seis partes de salitre, una de azufre y una de carbón («seis, as y as») en la pólvora de arcabuz, o pólvora fina. El tamaño del grano de pólvora de cañón era semejante a un grano de pimienta, en tanto que el de la pólvora de arcabuz era mucho más menudo y homogéneo.

La obtención del carbón no revestía mayores problemas, aunque también se recomendaban distintas clases (sauce, agramiza, etc.) según la finalidad a que se destinase la pólvora.

El azufre se obtenía en buena parte en Hellín y en el reino de Murcia.¹⁵⁸ El salitre se recogía en el Priorato de San Juan, Aragón, Lérida, Lorca, Almería y también en el reino de Murcia.¹⁵⁹ En el apéndice X se indican las fábricas de salitre más importantes de España.¹⁶⁰

Fabricación de pelotería

La pelotería utilizada en las piezas de artillería es, fundamentalmente, de dos clases: balas de hierro y pelotas de piedra, también llamadas pellas o bolaños. Algunas piezas menudas utilizan pelotas de plomo.

Las pelotas de piedra las labran los picapedreros. Las de hierro exigen dos técnicas complementarias: la fabricación de los moldes y la fundición de las propias pelotas. Durante todo el siglo XV y parte del XVI toda la pelotería suele fabricarse en los mismos lugares que las piezas. Tal sucede, por ejemplo, en Fuenterrabía donde en 1583 se funde pelotería de hierro y poco después piezas de artillería.

Hay constancia, sin embargo, de la existencia de ferrerías o fundiciones que se dedican exclusivamente a la fabricación de pelotas, desde finales del siglo XV. La primera de ellas es la de Perpiñán, que en 1503 se trasladó a San Nicolás del Puerto, la cual funcionó hasta 1535. En este mismo año se estableció la que por mucho tiempo sería la más importante de España en Eugui (Navarra), que realmente abarcaba dos fundiciones bastante próximas, situadas en Eugui y Orbaiceta. La fundición de Eugui coexistió por un tiempo con la que existió en Finiana, cerca de Guadix.

En la época previa a la jornada de Inglaterra, se tienen noticias de que la producción de pelotería en Eugui y en Málaga, así como de adquisiciones en el exterior, principalmente en Italia y en Alemania.¹⁶¹

Fabricación de armamento portátil

Dentro de la denominación de armamento portátil, o simplemente armamento, deben entenderse comprendidas tanto las armas ofensivas (cuchillos, espadas, lanzas, ballestas, picas, saetas, espingardas, arcabuces, mosquetes, etc.) como las defensivas (armaduras completas, coseletes, morriones, ristres, etc.). La producción de armamento dio lugar, desde tiempos remotos, a la existencia de innumerables gremios de artesanos: armeros, asteros, ballesteros, piqueros, etc.

Los lugares en que estas producciones tuvieron mayor arraigo, ya desde comienzos del siglo XV, fueron Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra. Durante dicho siglo las noticias más abundantes se refieren a Eugui. También abundan los testimonios de las fabricaciones que se hicieron en la primera mitad del siglo XVI en Orío, Éibar y Plasencia. Debe advertirse que, aunque la fabricación se realizaba en los establecimientos productores, se solía disponer en los almacenes y casas de munición de armeros, arcabuceros, asteros y otros maestros, que efectuaban algunos trabajos, fundamentalmente de reparación.¹⁶²

¹⁵⁸ Docs. 746 y 747, ambos de 4 de julio de 1586, relativos a las fábricas de salitre de Alcázar, Pedernoso y Tembleque.

¹⁵⁹ En dicho apéndice X se citan las fábricas de salitre de Tembleque y otros lugares del Priorazgo de San Juan, Cádiz, Málaga, Cartagena, Perpiñán, Elna y Rosas.

¹⁶⁰ Doc. 4013, de 5 de febrero de 1588.

¹⁶¹ Docs. 590, 1348, 2486 y 2770. El segundo de ellos es una consulta del Consejo de Guerra a Felipe II, hecha el 17 de marzo de 1587, en la que se recomienda al Rey completar los pagos del asiento concertado con Eugui para fabricar 40.500 quintales de pelotería en siete años, cuyo coste total es de 70.000 escudos. Se comenta que la libra de pelotería sale a unos 8 maravedís, en tanto que en Italia cuesta 12 o más y es peor.

¹⁶² Véase, por ejemplo, el doc. 2537.

Mediado el siglo XVI se encargó a un teniente del capitán general de la Artillería la recepción de las armas que se producían y a un veedor de la Artillería la inspección de las fabricaciones. En 1577 se asignó esta función inspectora al veedor de la Artillería de Guipúzcoa.

Aunque hubo momentos en que la producción no resultó suficiente para cubrir las abundantes necesidades de armamento, lo cierto es que el prestigio de estos centros vascos y navarros fue siempre muy alto. Muestra de ello es la carta que escribió desde Nápoles el duque de Osuna pidiendo que le enviasen mosquetes, arcabuces y piezas de Vizcaya, porque los de Milán «no son de la bondad que se puede requerir.»¹⁶³

En el último tercio del siglo XVI son muy abundantes las noticias de las fabricaciones de Guipúzcoa y Vizcaya y, en particular, las de Plasencia. El veedor Lope de Elío ejercía en el año 1586 la función de inspección, tanto en la Provincia como en el Señorío.¹⁶⁴

UNIFORMIDAD Y DIVERSIDAD

Generalidades

Con lo expuesto hasta ahora tenemos una idea bastante aproximada de la organización de la Artillería en España en el último tercio del siglo XVI. Parecen haber quedado claras la dispersión geográfica de nuestras fuentes de obtención y la gran diversidad de culturas y lenguas en los territorios de la Corona y en los de su esfera de influencia. Es muy comprensible que la coordinación de esfuerzos para conseguir objetivos concretos resultase extremadamente difícil.

No es este el lugar apropiado para hacer un análisis exhaustivo de los factores adversos que, de un modo u otro, entorpecerían cualquier intento de conseguir una mayor ordenación. Ya nos hemos referido, de pasada, a la gran diversidad de piezas existentes, a las distintas preferencias de los maestros del arte y a la resistencia de los portugueses a cualquier colaboración. A todo ello hay que unir la desconfianza hacia muchos extranjeros por motivos religiosos. También hemos estudiado, con cierto detenimiento, los problemas de las unidades de medida y de sus necesarias conversiones e interpretaciones.

Parece conveniente, por tanto, ofrecer al lector siquiera una breve síntesis de los factores favorables. Muchos de ellos también los hemos comentado. De ahí que solo nos reste hacer un breve resumen de los esfuerzos que en el siglo XVI se hicieron para poner orden en una materia tan compleja como es la artillería.

Vamos a referirnos, a continuación, a las medidas que se adoptaron desde el comienzo del siglo, por lo menos las más conocidas, que se encuentran dispersas en leyes, pragmáticas, ordenanzas, textos oficiales y asientos. Aunque con anterioridad ya se habían promulgado abundantes disposiciones sobre la materia, la simple revisión de las que se dictaron durante el siglo, creemos, debe cubrir suficientemente nuestro objetivo.

Las primeras disposiciones de que tenemos noticia son de los años 1509 y 1522 y en ambas se regulan las piezas y los módulos de munición de los navíos de hasta 100 toneles en sus navegaciones a las Indias. La de 1509 establece que lleven «dos lombardas gruesas con cada dos servidores, con sus dados de hierro o plomo.» En la de 1522 se ordena que dichos navíos lleven «cuatro tiros gruesos con sus servidores doblados, diez y seis pasavolantes, ocho por banda, y ocho espingardas» y se fija la dotación de cada pieza gruesa en «tres docenas de pelotas» y para cada pasavolante en «seis docenas.»¹⁶⁵

Desde su llegada a España, Carlos I trató de mejorar la calidad y cantidad de la Artillería y también sus procedimientos de utilización. Antes de enfrentarse con Francia cuidó que se produjesen piezas de mayor calibre que las de su adversario. A lo largo de todo el reinado enfatizó lograr la mayor uniformidad posible en las distintas piezas, para disponer en todo momento de un medio eficaz de inspirar respeto a sus posibles enemigos.¹⁶⁶

¹⁶³ VIGÓN, t. I, p. 332.

¹⁶⁴ Docs. 741, 772, 812, 869, 1067, 1666, 1894, 4487 y 5223.

¹⁶⁵ OLESA, t. I, pp. 289 y 291.

¹⁶⁶ VIGÓN, t. I, pp. 245 y 246.

Muestra de este afán del emperador fueron las experiencias realizadas entre 1521 y 1530 en Bruselas, que dieron lugar a unas tablas para la construcción de bocas de fuego, dando a las piezas la longitud más adecuada, sistema mucho más riguroso que el propugnado más tarde por Tartaglia.¹⁶⁷

Importante fue la Ordenanza de 1540, en la que se regulaban los calibres, longitudes y características de las piezas más comunes, así como su pelotería. Al parecer, aunque imitada por muchos países, la ordenanza no llegó a aplicarse plenamente en España, como demuestra el texto del asiento, ya citado, suscrito con Gregorio Loeffler el 8 de agosto de 1541, para la fabricación de 104 piezas (apéndice XVI) cuyas medidas no se ajustaban a las establecidas el año anterior.¹⁶⁸

Las Ordenanzas de Navegación a Indias de 1550 regulan diversos aspectos de la Artillería. Por ejemplo, disponen que de las ocho lombardas que deben montar los navíos de 200 toneles, cuatro utilicen pelotas de hierro. Asimismo, el módulo de munición de cada pieza gruesa de hierro se reduce a 20 pelotas, entre hierro y piedra. Cada lombarda debe llevar dos servidores, si es grande, o tres si es pequeña.¹⁶⁹

La Instrucción de Augusta (1551), ya mencionada, regula las competencias de diverso personal de la artillería, tanto utilizador como productor.¹⁷⁰

En la *Recopilación de Leyes de Indias* figuran dispersas abundantes disposiciones que regulan asuntos de artillería, como la de 13 de febrero de 1552, que ordena: «Que las naos que naveguen a Indias lleven a proa, bajo cubierta, una cámara particular separada, donde vaya la pólvora a recaudo y sin peligro.»¹⁷¹

De 1553 son las *Ordenanzas reales para la casa de contratación de Sevilla y para otras cosas de las Indias; y de la navegación y contratación dellas*.¹⁷² Entre otras cuestiones, determinan minuciosamente la artillería, pelotería y pólvora que deben llevar las naos de 150, 200 y 250 toneles que naveguen a las Indias.

Como resultado de las experiencias realizadas en Bruselas en 1568, una junta celebrada en la misma ciudad determinó la composición más adecuada de la pólvora, a la que debía ajustarse la que se fabricase en el futuro.¹⁷³ La cartilla de Andrés de Espinosa, que como ya se indicó enseñó y examinó Artillería en Sevilla, por real orden de 28 de febrero de 1576, entre dicho año y 1581,¹⁷⁴ incluye las características de las piezas utilizadas en los navíos destinados en la Carrera de las Indias.

En la *Recopilación de Leyes de Indias*, como ya se ha comentado, aparecen diversas disposiciones sobre Artillería. Además de la de 1552 ya citada, existe otra de 1582, de *Ordenanzas de flota*, que especifica cómo se han de abrir las portas de artillería.¹⁷⁵

En el asiento concertado en 1582 para la construcción de quince mil toneladas de navíos en Vizcaya, Guipúzcoa y las Cuatro Villas para servir por cuatro años al rey, se especifica que el constructor debe entregar los navíos armados «metiendo, para la artillería que fuere propia del dicho navío, pólvora y balas para poder tirar veinte y cinco tiros por cada pieza...»¹⁷⁶

De la existencia de una gran diversidad de disposiciones reales que regulaban la fabricación y adquisición de artillería, es buena muestra la cédula de Felipe II para la provincia de Guipúzcoa, de 10 de noviembre de 1586, en la que el Rey, considerando la petición que se le había formulado y la importancia que para la provincia tenía la construcción de naos, autoriza que los que lleven artillería para dichas naos, comprada en el extranjero, puedan sacar libremente el dinero de su importe, sin tener en cuenta las prohibiciones o pragmáticas que pudiera haber en vigor sobre el particular.¹⁷⁷

¹⁶⁷ *Ibidem*, p. 246. Para Tartaglia, la longitud de las piezas debía ser tal que el proyectil llegase a la boca en el momento de terminarse la combustión de la pólvora, es decir, en el «punto de estricta combustión». Evidentemente, las piezas eran cortas.

¹⁶⁸ *Ibidem*, pp. 247 y 248. OLESA, t. I, pp. 297 a 307.

¹⁶⁹ *Gobernación espiritual y temporal de las Indias*, vol. VI, t. XXV de la CODOIN ULTRAMAR, pp. 192 y 194; citado por OLESA, t. I, p. 289.

¹⁷⁰ Publicada por Cristóbal Lechuga (ver nota 89 anterior) como *Copia de la Instrucción General que el Emperador Carlos V, nuestro señor, hizo en Augusta a 5 de abril de 1551, para la ejecución por el general de la Artillería de sus Estados de Flandes, y lo que toca a todos los oficiales de ella, traducida de la lengua francesa a esta*.

¹⁷¹ Título XXVIII, ley 9ª, citado por FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro quinto (*A la mar madera*), p. 361.

¹⁷² Ver extracto en LUNA, pp. 173 a 176.

¹⁷³ Se han citado ya estas experiencias al tratar la enseñanza y las escuelas. Lechuga se refiere a ellas, ver *op. cit.* en nota 43, p. 256.

¹⁷⁴ Ver notas 45 a 48 anteriores.

¹⁷⁵ Título XXVIII, ley 8ª, citado por FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro quinto (*A la mar madera*), p. 367. Ver nota 170 anterior.

¹⁷⁶ Doc. 289.

¹⁷⁷ Doc. 989.

También existen diversos documentos de 1587 que se refieren a la prohibición a particulares de fabricar pólvora en Sevilla y armas portátiles en Vizcaya y las comprensibles razones del Rey para mantener dichas restricciones.¹⁷⁸ Entre las peticiones formuladas por la provincia de Guipúzcoa en junio de 1587 figura una muy curiosa, en la que se indica que no tiene sentido la orden antigua de dar dos lombarderos por nao, pues no es lo mismo una nao de 200 toneladas que una de 2.000, y solicita que se modifique para dar a cada nao según sus toneladas.¹⁷⁹ Parece lógico pensar que la aludida «orden antigua» debía estar prevista para navíos pequeños, pues poco después, en marzo de 1588, la *Instrucción para el Capitán General del Mar Océano* aclara:

«Como tenéis entendido, está por pragmáticas y leyes de mis reinos y otras órdenes y cédulas mías declarado y ordenado el artillería, armas y municiones y gente con que han de navegar y servir, así de armada como de mercancía, cada navío según su porte y grandor, para que vaya con bastante defensa y seguridad...»¹⁸⁰

Aunque posterior a la jornada de Inglaterra, la *Plática Manual de Artillería* de Luis Collado, editada en Milán, es un texto de la misma época.¹⁸¹ Lo cierto es que este trabajo, lo mismo que sucede con los de Diego García de Palacio y otros autores importantes, recoge muchos de los preceptos vigentes en materia de artillería. Por ejemplo, refiriéndose a las piezas del primer género (o género de culebrinas) indica:

«Para lo cual debe primeramente saber que en las fundiciones de Flandes, Alemania, España, Nápoles y Milán, las cuales sin duda alguna son las mejores y más perfectas del mundo, se les da la cantidad de metal que la Majestad Católica manda fundir en el Reino de Nápoles...»

Continúa el párrafo anterior aclarando, en unidades italianas, cuál es la razón del peso de la pieza al peso de la bala la cual, hecha la debida reducción, resulta de 366 y 2/3 a 1.¹⁸²

Consideraciones

Todo lo anterior es una muestra de los continuos intentos de imponer orden en todo lo relativo a la artillería y, en particular, la que debían montar los buques, el personal y sus funciones, los sueldos, etc. Somos conscientes de que es una muestra bastante incompleta, en la que no se comentan muchas disposiciones, como por ejemplo las *Ordenanzas para fábricas de navíos* de 1567, citadas en la *Recopilación de Leyes de Indias* y las posteriores a la empresa de Inglaterra promulgadas en 1607 y 1613.¹⁸³

Los esfuerzos por conseguir en la artillería un nivel aceptable de uniformidad fueron innegables. Sin embargo, las quejas de Escalante de Mendoza, Collado y Medina Sidonia, entre otros, nos hacen pensar que mediaba una respetable distancia entre las disposiciones de Su Majestad y la realidad de su puesta en práctica. No podía ser de otro modo en la España del siglo XVI, época en que las grandes inercias resultaban enormemente difíciles de corregir: lo contrario hubiera sido un milagro.

¹⁷⁸ Docs. 1699, 1700, 1767, 1818, 1821 y 1891.

¹⁷⁹ Doc. 2023.

¹⁸⁰ Doc. 4608.

¹⁸¹ Como ya se ha indicado, existe una edición en italiano editada en Venecia en 1586.

¹⁸² COLLADO, fols. 11v y 12.

¹⁸³ Citadas por FD, en el libro quinto de sus *Disquisiciones Náuticas*.

ANEXO 4

LAS PIEZAS DE ARTILLERÍA EN EL SIGLO XVI

Por Marcelino de Dueñas Fontán

GENERALIDADES

Aunque en el último tercio del siglo XVI la mayoría de las piezas de artillería se construían en bronce, algunas seguían construyéndose en hierro. Además, tanto en campaña como en el armamento de los buques, seguían empleándose piezas de hierro de épocas anteriores, aún no desechadas de modo definitivo.

En este anexo vamos a exponer las características más importantes de las piezas en uso en España y, en cuanto a las empleadas en Inglaterra, confiamos en la información facilitada por los tratadistas británicos.

Dentro de este estudio incluiremos una clasificación de las piezas, coincidente en líneas generales con las muchas ya existentes, en un intento por facilitar la exposición. De cada pieza nos interesa resaltar sus medidas y las de sus montajes, la pelotería y pólvora utilizada y sus particularidades más relevantes. Además, trataremos de facilitar al investigador una indicación, lo más fiel que nos resulte posible, de los distintos alcances.

Antes de entrar en esta compleja y apasionante materia conviene hacer algunas precisiones sobre diversas dificultades que no son posibles evitar.

La primera de ellas es la ambigüedad que rodea a los propios nombres de las piezas, en cuya interpretación no coinciden ni tan siquiera los tratadistas de la época. Ejemplos de ello son el basilisco y la cerbatana. También sucede que, con el transcurso del tiempo, se aplica un determinado nombre a piezas diferentes, como ocurre, por ejemplo, con el pasavolante y el falconete.

Los calibres de las piezas, que actualmente indican el diámetro de la sección del proyectil que disparan, se expresaban en el siglo XVI por el peso en libras de su pelota; aunque, en la medida de la longitud de cada pieza, se recurría a expresarla en calibres o bien en número de bocas. La boca, o diámetro interior del ánima superaba al calibre en una pequeña cantidad llamada viento.

En cuanto a la longitud de una pieza, debe distinguirse si se trata de la longitud de su ánima, o simplemente longitud, y la longitud total, que comprende desde el brocal hasta el final de la faja alta.

Por otra parte, las distintas unidades de medida que utilizan los diversos autores dan lugar a problemas que esperamos resolver con ayuda de las equivalencias indicadas en el apéndice I. Lo anterior resulta especialmente importante en relación con los pasos empleados en la expresión de los alcances.

En lo que se refiere a la carga de pólvora utilizada, que normalmente guarda una determinada proporción con el peso de la pelota, es importante señalar a qué tipo de pólvora está referida (de artillería, pólvora fina, etc.), pues las cargas son distintas para cada tipo.

Dentro de las piezas de artillería tienen un interés especial para nosotros las utilizadas a bordo de los buques y, de entre estas, las empleadas contra buques, término que comprende la totalidad de las piezas de caza y algunas piezas de borda. Menor interés tienen las armas menudas, entre las que se encuentran todas las armas portátiles.

Los datos que proporciona el *Catálogo del Museo de Artillería*¹ son un auxilio importante para la elaboración de este anexo. También lo son los facilitados por San Millán, Espinosa, García de Palacio, Escalante, Collado, Álava, Andrés Muñoz el Bueno y Lechuga, entre los tratadistas de la época, a los que se añaden los deducidos de numerosos documentos de este *Corpus*, y por Salas, Barado, Fernández Duro, Vigón y Olesa, entre los modernos.

CLASIFICACIÓN DE LAS PIEZAS ESPAÑOLAS

Como sucede con todas las clasificaciones, la relativa a las piezas españolas en uso en el siglo xvi no está exenta de dificultades. Las diferencias entre los numerosos intentos efectuados hasta la fecha, nunca coincidentes, se deben a la diversidad de los criterios utilizados. A la vista de todo ello, hemos decidido adoptar la siguiente clasificación:

- Piezas de hierro.
- Piezas de bronce.
 - Primer género: piezas del tipo culebrina.
 - Segundo género: piezas del tipo cañón.
 - Tercer género: pedreros, morteros y trabucos.

PIEZAS DE HIERRO

Dentro de estas piezas incluimos tanto las anteriores al siglo xvi todavía en uso como las fabricadas durante dicho siglo:

- Bombarda.
- Bombardeta.
- Bombarda trabuquera.
- Mortero o pedrero.
- Cañón.
- Pasavolante.
- Falconete.
- Ribadoquín.
 - Ribadoquín grande o cerbatana.
 - Medio ribadoquín o mosquete de orejas.
 - Ribadoquín chiquito.
- Verso.
- Esmeril.
- Mosquetón.
- Otras piezas de hierro.

Bombarda

Las bombardas o lombardas son piezas de recámara abierta, con servidor, que se fabricaron, normalmente, en hierro forjado con ánima de duelas, desde mediado el siglo xiv hasta bien entrado el xvi. La caña, o parte anterior de la bombardas es cilíndrica hasta finales del siglo xv, y pasa entonces a tener forma atamborada (o relex, o reloj) que consiste en que la parte posterior se curva en forma semiesférica y a ella se adapta la recámara (también llamada trompa, másculo, morterete y servidor), de menor calibre, en la cual va alojada la pólvora. Las dos partes, caña y servidor, quedan firmemente sujetas entre sí y ambas al afuste por medio de amarras. Cada bombardas va dotada de varios servidores, para facilitar la recarga.²

¹ CGMA, t. I.

² CGMA, pp. XIII y XIV; VIGÓN, t. I, pp. 34 y 35; OLESA, t. I, pp. 288 a 290.

Comparadas con otras piezas, pueden considerarse las bombardas como piezas cortas, pues en ningún caso sobrepasaron los 12 calibres.³ Su alcance máximo, según Arantegui, citado por varios autores, debió llegar a los 2.000 metros tras los progresos del siglo xv.⁴

Existen tres clases de bombardas que, en términos aproximados, y siguiendo a Vigón y Olesa,⁵ son las siguientes:

- Bombardas gruesas, de calibres superiores a los 20 cm.
- Bombardas medianas (o moyanas), de calibres entre 15 y 20 cm.
- Bombardas pequeñas, de calibres inferiores a los 15 cm.

El *Catálogo del Museo de Artillería* incluye datos de 35 recámaras, cañas y bombardas, más o menos completas, todos ellos de gran interés.⁶ A continuación se resumen los relativos a las longitudes y calibres, algunos aproximados, de trece bombardas:

Número	Tipo	Calibre (cm)	Long. (cm)	Long. (Calibres)
3284	Pequeña	9,5	56,5	5,5
3266	Moyana	17,5	115,5	6,6
3264	Grande	45,5	320	7
3855	Grande	28	150	5,4
3269	Pequeña	18,4	110	6
3272	Grande	30,5	135	4,4
6591	Grande	23,5	122	5,2
6640	Moyana	17	136	8
3283	Pequeña	13,5	93,8	6,9
4597	Pequeña	11	129	11,7
6587	Grande	30,2	150	5
3280	Pequeña	13,5	114	8,4
3301	Grande	21,5	255	11,9

Según Capmany, en nuestras galeras se montaron bombardas de hasta 43 quintales de peso (1.978 kg), que tiraban bolaños de piedra caliza de 70 libras (32,2 kg). En realidad, existían mucho mayores, pues la número 3264 antes indicada (bombarda de Tudela) debía tirar bolaños de piedra caliza de 114 kg. y tener un peso próximo a los 150 quintales (unos 6.900 kg). Las bombardas moyanas, a partir de los pesos de los bolaños indicados en el *Catálogo*, debían tirar pelotas de entre 4 y 10 kg.⁷ Las bombardas pequeñas tiraban bolaños de menos de 4 kg. Durante el transcurso del siglo xvi se empezó a sustituir el bolaño de piedra por pelotería de hierro, proceso que comenzó en las bombardas pequeñas y se fue extendiendo a las demás.⁸

La carga de proyección que se daba a estas piezas era, normalmente, de la tercera parte en pólvora de artillería del peso correspondiente al bolaño.⁹

Bombardeta

Como las bombardas de las que se derivan, las bombardetas se componen de caña y servidor y se construyen, normalmente, en hierro forjado con ánima de duelas. Son de pequeño calibre y más largas, en términos relativos, que las bombardas, pues su longitud varía entre los 12 y los 30 calibres, lo que las diferencia claramente de las bombardas pequeñas. Respecto a estas tienen, además, un mayor peso

³ OLESA, *ibidem*.

⁴ OLESA, *ibidem*. Ver también CGMA, p. 420.

⁵ OLESA, *ibidem*.

⁶ CGMA, pp. 3 a 13.

⁷ *Ibidem*, pp. 267 y 268, bolaños 410 a 420. OLESA, p. 289, considera que la bombarda moyana tiraba bolaños de alrededor de 11 lbs (5 kg).

⁸ OLESA, pp. 288 a 290. La bombarda 3284 citada, de fines del siglo xiv, ya lanzaba pelota de hierro, lo que indica que el proceso, en menor escala, se había iniciado antes.

⁹ OLESA, *ibidem*; y GARCIA DE PALACIO, *Diálogos Militares*, fols. 113 y 113v. Se entiende que se trata de pólvora de artillería. Con pólvora de bombarda la proporción es superior.

y un mayor alcance para el mismo calibre, pues admiten una carga equivalente a la mitad en pólvora de artillería del peso correspondiente al bolaño.¹⁰

Las tres bombardetas descritas en el *Catálogo del Museo de Artillería* tienen las siguientes características de longitud y calibre:¹¹

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
5957	8	239	29
3812	5,5	70	12,7
3859	4,5	67	15

Bombarda trabuquera

Las bombardas trabuqueras son piezas derivadas de la bombardas, que se empezaron a fabricar en la segunda mitad del siglo xv, en hierro forjado con ánima de duelas. En ellas la relación entre longitud y calibre es muy baja. La recámara es cilíndrica y de mucho menor calibre que la caña. La unión entre ambas partes es a bayoneta, por medio de unos resaltes practicados en las duelas.¹²

La única bombardas trabuquera citada en el *Catálogo del Museo de Artillería* tiene una longitud de 29 cm, equivalente a 3,8 calibres.¹³

Un género específico de bombardas trabuquera es el cortao, que recibe también los nombres de cortaldo, cuártago y compago, pieza con una curiosa forma en ángulo recto que se destinaba al tiro vertical que se practicaba en los trabajos de mina.¹⁴ Según García de Palacio, «el cortaldo, de cuatro mil y quinientas libras de metal, ha de ser de siete pies de largo y han le de echar cuarenta y cinco libras de bala.»¹⁵ Su interés, a los efectos de este estudio, es muy escaso.

Mortero o pedrero

Pieza derivada de la bombardas trabuquera destinada al fuego curvo, es decir, con elevaciones que llegan a ser superiores a los 45 grados. Su recámara es abocinada y tiene mucho menor calibre que la caña. La unión entre ambas partes sigue siendo a bayoneta.¹⁶

De los seis morteros o pedreros incluidos en el *Catálogo del Museo de Artillería*, los cuatro primeros están fabricados en hierro forjado con ánima de duelas y los otros dos, mucho menores, en hierro fundido en hueco. Sus características de calibre y longitud son las siguientes:¹⁷

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3268	35,5	81,4	2,3
6592	39	86	2,2
3275	48,5	115,6	2,4
3227	46	108	2,3
3303	5,8	23,2	4
3304	5,8	23,2	4

Cañón

Existen en el *Catálogo del Museo de Artillería* cuatro cañones fabricados, los dos primeros, en hierro forjado con ánima de duelas y, los otros dos, en hierro fundido en hueco. Sus características de longitud y calibre son las siguientes:¹⁸

¹⁰ OLESA, pp. 290 y 312; VIGÓN, pp. 35 y 36; CGMA, p. XIV.

¹¹ CGMA, pp. 13 y 14.

¹² *Ibidem*, p. XIV.

¹³ *Ibidem*, p. 18.

¹⁴ Pieza descrita por ARANTEGUI, a quien siguen VIGÓN, pp. 40 y 41, y OLESA, p. 281.

¹⁵ VIGÓN, p. 48 y nota 12 de la misma página.

¹⁶ CGMA, p. XIV.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 19, 20 y 29.

¹⁸ *Ibidem*, pp. 22, 23 y 29.

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
1020	16	182	11,4
1021	14	148	10,6
3305	4,4	26,6	6
3306	4,4	26,6	6

Como puede apreciarse, responden a dos tipos muy diferenciados. Todos son monobloque. Los dos primeros de principios del siglo xv y los otros dos de un siglo después. Estos últimos son, realmente, piezas menudas destinadas al tiro curvo.

Pasavolante

El pasavolante es una pieza de cámara abierta cuyo calibre, entre 15 y 20 cm, iguala al de la bombardera moyana, de la que se deriva. Su longitud, sin embargo, es mayor que la de esta y oscila, inicialmente, entre los 13 y 16 calibres.

Los pasavolantes tiraban bolaños de piedra hasta finales del siglo xv, en que comenzaron a utilizar el hierro. Por entonces tendieron a alargarse considerablemente, hasta el punto de alcanzar los 60 calibres de longitud en los de unos 10 cm de diámetro de boca.¹⁹

Los tres pasavolantes reseñados en el *Catálogo del Museo de Artillería* están fabricados en hierro con ánima de duelas y tienen las siguientes características de longitud y calibres:²⁰

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3265	18	248,2	13,8
3281	16,5	218,5	13,2
3282	15	197	13,1

Olesa, siguiendo a Salas, Aparici y Vigón, considera que el pasavolante de 46 quintales de peso (2.116 kg) y 8 libras de pelota de hierro debía de tener un alcance efectivo no superior a los 1.800 metros.²¹

Falconete

Los falconetes eran piezas ligeras y de fácil transporte que se construyeron con dos técnicas diferentes: en hierro forjado con ánima de duelas y en hierro forjado sobre alma.

También los había de dos tipos: el que se utilizó hasta principios del siglo xvi era de cámara abierta, con recámara en forma de alcuza, marco y cuña para sujetar la recámara, con juego en elevación sobre unos muñones, y horquilla y ramera para el juego en orientación. Más tarde se construyeron monobloque, coincidiendo con un sensible aumento de su longitud y una ligera disminución de su calibre. Los calibres variaban entre 70 y 160 cm, para el primer tipo, y 140 a 230 para el segundo. Según Vigón lanzaban pelotas de hierro a 3.028 pasos de distancia. Olesa les asigna un peso medio de 400 kg y un alcance medio de 1.100 m.²²

Los trece falconetes existentes en el *Catálogo del Museo de Artillería* tienen las siguientes características de longitud y calibre:²³

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3839	6,3	98	15,6
3570	6,7	105	15,7
6636	5,8	153	26,4

¹⁹ *Ibidem*, pp. XIV y XV; VIGÓN, p. 37; OLESA, pp. 290 y 291.

²⁰ CGMA, pp. 14 y 15. Los tres son de finales del siglo xv.

²¹ OLESA, p. 290. Pieza de artillería de recámara abierta de hierro forjado, calibre 140 mm, longitud, 2.875 mm. Consta de 15 sectores zunchados y dos zunchos reforzados en los extremos con reales para hacer firmes las anillas que faltan. Tampoco conserva el servidor en donde se cargaba la pólvora y se acoplaba a la caña. Disparaba bala de hierro de 14 libras o bolaños de piedra. La carga de pólvora era de nueve décimos del peso del proyectil. Su alcance máximo era de 1.800 metros.

²² CGMA, p. XV; VIGÓN, p. 37; OLESA, pp. 293 y 294.

²³ CGMA, pp. 20 a 22, 25 y 26.

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
997	5,1	72	14,1
6489	7	76	10,9
677	6,1	103	16,9
676	6,7	103	15,4
3788	6,7	103	15,4
5164	6	98	16,3
3873	7	200	28,6
3319	5,7	146	25
3325	5,6	205	36,6
3952	6	228	38

Los diez primeros son de hierro forjado con ánima de duelas y los tres últimos de hierro forjado sobre alma. Los de longitudes mayores (superiores a los 20 calibres) son monobloque.

Ribadoquín

Son piezas próximas en calibre a las bombardetas, pero de longitud sensiblemente mayor. Se dividen en tres tipos, los grandes, los medianos (o medio-ribadoquines) y los chiquitos, sin que el límite entre unos y otros esté claramente definido.

Los ribadoquines tiraban pelota de hierro, cuyo calibre varía entre las 4 libras en los grandes y 1 libra en los chiquitos. Ufano, sin aclarar el tipo, asigna al ribadoquín una pelota de 20 onzas. Por su gran longitud, admiten como carga el mismo peso de la pelota en pólvora de artillería.²⁴

Los ribadoquines grandes se conocen también como cerbatanas, aunque Vigón los considera piezas algo diferentes. Son piezas de pequeño calibre y gran longitud. Las características, algunas aproximadas, de los siete existentes en el *Catálogo del Museo de Artillería* son las siguientes:²⁵

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3289	5,5	195,8	37
3273	6	179	30
3291	5,4	173	32
3841	6	174	28
3846	5	162	32
3287	7	180	25
6588	5,5	207	37,5

Todos ellos son de hierro forjado con ánima de duelas.

Los medio-ribadoquines se conocen también por mosquetes de orejas. Menores en tamaño que los grandes tienen una longitud mayor en términos relativos, es decir, en número de calibres. Se conocen de hasta 80 calibres. Las características de los once incluidos en el *Catálogo del Museo de Artillería* son las siguientes:²⁶

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3309	3,5	173	49,4
3312	3,6	150	41,7
3313	3,7	162	43,7
3320	3,9	137	35,1
3310	4	161	40,3
3311	4	165	41,3
3321	4,1	157	38,3
1277	3,6	185	51,4

²⁴ *Ibidem*, pp. XV y XVI; VIGÓN, p. 38; OLESA, pp. 292 y 293.

²⁵ CGMA, pp. 15 a 18.

²⁶ *Ibidem*, pp. 26 a 28.

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3322	4	158	39,5
3323	4	158	39,5
3324	4	158	39,5

Todos ellos están contruidos en hierro forjado sobre alma.

El ribadoquín chiquito es menor en calibre que los anteriores y con longitud proporcionada, aunque algo inferior en términos relativos. El *Catálogo del Museo de Artillería* solo incluye uno, que tiene 3 cm de calibre y 84 cm de longitud, es decir, 28 calibres;²⁷ está contruido en hierro forjado con ánima de duelas.

Versos

La disminución en calibre y el aumento en longitud que se produjo en los falconetes a principios del siglo XVI dieron lugar a la aparición de los versos, de los cuales a los de mayores calibres se denominó versos dobles. Son los versos, sin embargo, piezas de cámara abierta, de alcuza, en tanto que los falconetes fabricados a partir de esa época, además de tener un calibre algo mayor, son piezas monobloque.²⁸

Tira el verso pelota de hierro de unas 2 libras, algo menor que la del falconete y se le da como carga, igual que a este, el mismo peso de la pelota en pólvora de artillería.

Los cuatro versos existentes en el *Catálogo del Museo de Artillería* están fabricados en hierro forjado sobre alma y tienen los siguientes calibres y longitudes:²⁹

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
5958	5	166	33
5959	5	155	31
3278	4,8	127,3	32
3279	4	145	36

Esmeriles y mosquetones

Por debajo de los ribadoquines y los versos existían aún en los siglos XV y XVI otras dos clases de piezas: los esmeriles y los mosquetones, ambos de gran longitud en relación con su calibre y que, con los falconetes, versos y ribadoquines, constituían la artillería menuda. Según Ufano, el esmeril tira pelota de 15 onzas y el mosquetón de 7 1/2 onzas. Para Olesa, sin embargo, la pelota que tiran unos y otros es de plomo.³⁰

Otras piezas de hierro

La diversidad de las piezas de hierro que aún se utilizan en el último tercio del siglo XVI es aún mayor que la reflejada en las piezas que se acaban de describir. La falta de precisión de los documentos de la época, en los que frecuentemente se hacen referencias a piezas de hierro colado o pecezuelas de hierro, contribuye a aumentar la confusión.

Un ejemplo de pieza distinta de las anteriores es el órgano. Son los órganos, según Vigón, ingenios contruidos por «un carretón de hierro con tres tiros», o incluso más, cuyos proyectiles eran «fierros y regatones de lanzas y cuadrilleros gruesos para quebrar mantas y mandiletas chapados.»³¹

También incluye Vigón, entre las piezas derivadas de los ribadoquines, los mosquetos, esmeriles, espingardones, sacabuches y lagartijas, precursoras de las armas portátiles.³² Entre estas se refiere a alguna de las piezas ya citadas, que por sus características podían ser manejadas por un hombre,

²⁷ *Ibidem*, p. 24.

²⁸ *Ibidem*, p. 15; VIGÓN, pp. 36 y 226; OLESA, p. 294.

²⁹ CGMA, pp. 24 y 25.

³⁰ *Ibidem*, pp. XV y XVI; OLESA, p. 312.

³¹ VIGÓN, p. 40.

³² *Ibidem*, p. 38.

apoyando el arma por la caña en una horquilla, que descansaba en el suelo, y por la parte superior en el hombro del utilizador.³³ También describe otras armas portátiles de hierro, entre las que destaca el cañón de mano, la culebrina de mano y la espingarda, sustituida más tarde por el arcabuz.³⁴

Todas las piezas indicadas en este epígrafe tienen un interés escaso para este estudio.

En los apéndices XVIII, XXI y XXII aparecen piezas de hierro con diversos tipos y denominaciones, muchas de estas genéricas. Como apéndice XXII reproducimos el *Tratado de artillería de fierro* de Gaspar González de San Millán, en el que puede apreciarse la ausencia de los nombres específicos de las piezas de hierro, lo adecuado de su empleo en los buques y la diversidad de cargas que se recomiendan a medida que se aumenta el número de disparos.

PIEZAS DE BRONCE

La primera pregunta de la cartilla de Andrés Espinosa dice lo siguiente:

«P.- ¿Cuál es la mejor pieza de artillería, de bronce ó de hierro colado?»

R.- Mejor mucho es la de bronce, no tan solamente por valer más el metal, como es más segura para tirar, especialmente si está el metal vaciado con liga necesaria.»³⁵

Esta opinión era ampliamente compartida por todos los maestros y tratadistas españoles del siglo XVI. Por esa razón dedican a las piezas de bronce mucha mayor atención que a las de hierro y se extienden en toda clase de detalles en relación con sus características.

Los datos que aquí se resumen pretenden dar una idea de esas características en términos aproximados. No es posible hacerlo de otro modo, por la falta de coincidencia que está siempre presente en los datos que facilitan los distintos autores, explicable por ser en la época de nuestro interés cuando realmente se produce un desarrollo importante de la Artillería, impulsado por diferentes maestros en lugares distantes y, en general, antes de llevarse a cabo los distintos intentos de poner orden en tan compleja materia.

De entre los autores y fuentes que ya hemos indicado que se utilizan en este anexo, hemos querido recoger, por su interés, las tablas de Ramón de Salas de la *Artillería de bronce anterior a la reforma de Felipe III*, en el apéndice XX, y la *Instrucción y Regimiento para que los Marineros sepan usar de la Artillería con la seguridad que conviene*, de Andrés Muñoz el Bueno, en el apéndice XXIII.

Los autores de la época coinciden en admitir tres géneros de piezas de artillería de bronce. Sólo en algunos trabajos modernos se hace una clasificación más compleja. Tal sucede, por ejemplo, con el *Catálogo General del Museo de Artillería* y los estudios de Olesa y Vigón.

El primer género está constituido por las piezas del tipo culebrina. Para Luis Collado, el objeto de estas piezas es «tirar desde lo más lejos posible.» Comenta que de la espingarda o arcabuz se pasó al mosquete, esmeril, falconete, medio sacre, sacre, media culebrina y culebrina.³⁶ Diego de Álava coincide con su maestro en la definición del objeto de estas piezas («hacer de lejos estragos en la gente del enemigo») e incluye en este primer género las mismas piezas que Collado,³⁷ a las que añade la cerbatana, la moyana, el áspid y el pasavolante.³⁸ En general, y así lo indica Barado,³⁹ pretendían «ofender de lejos» y su característica más destacada era la de tener «mucho longitud respecto a su calibre».

Integran el segundo género las piezas del tipo cañón, que comprende los cañones, medios cañones y tercios y cuartos de cañón, con todas sus variantes. Según Collado, con estas piezas se intenta aumentar mucho el peso de la bala para conseguir efectos mayores sobre naves, baterías, etc.⁴⁰ Diego de Álava indica que estas piezas sirven para «derribar murallas, torres y otras máquinas de guerra.»⁴¹

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*, pp. 39 y 40.

³⁵ FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), p. 441.

³⁶ COLLADO, fols. 7v y 8.

³⁷ Como ya hemos comentado, su trabajo se basó, en gran medida, en el realizado por este autor.

³⁸ ALAVA, fols. 159 a 160.

³⁹ Apéndice XX.

⁴⁰ *Ibidem* nota 36 anterior.

⁴¹ *Ibidem* nota 38 anterior.

Barado considera que son especialmente indicadas para «batir muralla» y aclara que, con respecto a las del primer género tienen «mayor calibre pero menor longitud.»⁴²

Las piezas del tercer género o género de pedreros persiguen, según Collado, un menor coste y peso de proyectil en su uso contra naves y defensas de asaltos y de baterías, para lo que se disminuye el peso del metal de la pieza y se utilizan balas de piedra.⁴³ Diego de Álava es algo más preciso en cuanto se refiere a su empleo: «echar a fondo navíos y galeras.»⁴⁴ Con él coincide Barado, para quien estas piezas están destinadas a «echar a pique los bajeles» y sobre las que señala, «el tercero comprendía infinidad de piezas como los pedreros, pedreras, lombardas, piezas de braga, cámaras, morteros, trabucos y muchas otras; tanto es su número que se hace difícil poder individualizarlas.»⁴⁵

La mayoría de las piezas del primer género y todas las del segundo tiran pelota de hierro; solo algunas piezas pequeñas del primer género tiran plomo.

El criterio más claro para distinguir los tres géneros es, sin duda, la longitud de la pieza en calibres. Andrés Muñoz el Bueno establece los siguientes márgenes que, en términos aproximados, son los generalmente admitidos:⁴⁶

Primer género: más de 28 calibres.

Segundo género: de 17 a 22 calibres.

Tercer género: de 12 a 14 calibres.

Como tendremos ocasión de comprobar, hay multitud de piezas de longitud inferior e incluso muy inferior a los 12 calibres, que son del tercer género. Por otra parte, existen unos márgenes (entre 22 y 28 y entre 14 y 17 calibres) en los cuales las piezas existentes se consideran variantes de las piezas básicas incluidas en los géneros indicados. El comprendido entre 22 y 28 calibres lo ocupan las culebrinas bastardas y también los cañones aculebrinados, sin que en ocasiones sea fácil distinguir si corresponden a variantes del primero o del segundo género, entre otras cosas porque tienen nombres propios, diferentes de los de las piezas básicas correspondientes. Por el contrario, las piezas que tienen entre 14 y 17 calibres de longitud suelen adscribirse a un solo género, el segundo, añadiéndoles el adjetivo de bastardas siempre que, naturalmente, tiren pelota de hierro.⁴⁷

Las piezas del primer género que exceden en mucho la longitud normal se denominan extraordinarias, aunque algunos autores las llaman pasavolantadas.⁴⁸ Las piezas de los dos primeros géneros que tienen una longitud normal se llaman legítimas y las cortas bastardas. De este modo, nos encontramos con las siguientes denominaciones:⁴⁹

Piezas	Primer género	Segundo género
Largas	Extraordinarias	Aculebrinadas
Normales	Legítimas	Legítimas
Cortas	Bastardas	Bastardas

Los márgenes, insistimos, en que debe situarse a las piezas legítimas pueden variar algo sobre los valores facilitados, según el buen entender de cada uno de los maestros del arte, cuestión sobre la que nos extenderemos algo más al estudiar cada una de las piezas.

Hay otro factor que debe tenerse en cuenta en la correcta denominación de cada pieza: «la razón de los metales». En cada género, también en términos aproximados, se mantiene una determinada razón entre el peso del metal de la pieza y el peso del proyectil. Este valor normal da lugar a determinados espesores, y en consecuencia a determinados diámetros exteriores, en varios puntos a lo largo de

⁴² Apéndice XX.

⁴³ *Ibidem* nota 36 anterior.

⁴⁴ *Ibidem* nota 38 anterior.

⁴⁵ Apéndice XX.

⁴⁶ Apéndice XXIII.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ Sin duda, debido a la gran longitud del pasavolante. Ver, por ejemplo, el *Tratado de San Millán* en FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), pp. 483 y ss.

⁴⁹ Apéndices XX y XXV.

la caña: en la boca, a la altura de los muñones y a la altura del fogón.⁵⁰ El proceso de averiguar los espesores de las cañas en los puntos citados se conoce como terciado de las piezas, lo cual se hace mediante compases, cordeles para medir la circunferencia exterior y garabatillos.⁵¹ Las piezas que tienen una razón de los metales superior a lo que les corresponde se denominan reforzadas, las que tienen su valor normal del tanto por tanto, y las que tienen un valor inferior, sencillas.⁵²

La combinación de variantes sobre una pieza básica a que dan lugar las tres posibilidades de longitud y las tres de peso de la pieza es, por consiguiente, de nueve. Además, es frecuente que los nombres sean diferentes, sobre todo dependiendo de la longitud de la pieza. Así, por ejemplo, para Salas, que sigue a Ufano,⁵³ una media culebrina bastarda es un áspid; y una media culebrina extraordinaria un pasavolante, en tanto que las variantes correspondientes a la culebrina son, respectivamente, el serpentín la corta y el pasamuro la larga. En lo que se refiere a la pelotería más comúnmente utilizada, es decir de hierro, plomo y piedra caliza, conviene destacar las limitaciones técnicas de la época para obtener unos pesos en correspondencia con determinados diámetros o calibres. Lechuga afirma lo siguiente en relación con las balas de hierro:

«... en las balas gruesas, rarísimas veces se ve que los pesos coincidan, y muy pocas en las pequeñas, lo cual viene del hierro, que en unas se halla más denso y aplicado y en otras más flojo y espumoso...»⁵⁴

El problema no es exclusivo de la pelotería de hierro, sino que es común para cualquier clase de pelotería. Para Collado, por ejemplo, comparando balas del mismo diámetro, la de hierro pesa tres veces más que la de piedra, la de plomo vez y media más que la de hierro (es decir la proporción «sesquíaltera»), y la de plomo cuatro veces más que la de piedra.⁵⁵ Diego de Álava difiere en esto algo de Collado y asigna al hierro doble peso que a la piedra; si bien, ante la dificultad de encontrar reglas fijas, se muestra partidario de tomar las medidas de peso y calibre de las pelotas de distintas clases y reflejarlas en ábacos.⁵⁶

A efectos prácticos, para poder determinar con suficiente exactitud el calibre a partir del peso de la pelota, que normalmente está dado en libras, o hacer la operación inversa, además de las equivalencias dadas en el anexo 1, proponemos al lector los siguientes valores aproximados de las densidades:⁵⁷

Piedra caliza	2,5	gr/cm ³ .
Hierro	6,5	gr/cm ³ .
Plomo	11,0	gr/cm ³ .

Los colibres (también llamados calibres o cálibos) eran unos ábacos de latón que tenían señalados los diámetros de las pelotas de plomo, hierro y piedra que corresponden a determinados pesos en libras.⁵⁸ También recibían el mismo nombre una especie de aros, a los que se refieren varios autores, labrados en correspondencia con la boca de la pieza, por los que tenían que caber las pelotas apropiadas. Es curioso comprobar que, a falta del conocimiento más o menos exacto del valor de π como relación

⁵⁰ Para los dos primeros géneros, Olesa considera que el espesor normal a la altura del fogón es igual a un diámetro del ánima, de modo que el diámetro exterior de la pieza es, en ese punto, de tres diámetros de ánima (o bocas), en coincidencia con la mayoría de los autores. Ver OLESA, p. 303.

⁵¹ El garabatillo es una aguja con la punta doblada, para hacer tope por el interior al introducirla por el fogón, localizar defectos de fundición (escarabajos o magañas), etc. Apéndice XXIII.

⁵² Como es natural, para un mismo peso de proyectil, una pieza reforzada admite más pólvora que una del tanto por tanto, y esta más que una sencilla.

⁵³ Apéndice XX.

⁵⁴ LECHUGA, pp. 265 y 311. En esta última página comenta:

«Y digo poco más o menos, porque los metales podrán pesar unos más que otros, como los hierros en que se ha visto muchas veces que, siendo dos balas de igual círculo, hallarse más en una que en la otra, dos libras de diferencia en cuarenta de peso.»

⁵⁵ COLLADO, fol. 38. Collado no es muy riguroso en esto, pues si las proporciones de hierro a piedra (3 a 1) y de plomo a hierro (1,5 a 1) están bien, la de plomo a piedra debiera ser de 4,5 a 1 (en lugar de 4 a 1) Todas ellas son aproximadas.

⁵⁶ ALAVA, fol. 187.

⁵⁷ Estos valores se han obtenido a partir de los datos facilitados por CGMA, pp. 8, 287 y 288; *Tratado de San Millán*, en FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*) y los recopilados por OLESA, p. 312.

⁵⁸ COLLADO, fols. 69 a 70. Ver también apéndice XXIII.

entre la longitud de la circunferencia y el diámetro, operación que con frecuencia resultaba necesaria, solía adoptarse en la época el valor de $22/7$ que es suficientemente próximo.⁵⁹

Todos los expertos en la materia coinciden en señalar la diferencia que siempre debe existir entre el diámetro interior del ánima y el de la pelota, que se conoce como «viento», para evitar accidentes como consecuencia de las normales imperfecciones de fabricación de piezas y pelotas. Como muestra de las preferencias de algunos de dichos expertos veamos lo que dice San Millán:

«Las balas para estas piezas todas se han de buscar con un compás de puntas vueltas, tomando primero un compás de puntas derechas, y abriéndolo, tomar la pieza de la boca al justo, metiendo el compás lo más dentro de la boca que se pudiere; y siendo la pieza de cañón seguido, hacer un redondo con él, partiendo por mitad lo que sale en el compás; y habiéndolo hecho, repartirlo en ocho partes iguales, de las cuales tomará la una, y en tres partes, y la última es el viento de la bala que se ha de quitar del diámetro; y quitado, la que queda, que son siete partes y dos tercios de otra, será lo que ha de tener la bala.»⁶⁰

Como vemos, con carácter general, admite que el viento debe ser $1/24$ del diámetro de la bala. Insiste más adelante en lo perjudicial de dar un viento escaso o excesivo:

«El dar el viento á la bala es un intervalo entre la bala y el hueco de la pieza, que no entra muy justa y apretada; siendo mal redonda pone en peligro de reventarse la pieza; ni tampoco debe entrar la bala muy floja, porque sería de poco efecto, porque no tomará toda la fuerza de la pólvora y se iría en el viento demasiado, y así se ha de ajustar á que tenga solo el viento necesario, haciendo la cuenta desde una libra hasta ocho de seis onzas una, y de diez libras arriba una por lo que va sobrepujando á mayor cantidad, y ese es el viento que se ha de quitar.»⁶¹

Luis Collado, por su parte, asigna en forma general a todas las piezas un viento igual a $1/29$ del diámetro de su boca, y Cristóbal Lechuga un viento de $1/20$ de dicho diámetro.⁶²

La pólvora que se daba a cada clase de proyectil dependía de la clase de pieza y sus medidas, la clase y peso de la pelota y la composición de la pólvora, es decir, las partes que contenía de salitre, azufre y carbón.

Ya nos hemos referido a las pólvoras más utilizadas: la pólvora fina o de arcabuz (o de 6, as y as) y la pólvora de artillería o pólvora de cañón (de 4, as y as, o bien, de 5, as y as) También hemos mencionado las conclusiones de la brigada de Bruselas (1568) de que la pólvora debía sujetarse a la proporción de 75 lbs de salitre, 9 lbs y 6 onzas de azufre, y 15 lbs y 10 onzas de carbón, por cada 100 lbs de pólvora, proporciones prácticamente coincidentes con las de la pólvora fina (pues resultan de 6, 1 y $3/4$).

Casi siempre que se habla de pólvora de artillería, o de cañón, surge la duda de si se trata de 4, as y as o de 5, as y as. Sólo en algunos casos el autor que se refiere a dicha pólvora aclara su composición. Por ejemplo, sabemos por Collado y por Lechuga que en Nápoles y en Milán se utilizaba normalmente la de 5, as y as.⁶³

⁵⁹ Ver, por ejemplo, ALAVA, fols. 153v y 154.

⁶⁰ FD, *Arca de Noé*, pp. 490 y 491.

⁶¹ *Ibidem*, p. 491.

⁶² COLLADO, fols. 43v y 44; y LECHUGA, p. 131. Collado indica que el viento debe ser la diferencia entre el diámetro de una pelota que tenga el mismo diámetro del ánima, y el de la pelota utilizable en esa pieza, que debe pesar $1/10$ menos que la anterior. Ello conduce, matemáticamente a un viento igual a $1/29$ del diámetro de boca. Hace, además, cuatro aproximaciones, por sistemas gráficos, las dos primeras, y matemáticos las otras dos. La primera conduce a $1/22$ del diámetro, y Collado la considera poco exacta. La segunda a $1/30$, y la considera más acertada. En la tercera ($1/3$ de $1/7$ del diámetro) llega a un valor de $1/21$, y en la cuarta, en la que rebaja una onza (de Nápoles) por cada libra del peso de la bala que correspondería al diámetro, llega a una disminución de peso de $1/12$ (en lugar del enunciado al principio de $1/10$) y a un viento de $1/35$ del diámetro. Consideramos que el valor que refleja más adecuadamente la idea del autor es el de $1/29$ del diámetro de ánima.

⁶³ *Ibidem*, fols. 25 y 25v; LECHUGA, p. 255.

Al estudiar los alcances de cada pieza, es importante tener en cuenta la cantidad y calidad de la pólvora empleada, pues ello es, sin duda, la razón más clara de las diferencias en los alcances que proporcionan los diversos autores.

Con el fin de determinar las equivalencias existentes entre las distintas clases de pólvora, a continuación reproducimos, para un proyectil de hierro de peso P, las cantidades de pólvora que emplean normalmente Collado, Álava y Lechuga.⁶⁴

	Collado		Álava	Lechuga	
	Fina	Artillería		Fina	Artillería
Primer género	2/3P	P	4/5P	2/3P	4/5P
Segundo género	1/2P	2/3P	2/3P	1/2P	2/3P

Las equivalencias aproximadas entre las pólvoras más corrientes resultan:

Una libra de pólvora de artillería de 4, as y as equivale a 2/3 lb de pólvora fina de 6, as y as (o de Bruselas).

Una libra de pólvora de artillería de 5, as y as equivale a 3/4 lb de pólvora fina de 6, as y as (o de Bruselas).

Es natural que la pólvora fina tendiese a imponerse a las demás, pues con un coste sensiblemente igual, se precisaba menor cantidad, lo cual comportaba grandes ahorros no solo en su adquisición, sino también en su almacenamiento y su transporte.⁶⁵ Sobre la forma de cargar las piezas veamos las recomendaciones que hace Álava:

«Después de darle al disparo la carga de pólvora que debe tener, ha de disponerse de modo que no quede ni muy apretada ni muy floja y encima un bocado de heno y encima la pelota. Cuando encima de la pelota se pone otro bocado (muchos lo mojan primero) no debe ser muy grande para no estorbar en exceso la salida de la bala lo que podría ocasionar que reventase la pieza.»⁶⁶

Las cargas se aplicaban con cucharas o en cartuchos, si bien en la mar resultaban preferibles estos últimos para obtener mayores ritmos de fuego. Las cucharas son unas láminas de metal en forma de media caña abierta por su extremo y unida por su base a un taco de madera circular (zoquete) y a un asta.

Las piezas pequeñas se cargaban con una sola cucharada, las medias culebrinas y culebrinas con dos, normalmente, aunque algunas culebrinas grandes se cargaban con tres. Para Collado la longitud de las cucharas para piezas grandes del primer género en las que la carga se hace en dos cucharadas es de casi cuatro calibres para pólvora de artillería y algo menos, en la debida proporción, para la pólvora fina. Cuando se carga con una sola cucharada, lo que sucede en las piezas pequeñas, la longitud es de 7 bocas y media, pues la punta, al igual que en los demás casos, se recorta y se deja roma. El zoquete tiene 1 o 1,5 bocas de longitud y el asta la necesaria para que la cuchara llegue hasta el fogón. El artillero introduce con cuidado la cuchara en la que ha depositado la carga, le da la vuelta al llegar al fogón y la extrae una vez vacía.⁶⁷

El objeto de los cartuchos es cargar rápidamente las piezas, sobre todo en los navíos, en los que, además, proporcionan una mayor seguridad al evitarse la caída de pólvora sobre la cubierta. Se fabrican en papel de marca mayor o en saquillos de tela. Con forma cilíndrica, su longitud es equivalente a la de las cucharas. Para Collado es de 4 diámetros de cámara para las piezas del primer género, 2 2/3 para

⁶⁴ COLLADO, fols. 12, 12v y 27v a 32v; ALAVA, fols. 183 y 183v; LECHUGA, pp. 255 a 257. Como puede observarse, Álava recomienda que siempre se use pólvora fina.

⁶⁵ COLLADO, fols. 12 y 12v; LECHUGA, p. 255.

⁶⁶ ALAVA, fol. 183v.

⁶⁷ COLLADO, fols. 23v a 26v. En el Museo Naval de Madrid se conservan cuatro cucharas para el servicio de la artillería rescatadas en Filipinas del pecio de la nao *San Diego* hundida en 1600.

las del segundo y 2 para las del tercero.⁶⁸ Los cartuchos deben acuchillarse en el momento de la carga, para que se transmita sin interrupciones la ignición del polvorín del fogón. Lechuga señala el riesgo de que, después del disparo, queden restos en el interior del ánima que no lleguen a apagarse antes de la carga siguiente, lo que exige tapar bien boca y fogón después de cada disparo y una buena limpieza con lanadas del ánima. No se muestra partidario de este sistema en piezas de campaña:

«... y, así, por esta razón, que hace fuerza, como por haberlos probado y haberme muerto artilleros, los he reprobado sin haber usado más de ellos, aunque hube más presteza en cargar con ellos que con las cucharas.»⁶⁹

En cuanto a las pruebas a las que el fundidor debía someter a las piezas que fabricaba, hay relativa coincidencia entre los distintos autores en que se hacían tres disparos, con elevaciones crecientes, y se daba al primero de ellos la carga normal y, aproximadamente, 1/4 más de dicha carga al segundo y otro 1/4 más al tercero. Con ello se tenía una cierta confianza de que la pieza no reventaría al utilizarla. Si la pieza reventaba durante la prueba, el fundidor la volvía a fundir a su costa.⁷⁰

Otro asunto en el que también hay bastante coincidencia entre los diferentes autores es el que se refiere a la forma y situación de los muñones (u orejones) en el exterior de la pieza. En cuanto a su forma, se admite que deben ser troncocónicos con los diámetros de sus bases iguales al de la boca de la pieza, el mayor, y al de la pelota, el menor, y una longitud también de una boca. Deben ir algo más bajos que el eje de la pieza, a unos dos tercios del diámetro, y en sentido longitudinal a 3/7 de la distancia desde el fogón a la boca; aunque algunos autores los prefieren a 2/5, proporción que, aun siendo muy próxima a la anterior, Collado considera más peligrosa. La adecuada situación de los muñones evita que la pieza cabecee u hocique en el momento del disparo.⁷¹ En el apéndice XXIV incluimos datos relativos a las dimensiones de los montajes, de los que dedicamos una atención especial a la longitud total del conjunto de cada pieza con su montaje y al diámetro de las ruedas.

En el anexo 3, al referirnos a la evolución de los montajes navales, indicamos que el retroceso de la pieza hacía moverse al conjunto pieza-montaje y que por medio de unos aparejos desiguales –el de popa más corto– se conseguía que dicho conjunto quedase alineado sensiblemente en el sentido de la crujía. Una vez recargada la pieza había que empujarla hasta su posición normal, en batería, es decir con el montaje prácticamente apoyado sobre la borda y la pieza asomando por su porta aproximadamente la mitad de su longitud. Por ello es importante tener una idea de la citada longitud total de las diferentes piezas para poder compararla con la manga del buque.

Para las piezas de campaña, ausentes de aparejos, Luis Collado indica que la plataforma donde juega la artillería debe ser lo más lisa posible, de madera o piedras picadas y tener una longitud de dos veces y media la longitud de la pieza.⁷² Es evidente que esta cantidad, que excede ampliamente la indicada como longitud total no es necesaria en los buques, por utilizarse los mencionados aparejos: a bordo es suficiente con disponer de un espacio algo superior a dicha longitud total. Para mayor seguridad en el manejo de las piezas navales, Collado recomienda:

«A los cañones de crujía y a las demás piezas gruesas hágales sus batidores de estramaços, esclavinas y buenas retenidas para que no atormenten, retirándose, las naves y galeras.»⁷³

Como podemos apreciar en el apéndice XXIV, la longitud total de las piezas navales estudiadas, de los géneros primero y segundo, en sus montajes, era muy próxima a los 7,5 metros en las culebrinas, y 6,5 metros en las medias culebrinas, y 4,5 en los cuartos de culebrina, mientras que tanto los cañones como los medios y cuartos no debían superar los cinco metros.

⁶⁸ *Ibidem*, fols. 46v a 47v.

⁶⁹ *Ibidem*. Ver además LECHUGA, p. 269.

⁷⁰ COLLADO, fols. 44v a 45v; LECHUGA, pp. 309 a 312; y *Tratado de San Millán*, en FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), p. 501. Este último se refiere a la prueba en Málaga de unos falconetes de 3 lbs. de bala: «... al primer tiro, con dos libras de pólvora fina de arcabuz de seis, as y as; al segundo, con dos libras y media, y al tercero con tres.»

⁷¹ COLLADO, fols. 18v y 19; GARCIA DE PALACIO, *Diálogos Militares*, fols. 113v y 114, y ALAVA, fols. 154v y 155v.

⁷² COLLADO, fols. 57v, 58 y 108v.

⁷³ *Ibidem*, fol. 111.

Por todo ello no parece que hubiese restricciones de espacio para montar aun las piezas más largas en muchos buques de la Armada, si bien las mayores resultarían, lógicamente, más adecuadas para los buques cuya manga fuese del orden de los 10 metros como mínimo, es decir, los de mayor porte.⁷⁴ En el mismo apéndice XXIV también indicamos que las ruedas de los montajes navales son de menor diámetro que las de los montajes de campaña y que, en los montajes navales españoles de dos ruedas, estas debían tener un diámetro próximo a los 130 cm para las piezas mayores.

Se ha argüido que todos los montajes españoles de los buques de la Armada eran de dos ruedas y que los montajes de cuatro ruedas, en escaleta, de los ingleses, fueron una verdadera innovación táctica que sorprendió a los españoles por facilitar un ritmo de fuego muy superior.⁷⁵

Es más que probable que una gran mayoría de las piezas españolas llevasen cureñas con dos ruedas, pues así parece desprenderse de los pecios investigados de la armada de 1588 y de algunos textos de la época. Uno de ellos, ya transcrito en el anexo 3, pertenece a San Millán, que recomienda los montajes de escaleta. Otro figura en el *Diálogo entre un Vizcaíno y un Montañés* (apéndice XIII) y en él se indica:

«Verdad es que en la armada no se usa encabalgamiento más que con dos ruedas, siendo tan perjudicial y tardo como se conoce, pues para menear medio cañón son menester diez hombres, y con cuatro ruedas lo manejarán cuatro. Esta verdad nos muestra la experiencia y los extranjeros, que usan cuatro ruedas, con que son mucho más prontos en su manejo, y viendo este desengaño, no le queremos remediar.»

De todos modos, parece que la afirmación antes citada no debiera ser tan rotunda y que algunos barcos de la Armada, con bastante certeza, llevaban montajes de escaleta. Hay documentos que así atestiguan. Por ejemplo, en la *Relación de la artillería que se ha de hacer para enviar al Sr. D. Juan* que incluimos como apéndice XXI, se indica:

«También se advierte... que los encabalgamientos que se hubieren de hacer para la artillería de servicio en tierra sean de cureñas largas en su proporción y con cada cuatro ruedas de rayos, las dos donde carga la contera más bajas que las otras; pero teniendo en cuenta que para las piezas destinadas a mar o a fortalezas las cajas sean más cortas y las ruedas macizas y más bajas.»

A pesar de ello y de las preferencias de San Millán, ya comentadas en el anexo 3, tenemos que admitir que, muy probablemente, la mayoría de las piezas de la Armada llevaban cureñas de dos ruedas. Ello, sin duda, debía estar de acuerdo con la preferencia de los artilleros de los buques. Por otra parte, aunque la maniobra podía ser más pesada que en los montajes de escaleta, no debía causar mayores problemas cuando, siendo asunto conocido –que no sorpresa táctica– no se le concedía demasiada importancia. La servidumbre de un mayor esfuerzo humano, de marineros y gente de guerra, para meter la pieza en batería, se veía contrarrestada por la ventaja de aprovecharse el retroceso de la pieza en dejarla en posición segura para la recarga, procedimiento que con un montaje en escaleta forzosamente resultaba más difícil. La incidencia en el ritmo de fuego, por consiguiente, debía ser pequeña. Si los ritmos de fuego españoles fueron más bajos, cuestión que estudiamos aparte, las razones tuvieron que ser muy diferentes.

⁷⁴ MARTIN & PARKER. Según los autores, los barcos españoles estaban preparados para lanzar una sola salva con sus piezas gruesas (p. 329) y «la recarga de las piezas en un momento de intenso combate resultaría impracticable borda adentro, principalmente a causa de la falta de espacio útil en las cubiertas de tiro» (p. 332). La realidad de las dimensiones indicadas y los procedimientos de recarga utilizados nos impide compartir esas opiniones que, por otra parte están en clara contradicción con la afirmación de lord Howard, de que «jamás se vio un más terrible gasto de grandes proyectiles», y con la de Petruccio Ubaldino de que «El fuego multiplicado de la artillería pesada... por ambas partes... (fue) considerado de velocidad semejante a la de los arcabuces usuales en la más recia de las escaramuzas» (ambas recogidas por los autores en la p. 327).

⁷⁵ MARTIN & PARKER. Los autores mantienen que «la robusta cureña en carro de cuatro ruedas puede conceptuarse como el arma secreta decisiva de Inglaterra en 1588» (pp. 340 y 341). Lamentamos discrepar nuevamente. Como puede verse en los párrafos siguientes, la afirmación es exagerada, tanto en lo de secreta, que no lo era en absoluto, como en lo de decisiva pues aun concediéndole alguna ventaja, su carácter definitivo está muy lejos de concordar con los resultados prácticos ingleses reconocidos por los mismos autores (ver por ejemplo, el comentario de William Thomas, en pp. 339 y 340).

En los apartados siguientes describiremos las piezas básicas de cada género y sus variantes, según la apreciación de la mayoría de los autores y documentos consultados y, bajo la denominación de «otras piezas», incluiremos en cada género las que no estén claramente comprendidas en las anteriores. Por otra parte, las unidades de medida que empleemos serán métricas y de Burgos. En los casos en que nos apartemos de este criterio, indicaremos la correspondiente equivalencia según lo indicado en el anexo 1.

PIEZAS DEL PRIMER GÉNERO

Hemos visto que Andrés Muñoz el Bueno establecía como característica específica de las piezas del primer género el requisito de tener, al menos, 28 calibres de longitud. Sin embargo, la determinación de la longitud normal de cada pieza legítima es uno de los muchos asuntos en los que cada maestro artillero tenía sus propias preferencias y, por tanto, no puede establecerse más que en términos aproximados. Luis Collado, por ejemplo, asigna a todas las piezas de este género, sin distinción de tamaño, entre 32 y 34 calibres.⁷⁶ Esta apreciación resulta algo rígida y la realidad es que la mayoría de los autores suelen asignar a cada pieza legítima una longitud normal que depende de la pieza de que se trate y que, en general, es mayor para las piezas más ligeras. El *Catálogo del Museo de Artillería*, que sigue en esto las normas generales de Ufano y Firrufino admite, para las culebrinas, medias culebrinas y sacres, lo siguiente:

«Además de esto, siempre que estas piezas reúnan la condición de tener 30 ó más calibres de longitud, las llamaremos “legítimas”, y aun en casos que lo merezcan, “extraordinarias”, y si no llegan a 30 calibres, bastardas...»⁷⁷

Salas, que también sigue a Ufano, coincidiendo con una tendencia más extendida, asigna a las citadas longitudes valores que oscilan entre los 31 calibres, en las piezas mayores, y los 40 en las más ligeras (apéndice XX).

Para poder establecer cuánto pueden desviarse las longitudes de las piezas de dichos valores normales y seguir considerándose legítimas, cabe comparar dichas longitudes con las normales de las piezas bastardas y extraordinarias, cuando estas se conocen, y admitir que las separaciones deben estar, aproximadamente, a medio camino entre unos y otros valores. Por ejemplo, Salas asigna las siguientes longitudes a los sacres (apéndice XX):

- Bastardos, 29 calibres.
- Legítimos, 34 calibres.
- Extraordinarios, 42 calibres.

Lo anterior implica que los límites entre los sacres bastardos y legítimos y entre los legítimos y extraordinarios se encuentran, respectivamente, en el entorno de los 31,5 y los 38 calibres.

Sobre todo esto, conviene precisar que no pueden admitirse como definitivos los datos facilitados por ningún autor, pues las discrepancias son importantes entre todos ellos. De esto advierte Arantegui que «como cada fundidor daba las longitudes y espesores a su capricho, resultaba que bajo la misma denominación existían piezas de diferentes pesos y, lo que era peor, de distinto calibre.»⁷⁸

Otra muestra clara de las citadas discrepancias es la que surge en lo que se refiere a la razón de los metales, es decir, la relación existente entre el peso de la pieza y el peso de la pelota.

Para Luis Collado, «lo que Su Majestad manda dar en Nápoles es lo que se da en las mejores fundiciones del mundo, que son las de Flandes, Alemania, España, Nápoles y Milán, que es un cántaro y 1/3 por cada libra de bala.»⁷⁹ Ello conduce a que la razón de los metales de las piezas del tanto por tanto del primer género resulta, según Collado, de 366 y 2/3.

Diego de Álava repite la expresión de Collado y simplemente sustituye la palabra cántaro (quintal napolitano) por la de quintal.⁸⁰ No tiene en cuenta que, si un cántaro contiene 275 libras de Nápoles (de 12

⁷⁶ COLLADO, fol. 12v.

⁷⁷ CGMA, p. XVI.

⁷⁸ *Apuntes históricos de la primera mitad del siglo XVI*, cit. por CGMA, p. XVII.

⁷⁹ COLLADO, fols. 11v y 12. Como se indicó en el anexo 1, un cántaro equivale a 275 libras de Nápoles, de 12 onzas.

⁸⁰ ALAVA, fols. 159 a 160.

onzas), un quintal contiene 100 libras de Castilla (de 16 onzas). Por ello, la razón de los metales, de 133 1/3, que Álava asigna a las piezas del tanto por tanto del primer género, es evidentemente errónea y está muy alejada de la de Collado y también de los datos reales de la mayoría de las piezas que figuran en tratados y documentos. Únicamente los que incluye en sus *Diálogos Militares*, Diego García de Palacio, que como Álava solo conocía la artillería por el estudio, están relativamente próximos y resultan igualmente muy bajos. A continuación incluimos algunos ejemplos, incluso de Álava, que reflejan claramente lo aquí expuesto:

	Razón de los metales
Culebrina 20 lbs (Salas)	350 ⁸¹
Media culebrina 10 lbs (Salas)	410 (<i>ibídem</i>)
Media culebrina 8 lbs (Espinosa)	370,5 ⁸²
Sacre 5 lbs (Espinosa)	380 (<i>ibídem</i>)
Culebrinas 18 lbs para Canarias	333,3 ⁸³
Medias culebrinas 12 lbs del marqués Santa Cruz	383,3 ⁸⁴
Culebrina 20 lbs (García de Palacio)	215 ⁸⁵
Media culebrina 12 lbs (Álava)	133,3 (<i>ibídem</i> nota 80)

La debida razón de los metales se obtiene mediante unos espesores que dan lugar a distintos diámetros exteriores, correspondientes a la corona circular de la sección transversal en diferentes puntos. En el terciado u operación destinada a determinar dichos espesores y diámetros, se toman estos en tres puntos:

- A la altura del fogón.
- A la altura de los muñones.
- En la boca de la pieza.

A continuación indicamos los espesores, en bocas (o calibres) que señalan distintos autores para todas, o las más importantes, piezas del primer género «del tanto por tanto»:

	Fogón	Muñones	Boca
Collado (regla normal)	1	7/8	1/2 ⁸⁶
Collado (regla nueva)	9/8	7/8	3/8 (<i>ibídem</i>)
García de Palacio	1	2/3	1/3 ⁸⁷
Álava	1	—	1/2 ⁸⁸
San Millán	1	7/8	1/2 ⁸⁹
Muñoz el Bueno	11/10	2/3	1/2 ⁹⁰
Lechuga	1 1/2	7/8	1/4 ⁹¹

Como puede observarse, los valores son muy próximos, casi coincidentes, y solo se aprecia que los autores más modernos prefieren dejar más reforzada la parte de contera de la pieza, sin duda porque es la que soporta mayores esfuerzos.

⁸¹ Apéndice XX.

⁸² Ver la cartilla de Espinosa, pregunta núm. 16, en FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), pp. 449 y 450.

⁸³ Doc. 2428: *Instrucción de D. Juan de Acuña Vela, de 25 de julio de 1587, para la fundición de cuatro culebrinas para las Islas Canarias*.

⁸⁴ Doc. 2537: carta de Juan de Acuña Vela a Felipe II, de 8 de agosto de 1587.

⁸⁵ GARCÍA DE PALACIO, *Diálogos Militares*, estancia tercera, pregunta I, fols. 112 a 114.

⁸⁶ COLLADO, fols. 14 a 18. Aunque irrelevante, resulta curiosa la explicación que da Collado en esta sección sobre la importancia de la Artillería del número tres, del que procede la palabra terciado, o medida de los espesores y diámetros en los tres puntos indicados.

⁸⁷ GARCÍA DE PALACIO, *Diálogos Militares*, fols. 113v y 114.

⁸⁸ ALAVA, fols. 159 a 160.

⁸⁹ Ver *Reconocimiento de Artillería del Tratado de San Millán* en FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), p. 484. Estos son los datos que corresponden a la culebrina; para otras piezas del primer género los valores son ligeramente diferentes.

⁹⁰ Apéndice XXIII.

⁹¹ LECHUGA, pp. 85 a 92 (culebrina), 95 a 100 (media culebrina) y 103 a 107 (cuarto de culebrina).

Las piezas que a la altura del fogón tienen un espesor menor que el calibre, se llaman «sencillas»; las que lo tienen igual, del «tanto por tanto», y las que lo tienen mayor, «reforzadas.»⁹² En cuanto al espesor desde el fondo del ánima, donde está el fogón, hacia la contera, se suele admitir el mismo que tiene en sentido lateral, es decir, un calibre, o bien algo más.⁹³

Conviene precisar que las piezas legítimas, sean sencillas, del tanto por tanto, o reforzadas, tienen una misma longitud, aunque con distintas cantidades de metal.

También resulta interesante aclarar que lo que determina la carga que debe darse a cada pelota es el peso de esta y la longitud de la pieza, dato este que determina el tiempo de combustión de la pólvora que, como ya ha habido ocasión de exponer, los maestros de artillería trataban de ajustar, para que terminase en el preciso momento en que la pelota salía por la boca, acortando o alargando la pieza lo necesario. Una mayor cantidad de metal proporcionaba mayor seguridad. Aunque para una misma longitud de pieza, lógicamente, podría admitir mayor carga una pieza reforzada que una del tanto por tanto y esta más que una sencilla, no era esa la práctica habitual: solía dárseles la misma carga. El resultado era que se obtenían unos alcances solo ligerísimamente mayores en las piezas con más metal. En consecuencia, no estamos de acuerdo con la apreciación de Vigón, que invalida las tablas de Ramón de Salas (apéndice XX), las consideramos correctas y de gran valor.⁹⁴

En relación con el «número de cuerpos» de las piezas, es curioso advertir que, aunque inicialmente todas las del primer género son monobloque, más adelante se fabrican en varios cuerpos. Las que incluye el *Catálogo del Museo de Artillería* tienen de uno a tres cuerpos.⁹⁵

La carga que solía darse a las piezas del primer género, según Collado, era de un peso de pólvora de artillería (de 5, as y as) igual al peso de la bala, o bien 2/3 de ese peso si se trataba de pólvora fina de arcabuz (de 6, as y as). Consideraba equivocada la práctica de algunos artilleros que, por ser estas piezas muy eficaces y costosas, daban a las de 14 libras para arriba (culebrinas y medias culebrinas) 4/5 del peso de la bala en pólvora de artillería, y a las menores el peso de la bala.⁹⁶

Entre los autores que no comparten esta opinión se encuentra San Millán, que sobre este asunto indica:

«Toda esta artillería de este género, primero ha de tener los dichos metales, y siendo buenas, se cargan las culebrinas y las medias bastardas con los cuatro quintos de pólvora del peso de su bala, aunque en otro tiempo se cargaba con todo el peso della, porque no eran las pólvoras como ahora. Los de una hasta siete libras con el medio (*sic*) [mismo] peso de pólvora de su bala, por ser de artillería más reforzada.»⁹⁷

Otro autor que disiente de la opinión de Collado es Andrés Muñoz el Bueno que, como puede apreciarse en el apéndice XXIII, considera que a las piezas del tanto por tanto del primer género debe darse:

Balas de 1 a 8 lbs	:	el peso de su bala
de 9 a 17 lbs	:	4/5
de 18 a 25 lbs	:	3/4
de 26 para arriba	:	2/3.

⁹² Esta es una regla al parecer admitida por todos. Ver, por ejemplo, CGMA, pp. XVI y XVII; OLESA, pp. 302 y 303, y VIGÓN, p. 228.

⁹³ Como puede comprobarse en el apéndice XXIII, Andrés Muñoz el Bueno le da 1 1/4.

⁹⁴ VIGÓN, pp. 234 y 235. El párrafo aludido es el siguiente:

«Don Ramón de Salas, que puso el mayor escrúpulo al colacionar, tomando como base los de Ufano, diversos datos por él recogidos, estableció un cuadro en el que resume los correspondientes a la artillería de bronce anterior a la reforma de Felipe II (*sic*) [III], que no parece útil unir aquí ni a título de información, porque es más que dudoso que pueda confiarse mucho en su rigurosa exactitud; basta observar a esta respecto que las piezas del mismo orden (el mismo calibre y la misma longitud), según que fueran sencillas, reforzadas o de tanto por tanto, admitían una carga distinta, y debían tener, por consiguiente, distinto alcance; Salas, en cambio, atribuye la misma carga a las del mismo orden, ello ha de dar lugar a error.»

Esto, que podría ser válido en el siglo xx, no lo era en el xvi.

⁹⁵ CGMA, pp. 31 a 69.

⁹⁶ COLLADO, fols. 12, 12v y 106.

⁹⁷ FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), p. 485. Las de 1 a 7 parece que debieran cargarse «con el peso de pólvora de su bala.»

Los módulos de munición por pieza estaban establecidos en distintas ordenanzas. Los datos que presenta Olesa sobre este particular indican que eran objetivos que a veces no llegaban a conseguirse y otras se superaban ampliamente. Para las culebrinas, basándose en Michael Lewis, indica que en la jornada de Inglaterra se debieron alcanzar las ochenta o cien pelotas. Para las medias culebrinas, el módulo fijado por las *Ordenanzas para la navegación de Indias*, de 1552, era de treinta pelotas (según Michael Lewis en la jornada de Inglaterra se llegó al centenar). Para los sacres, la *Ordenanza para la navegación de Indias*, de 1550, fijaba treinta pelotas, aunque en la práctica resultaba en ocasiones muy superior.⁹⁸ Como vemos, son datos muy poco fiables y sobre este asunto es preferible limitarse a las cantidades reales embarcadas.

De las piezas que vamos a estudiar, nos interesa resaltar su calibre (peso y diámetro de bala), su longitud, el peso de la pieza y la razón de los metales, cuando resulte posible, y sus variantes, con los límites entre ellas y las ambigüedades existentes. Las piezas básicas aquí incluidas son las siguientes:

Dragón.
Culebrina.
Media culebrina.
Sacre.
Falconete.
Ribadoquín.
Esmeril.
Mosquetón.
Mosquete.
Arcabuz.
Otras piezas.

Dragón

El dragón o doble culebrina es la pieza más gruesa del primer género. Su empleo es escaso en España y menor aún como pieza de caza en los buques.

La mayoría de los autores, y así lo admitimos nosotros, coincide en asignar tal denominación a las culebrinas de más de 25 libras de proyectil. Así, por ejemplo, San Millán⁹⁹ considera que las piezas del primer género de más de 25 libras de bala se llaman «dobles culebrinas de extranjeras naciones», y Andrés Muñoz el Bueno¹⁰⁰ asigna a estas piezas un calibre igual o mayor a 26 libras.

No llegan a hacer tal distinción Luis Collado ni Diego de Álava, para quienes dentro del término de culebrina se encuentran piezas de hasta 50 y 45 libras de Nápoles, respectivamente (es decir 37,5 y 33,75 libras de Castilla) que son las más gruesas que admiten entre las ordinarias conocidas del primer género.¹⁰¹ Las dobles culebrinas legítimas tienen, según San Millán,¹⁰² una longitud de ánima entre 28 y 35 calibres. Aunque considera bastardas a las de calibres entre 24 y 27, preferimos adoptar como tales, siguiendo a Muñoz el Bueno, las que están comprendidas entre 22 y 27 calibres, y como extraordinarias, coincidiendo con ambos, a las de más de 35 calibres.¹⁰³

Las características tipo de la pieza básica y sus variantes son, según Salas, las siguientes:¹⁰⁴

- La doble culebrina legítima, ordinaria del tanto por tanto, tira pelota de 40 lbs. (17,55 cm), tiene una longitud de 31 calibres (5,68 m) y un peso de 120 quintales (5.521 kg), lo que le da una razón de metales de 300.¹⁰⁵

⁹⁸ OLESA, pp. 304 a 307.

⁹⁹ Apéndice XXV.

¹⁰⁰ Apéndice XXIII.

¹⁰¹ COLLADO, fols. 26v a 27v; ALAVA, fols. 160 a 161v. La libra de Nápoles, según se indicó en el anexo 1, equivale a 3/4 de libra de Castilla.

¹⁰² Apéndice XXV.

¹⁰³ Apéndice XXIII.

¹⁰⁴ Apéndice XX. En los datos que siguen se incluye el diámetro de cada pelota. Para un viento de 1/24 del diámetro de boca, dicho diámetro de boca, o calibre, es 24/23 del diámetro de la pelota.

¹⁰⁵ Parece que el peso de la pieza debiera ser, como en los otros dos casos, de 122 quintales; debe tratarse de un error. La razón de metales sería 305. No se comprenden las pequeñas diferencias que aparecen en muchas piezas.

- La doble culebrina extraordinaria, del tanto por tanto, tira pelota de 32 lbs (16,29 cm), tiene una longitud de 39 calibres (6,63 m) y un peso de 122 quintales (5.613 kg), lo que le da una razón de metales de 381,25. Adopta el nombre de dragón volante.
- La doble culebrina bastarda, del tanto por tanto, tira pelota de 48 lbs (18,65 cm), tiene una longitud de ánima de 26 calibres (5,06 m) y un peso de 122 quintales (5.613 kg), lo que le da una razón de metales de 254,17. Adopta el nombre de basilisco.

Sólo hemos comentado las dobles culebrinas del tanto por tanto, y lo mismo haremos en las piezas que siguen. Las variaciones que, sobre estas características, tienen las sencillas y las reforzadas afectan únicamente al peso de la pieza y pueden apreciarse en el apéndice XX. Los datos de cargas de pólvora y alcances los estudiaremos en una sección posterior.

El caso del basilisco entra de lleno en la zona de solape, ya mencionada, de las piezas que pueden considerarse del primer género (bastardas) o del segundo (aculebrinadas). Collado incluye entre los cañones dobles que son piezas del segundo género, varios ejemplos de basiliscos, entre los que cita uno de 200 libras de Nápoles (150 libras de Castilla).¹⁰⁶

Culebrina

La culebrina es, sin duda, la pieza reina de la artillería del siglo XVI. Su nombre con frecuencia aparece en los documentos de la época acompañado de algún adjetivo como real, ordinaria, entera, de campo, etc., que normalmente trata de dar alguna indicación sobre su empleo.

Es frecuente encontrarse la denominación de «culebrina» como pieza identificativa del primer género, también llamado «género de culebrinas». Tal sucede, por ejemplo, en los apéndices XVI y XVII, en los que aparecen culebrinas de 12 libras que realmente son medias culebrinas. Pasa lo mismo, como se acaba de comentar, con las culebrinas de más de 25 libras que, en realidad, son dragones o dobles culebrinas.

Aunque el uso de esta pieza, muy codiciada por su gran alcance, es frecuente en campaña como culebrina de campo, no lo es tanto como pieza de caza en los buques, sin duda por su gran longitud y peso, en tanto que abundan las medias culebrinas como mayor exponente de las piezas del primer género.¹⁰⁷

Consideramos, en casi completa coincidencia con la mayoría de los autores, que las culebrinas tienen calibres comprendidos entre las 16 y las 25 libras.¹⁰⁸

Adoptamos como márgenes más aceptables de longitud de ánima, por iguales consideraciones que para el dragón, los de 28 a 35 calibres para las culebrinas legítimas, de 22 a 27 calibres para las bastardas, y de más de 35 para las extraordinarias.¹⁰⁹

Las características tipo de la pieza básica y sus variantes son, según Salas, las siguientes:¹¹⁰

- La culebrina legítima, ordinaria del tanto por tanto, tira pelota de 20 lbs (13,93 cm), tiene una longitud de 32 calibres (4,65 m) y un peso de 70 quintales (3.221 kg), lo que le da una razón de metales de 350.¹¹¹

¹⁰⁶ COLLADO, fol. 32.

¹⁰⁷ Ver la pregunta núm. 16 de la *Cartilla* de Espinosa en FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), pp. 449 y 450.

¹⁰⁸ Collado y Álava consideran que las culebrinas tienen calibres de 20, 25, 30, 40 y 50 lbs. de Nápoles, el primero, y de 20 a 40 lbs. de Nápoles, el segundo, lo que sitúa el límite inferior de ambos en 15 lbs. de Castilla. Andrés Muñoz el Bueno (apéndice XXIII) les da de 14 a 25 lbs. CGMA, p. XVI, considera que las culebrinas tiran pelota de más de 16 libras. Respecto al límite superior, ya hemos indicado el inferior del dragón.

¹⁰⁹ Apéndices XXIV y XXVII. Los datos de algunos autores resultan demasiado rígidos, como sucede con Collado (legítimas 32 a 34 calibres), ver COLLADO, fols. 12 y 12v; ALAVA, fols. 159 a 160 (hasta 32 calibres) y OLESA, t. I, p. 302 (legítimas 30 a 32 calibres). Los datos de otros autores resultan imprecisos o insuficientes, como el CGMA, p. XVI (legítimas iguales o mayores de 30 calibres, extraordinarias mucho mayores de 30); o Andrés Muñoz el Bueno (apéndice XXIII) (legítimas, igual o más de 28 calibres).

¹¹⁰ Apéndice XX.

¹¹¹ OLESA, p. 312, considera un peso tipo de 17 lbs., algo bajo. Por otra parte, indica acertadamente (*ibidem*, p. 304) que «En la sistemática de García de Palacio cañón y culebrina tienen igual calibre y peso de proyectil (lo que permite el municionamiento unificado,...» García de Palacio da como calibre normal de la culebrina el de 20 libras (GARCIA DE PALACIO, fols. 113 y 113v).

- La culebrina extraordinaria, del tanto por tanto, tira pelota de 16 lbs (12,93 cm), tiene una longitud de 40 calibres (5,40 m) y un peso de 72 quintales (3.313 kg),¹¹² lo que le da una razón de metales de 450. Adopta los nombres de pasamuro y serena.
- La culebrina bastarda, del tanto por tanto, tira pelota de 24 lbs (14,80 cm), tiene una longitud de 27 calibres (4,17 m) y un peso de 72 quintales (3.313 kg), lo que le da una razón de metales de 300. Adopta el nombre de serpentín.

También el serpentín está en la zona de solape entre el primer género y el segundo. Entre las piezas que mandó fundir en Málaga el año 1536 el capitán general de la Artillería Miguel de Herrera,¹¹³ figuran veinte cañones serpentinos de calibres entre 28 y 36 lbs y peso entre 50 y 60 quintales. Según la presente tipología deberían considerarse basiliscos.

El *Catálogo del Museo de Artillería* da cuenta de la existencia de dos culebrinas:¹¹⁴

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3358	13,6	399,5	29,4
5228	15,5	535	34,5

La primera, legítima y sencilla, es de principios del siglo XVI y tiene dos cuerpos. Su pelota de hierro debía pesar unas 16 lbs. La segunda, legítima y reforzada, es del año 1660 y tiene tres cuerpos. Su peso original era de 128 quintales y su pelota de hierro debía pesar 24 lbs, por lo que su razón de metales sería próxima a 530.¹¹⁵

Media culebrina

La media culebrina, por sus buenas características, es una pieza muy utilizada no solo en campaña sino también como pieza de caza en los navíos.

Como síntesis de lo admitido por los distintos autores, consideramos prudente asignar dicha denominación a las piezas del primer género que tiran pelota desde 7 hasta 15 libras. Y es que no hay una clara coincidencia en este asunto y los calibres varían sensiblemente: para Collado y Álava, entre 9 y 13,5 lbs (12 a 18 lbs de Nápoles);¹¹⁶ para Andrés Muñoz el Bueno, entre 9 y 17 lbs;¹¹⁷ para San Millán, entre 7 y más de 12;¹¹⁸ para Andrés de Espinosa, entre 7 y 9 lbs,¹¹⁹ y para el *Catálogo del Museo de Artillería*, entre 6 y 16 lbs.¹²⁰ Por ello adoptamos el margen indicado, de 7 a 15, como el más razonable.

Tampoco hay coincidencia sobre los márgenes en los que cabe considerar a las medias culebrinas como bastardas, legítimas o extraordinarias y, por ello, nos vemos obligados a adoptar los de 22 a 29, de 30 a 37, y de más de 37 calibres, respectivamente, como los que resumen mejor las cifras que recogen la opinión de la mayoría de los autores.¹²¹

Las características tipo de la pieza básica y sus variantes son, según Salas, las siguientes:¹²²

- La media culebrina legítima, ordinaria del tanto por tanto, tira pelota de 10 lbs (11,06 cm), tiene una longitud de 33 calibres (3,81 m) y un peso de 41 quintales (1.886 kg), lo que le da una razón de metales de 410.
- La media culebrina extraordinaria, del tanto por tanto, tira pelota de 8 lbs (10,26 cm) tiene una longitud de 41 calibres (4,39 m) y un peso de 41 quintales (1.886 kg), lo que le da una razón de metales de 512,5. Adopta los nombres de pasavolante y de merlina mayor.

¹¹² Evidentemente hay una errata en la tabla del apéndice XX: donde figura 42 es 72.

¹¹³ Apéndice XIV.

¹¹⁴ CGMA, pp. 33, 34, 41 y 42.

¹¹⁵ Son muy frecuentes las referencias a las culebrinas. Ver, por ejemplo, los apéndices XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXII, XXVI y XXVII y los docs. 913, 1367, 2287, 2428, 2597 y 2921.

¹¹⁶ COLLADO, fols. 26v a 27v; ALAVA, fols. 160 a 161v.

¹¹⁷ Apéndice XXIII.

¹¹⁸ Apéndice XXV.

¹¹⁹ Ver *Cartilla* de Espinosa, *ibidem* nota 107 anterior.

¹²⁰ CGMA, p. XVI.

¹²¹ Ver sobre este asunto las cifras que admiten COLLADO, fols. 12, 12v y 106; Andrés Muñoz el Bueno, en apéndice XXIII; San Millán, en apéndice XXV; CGMA, p. XVI; Salas, en apéndice XX; y Andrés de Espinosa, *ibidem* nota 107 anterior.

¹²² Apéndice XX.

– La media culebrina bastarda, del tanto por tanto, tira pelota de 12 lbs (11,75 cm), tiene una longitud de 28 calibres (3,43 m) y un peso de 40,5 quintales (1.863 kg), lo que le da una razón de metales de 337,5. Adopta también el nombre de áspid.

Respecto al áspid, pieza también en la zona de solape entre el primer género y el segundo, Diego García de Palacio se refiere a él diciendo: «El áspide doce libras de bala, y según ella, su munición, tendrá cinco pies y medio de largo y mil y trescientas libras de metal.»¹²³ Como podemos ver por su peso, claramente inferior al indicado por Salas, y por su razón de metales de 108, es una pieza del segundo género.

También se refiere García de Palacio al pasavolante:¹²⁴ «El pasavolante que pidiere diez y seis libras de bala, ha de tener doce pies de largo, y dos mil y setecientas y cuarenta libras de metal.» Las claras diferencias con Salas nos indican que esta denominación debió aplicarse, con el tiempo, a piezas muy distintas. Para Collado y Álava, por ejemplo, el pasavolante es una pieza de borda sensiblemente igual a la cerbatana, que tira pelota de plomo o de hierro de unas 6 lbs de Nápoles (4,5 lbs de Castilla).¹²⁵

El *Catálogo del Museo de Artillería* incluye doce medias culebrinas:¹²⁶

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
6020	9,7	311	32,1
3360	12,4	373,6	30,1
3943	10	334	33,4
3361	11,9	415,7	34,9
3429	12	352,8	39,4
3348	12	322,8	26,9
3865	12	454	37,8
3684	10	250	25
3909	11,5	444	38,6
3354	12,5	331	26,5
3663	9,5	272	28,6
3636	9,5	272	28,6

Entre estas medias culebrinas, todas ellas del siglo XVI, predominan las de dos cuerpos, de las que hay ocho, por dos de un solo cuerpo y otras dos de tres cuerpos. Cuatro de ellas son bastardas, seis legítimas y dos extraordinarias. Con relación a sus espesores, seis son sencillas (o comunes) y las otras seis reforzadas, de modo que ninguna es del tanto por tanto. Entre los fundidores figuran Popperinter (de Malinas), Gregorio Loeffler y Juan Morel. Según se indica en la descripción de la número 3684, casi todas las de Juan de Acuña son bastardas y, de estas, la mayoría reforzadas. Los pesos de las balas de hierro de estas doce piezas, a la vista de sus calibres, debían estar comprendidos entre las 5 y las 13 libras. La de Juan Morel (3865) tiene un peso marcado de 5.390 libras, lo que le da una razón de metales de 480. Los números 3909 y 3354, al parecer, son fabricadas en Palermo y Nápoles y sus pesos respectivos son de 50 cántaras, 65 rótolos y 25 cántaras, 54 rótolos, es decir, 10.446 y 5.268 libras castellanas.

Es curioso destacar que, entre las piezas de mar que el marqués de Santa Cruz pidió que se fundiesen, según indica Juan de Acuña a Felipe II en su carta de 25 de julio de 1587,¹²⁷ «la de mayor cálibo es de doce libras de pelota.»¹²⁸

¹²³ GARCIA DE PALACIO, fols. 113 y 113v.

¹²⁴ *Ibidem*.

¹²⁵ COLLADO, fols. 26v a 27v; ALAVA, fols. 160 a 161v.

¹²⁶ CGMA, pp. 31 a 41.

¹²⁷ Doc. 2426.

¹²⁸ Las referencias a las medias culebrinas son extraordinariamente numerosas en los documentos de la época. Ver, por ejemplo, los apéndices XIV, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXV y XXVI y los docs. 832, 913, 1367, 1446, 1641, 1667, 2287, 2376, 2537, 2632, 2664, 2771, 2921, 3038, 3045, 3223, 3708, 4035, 4042 y 4727.

Sacre

El sacre o cuarto de culebrina es una pieza que, como la media culebrina, es muy utilizada en campaña y como pieza de caza en los buques.

Como en los casos anteriores, es preciso en este adoptar un margen de calibres que resulte razonable, a la vista de las diferencias de criterio que sostienen los distintos autores. Por ello, consideramos que el sacre tira pelota de hierro de 4 a 6,5 libras de peso. Las diferencias entre autores, sin ser muy importantes, son de cierta consideración: para Collado y Álava, entre 6 y 7,5 lbs. (8 a 10 libras de Nápoles);¹²⁹ para Andrés Muñoz el Bueno, entre 7 y 8 libras;¹³⁰ para Andrés de Espinosa, de 5 libras;¹³¹ para San Millán, entre 5 y 6 libras;¹³² y para el *Catálogo del Museo de Artillería*, también entre 5 y 6 libras,¹³³ aunque en su inventario incluye sacres con calibres menores.

En relación con los márgenes en los que deben considerarse los sacres bastardos, legítimos o extraordinarios, la coincidencia es algo mayor¹³⁴ y adoptamos, tras analizar las distintas opiniones, los de 22 a 29 calibres para los bastardos, 30 a 38 para los legítimos, y más de 38 para los extraordinarios, casi idénticos a los de las medias culebrinas.

Las características tipo de la pieza básica y sus variantes son, según *Salas*, las siguientes:¹³⁵

- El sacre legítimo, ordinario del tanto por tanto, tira pelota de 5 lbs (8,78 cm), tiene una longitud de 34 calibres (3,11 m) y un peso de 25 quintales (1.150 kg), lo que le da una razón de metales de 500.
- El sacre extraordinario, del tanto por tanto, tira pelota de 4 lbs (8,15 cm), tiene una longitud de 42 calibres (3,57 m) y un peso de 23 quintales (1.058 kg), lo que le da una razón de metales de 575. Adopta los nombres de cerbatana y jeringa.
- El sacre bastardo, del tanto por tanto, tira pelota de 6 lbs (9,33 cm), tiene una longitud de 29 calibres (2,82 m) y un peso de 24 quintales (1.104 kg), lo que le da una razón de metales de 400. Adopta el nombre de pelícano.

El pelícano, si bien está en la zona de solape entre el primer género y el segundo, parece pieza más propia del segundo género. Por ejemplo, en la relación del apéndice XV, de la artillería existente en 1540 en las atarazanas de Málaga, figuran siete cañones pelícanos, que tiran bala de 25 libras y pesan 55 quintales. Por su calibre deberían, según nuestra tipología, denominarse serpientes. Por su razón de metales, 220, son claramente piezas tipo cañón, es decir, del segundo género.

El *Catálogo del Museo de Artillería* incluye siete sacres del siglo XVI.¹³⁶

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
6019	9	311	34,6
3916	8,2	311,5	38
3359	8,6	406,1	47,2
3942	9	311,5	34,6
3928	9	311	34,6
3929	9	311	34,6
3662	8,8	260	29,5

Los hay de un solo cuerpo, de dos y de tres. Uno es bastardo, cuatro legítimos y dos extraordinarios. Su peso conocido oscila entre los 16 y los 22 quintales y, por sus espesores tres son sencillos, dos del tanto por tanto y dos reforzados. La mayoría procede de fuera de España y entre sus fundidores figuran

¹²⁹ COLLADO, fols. 26v a 27v; ALAVA, fols. 160 a 161v.

¹³⁰ Apéndice XXIII.

¹³¹ Ver *Cartilla* de Espinosa, *ibidem* nota 107 anterior.

¹³² FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), p. 484.

¹³³ CGMA, p. XVI.

¹³⁴ Sobre este asunto, ver las mismas referencias que en la nota 121 anterior, salvo las pp. de *Arca de Noé*, que deben ser 483 y 484.

¹³⁵ Apéndice XX.

¹³⁶ CGMA, pp. 31 a 39.

Simón de Fráncfort, Sewolt de Nuremberg y Remigy de Haluyt. Los pesos de las balas de hierro de estos sacres, a la vista de sus calibres, son todos ellos próximos a las 4 lbs, en tanto que los pesos de las piezas varían entre 1.600 y 2.300 lbs, por lo que su razón de metales es próxima a 500.

Resulta interesante comentar que, en la consulta presentada el 8 de abril de 1587, el Consejo de Guerra informa a Felipe II sobre las 240 piezas de mar solicitadas por el marqués de Santa Cruz, qué pueden hacerse con los 3.278 quintales de metal disponibles.¹³⁷ La pieza promedio debía tener, por tanto, un peso de 15,5 quintales, es decir, rozaría el límite inferior del sacre.¹³⁸

Falconete

El falconete u octavo de culebrina, lo mismo que su variante el falcón, es pieza de uso frecuente en los buques, más para borda que para caza. Todos los calibres inferiores se utilizan exclusivamente como piezas de borda.

El margen de calibres que adoptamos para esta pieza es el comprendido entre 1,5 y 4 libras. Aunque relativamente amplio, incluye la opinión de los autores más relevantes: Collado y Álava, de 2,25 a 3 libras (3 a 4 libras de Nápoles),¹³⁹ Andrés Muñoz el Bueno, 1 a 2 libras, aunque para los falcones admite de 3 a 4;¹⁴⁰ San Millán, de 3 a 4 libras¹⁴¹ y Espinosa, de 1,5 a 2 libras.¹⁴² En cuanto a la longitud de ánima en calibres, consideramos bastardos a los falconetes entre 22 y 31 calibres, legítimos a los que tienen de 32 a 38, y extraordinarios a los de más de 38 calibres.¹⁴³

Las características tipo de la pieza básica y sus variantes son, según Salas, las siguientes:¹⁴⁴

- El falconete legítimo, ordinario del tanto por tanto, tira pelota de 2,5 libras (6,97 cm), tiene una longitud de 35 calibres (2,54 m) y un peso de 13 quintales (598 kg), lo que le da una razón de metales de 520.
- El falconete extraordinario, del tanto por tanto, tira pelota de 2 libras (6,47 cm), tiene una longitud de 43 calibres (2,90 m) y un peso de 13,5 quintales (621 kg) lo que le da una razón de metales de 675. Adopta el nombre de girante.
- El falconete bastardo, del tanto por tanto, tira pelota de 3 libras (7,40 cm), tiene una longitud de 30 calibres (2,32 m) y un peso de 13,5 quintales (621 kg), lo que le da una razón de metales de 450. Adopta el nombre de falcón.

Aunque la pelota que normalmente utiliza el falconete es de hierro, también puede usar pelota de plomo con dado de hierro.¹⁴⁵ El *Catálogo del Museo de Artillería* incluye tres falconetes de bronce de principios del siglo XVI.¹⁴⁶

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
6602	5,5	152	28
3799	6,8	97	14
1042	5,5	140	25

De ellos los dos primeros son de alcuza. Su pelota de hierro debía estar comprendida entre una libra (1.º y 3.º) y dos (2.º).¹⁴⁷

¹³⁷ Doc. 1465.

¹³⁸ Ver ejemplos de sacres en los apéndices XIV, XV, XVII, XIX, XXI, XXV y XXVI y en los docs. 913, 1110, 1221, 1446, 1500, 1667, 2287, 2439, 2616, 2903, 2921, 3038, 4035, 4042 y 4710.

¹³⁹ COLLADO, fols. 26v a 27v; ALAVA, fols. 160 a 161v.

¹⁴⁰ Apéndice XXIII.

¹⁴¹ FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), p. 484.

¹⁴² Ver *Cartilla* de Espinosa, pregunta núm. 16, *ibidem* nota 107 anterior.

¹⁴³ Ver sobre este asunto las cifras que admiten COLLADO, fols. 12, 12v y 106; Andrés Muñoz el Bueno, en apéndice XXIII; San Millán en *Arca de Noé*, p. 484; y CGMA, p. XVI, si bien en este caso los datos proporcionados se aplican a culebrinas, medias culebrinas y sacres.

¹⁴⁴ Apéndice XX.

¹⁴⁵ OLESA, t. I, pp. 308 y 312.

¹⁴⁶ CGMA, pp. 66 y 67.

¹⁴⁷ Ver ejemplos de falconetes en los apéndices XV, XVII, XVIII, XIX, XXI y XXVI, y los docs. 913, 1110, 2921, 3038, 3045, 3223, 3365, 3708 y 4035.

Ribadoquín

Los ribadoquines de bronce proceden de las piezas de hierro con el mismo nombre. En los buques se utilizan como artillería de borda. Con las piezas de calibres inferiores constituyen la llamada artillería menuda. Admiten, como sus homónimos de hierro, la clasificación en ribadoquines grandes, ribadoquines medianos también llamados medios ribadoquines o mosquetes de orejas, a los que nos referimos más adelante, y ribadoquines chiquitos. Tiran pelota de hierro o de plomo.¹⁴⁸

Las características tipo de la pieza básica del tanto por tanto y sus variantes, según Salas, son las siguientes:¹⁴⁹

	Calibre (lbs)	Longitud (calibres)	Peso (lbs)	Razón metales
Extraordinario ¹⁵⁰	1	44	767	767
Legítimo	1,25	36	750	600
Bastardo	1,5	31	750	500

En el *Catálogo del Museo de Artillería* se incluyen dos ribadoquines de bronce, de la segunda mitad del siglo XVI el primero, y de 1647 el segundo, con las siguientes características:¹⁵¹

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
6013	4,8	170	35
3355	5	152	30

Los dos debían arrojar pelota de hierro y plomo de una libra.¹⁵²

Esmeril

Procede de la pieza de hierro de su mismo nombre. Es pieza de artillería menuda, de borda, que tira pelota de plomo.¹⁵³

Las características tipo de la pieza básica y sus variantes, todas del tanto por tanto, según Salas son las siguientes:¹⁵⁴

	Calibre (lbs)	Longitud (calibres)	Peso (lbs)	Razón metales
Extraordinario ¹⁵⁵	0,50	45	450	900
Legítimo	0,625	37	350	560
Bastardo	0,75	32	400	533

En los documentos de la época existen bastantes ejemplos de esmeriles.¹⁵⁶

Mosquetón

Procede de la pieza de hierro de su mismo nombre. Es pieza de artillería menuda, de borda, que tira pelota de plomo.¹⁵⁷ Las características tipo de la pieza básica y sus variantes, todas del tanto por tanto, según Salas son las siguientes:¹⁵⁸

¹⁴⁸ OLESA, t. I, pp. 310 a 312.

¹⁴⁹ Apéndice XX. El calibre en libras se refiere a pelota de hierro. No incluimos el calibre en cm porque la pelota puede ser de hierro o de plomo.

¹⁵⁰ *Ibidem*: llamado también «pasador».

¹⁵¹ CGMA, pp. 68 y 69.

¹⁵² En los apéndices XV y XXI pueden verse ejemplos de ribadoquines.

¹⁵³ OLESA, t. I, pp. 310 a 312. Ver también doc. 2596.

¹⁵⁴ Apéndice XX. El calibre en libras que da Salas se refiere a pelota de hierro.

¹⁵⁵ *Ibidem*; llamado también gerifalte y esmerilejo.

¹⁵⁶ Ver, por ejemplo, los apéndices XVIII, XIX y XXI, y los docs. 1221, 1367, 1500, 1667, 2287, 2596, 2903, 2921, 3223, 3365, 4035 y 4727.

¹⁵⁷ *Ibidem* nota 153 anterior.

¹⁵⁸ Apéndice XX. El calibre en libras que da Salas se refiere a pelota de hierro.

	Calibre (lbs)	Longitud (calibres)	Peso (lbs)	Razón metales
Extraordinario ¹⁵⁹	0,25	46	250	1.000
Legítimo	0,3125	38	250	800
Bastardo	0,375	33	213	568

Mosquete

El mosquete o mosquete de quijote, como las piezas anteriores, procede de la de hierro de su mismo nombre, y es pieza de artillería menuda, de borda, que tira pelota de plomo.¹⁶⁰

Las características tipo de la pieza básica y sus variantes, todas del tanto por tanto, son según Salas las siguientes:¹⁶¹

	Calibre (lbs)	Longitud (calibres)	Peso (lbs)	Razón metales
Extraordinario ¹⁶²	0,125	47	150	1.200
Legítimo	0,156	39	150	960
Bastardo	0,188	34	112	597

Arcabuz

El arcabuz o espingarda es pieza menuda, de borda y portátil, que tira pelota de plomo.¹⁶³ Las características tipo de la pieza básica y sus variantes, todas del tanto por tanto, son según Salas las siguientes:¹⁶⁴

	Calibre (lbs)	Longitud (calibres)	Peso (lbs)	Razón metales
Extraordinario	0,0625	48	81	1.296
Legítimo	0,0781	40	81	1.037
Bastardo	0,0938	35	64	683

Otras piezas

Tercio de culebrina

Aunque San Millán se refiere a estas piezas, a las que asigna calibres de 2, 3, 4 y 5 lbs,¹⁶⁵ no parece que esta denominación fuese compartida por los autores de la época, que coinciden en incluir las piezas del primer género de dichos calibres entre los falconetes y los sacres.

Moyana

La moyana o moyano es un claro ejemplo de pieza situada en la zona de solape entre los géneros primero y segundo. Inicialmente se trataba de un sacre bastardo. Luis Collado y Diego de Álava le dan las mismas características que al sacre,¹⁶⁶ es decir, pelota de 6 a 7,5 libras de Castilla (8 a 10 de

¹⁵⁹ *Ibidem*; llamado también mosqueador y mosquetón de posta.

¹⁶⁰ *Ibidem* nota 153 anterior.

¹⁶¹ Apéndice XX. El calibre en libras que da Salas se refiere a pelota de hierro.

¹⁶² *Ibidem*; llamado también chirión.

¹⁶³ *Ibidem* nota 153 anterior.

¹⁶⁴ Apéndice XX. El calibre en libras que da Salas se refiere a pelota de hierro. Recordamos (anexo 1) que una libra tiene 16 onzas y una onza 16 adarmes.

¹⁶⁵ Apéndice XXV.

¹⁶⁶ COLLADO, fols. 26v a 27v; ALAVA, fols. 160 a 161v.

Nápoles). Olesa le asigna pelota de 5 lbs, longitud de 20 calibres y un peso de 460 kg (1.000 libras), lo que le da una razón de metales de 500.¹⁶⁷

Por su parte, San Millán considera a estas piezas cuartos de cañón de 7 a 9 libras de bala,¹⁶⁸ en tanto que para Salas la mediana o perseguidor es un cuarto de cañón de 12 libras de pelota, 24 calibres de longitud y unos 27 quintales de peso, lo que corresponde a una razón de metales de 225.¹⁶⁹

Medio sacre

Luis Collado describe esta pieza como algo superior al falconete, e indica que arroja pelota de hierro de 5 a 7 libras de Nápoles (3,75 a 5,25 de Castilla).¹⁷⁰ En un ejemplo concreto¹⁷¹ se refiere a un medio sacre de 6 libras de Nápoles de bala (4,5 libras de Castilla), con un peso de 2.200 libras de Nápoles (1.650 de Castilla), lo que supone una razón de metales de 367.

Espinosa asigna al medio sacre una pelota de 2,5 a 3 libras y un peso de 10 a 14 quintales.¹⁷² Para San Millán, que coincide sensiblemente con los anteriores, la pelota es de 1,5 hasta 3,5 o 4 libras y su longitud en calibres similar a la del falconete.¹⁷³ Para Andrés Muñoz el Bueno, sin embargo, la pelota es algo mayor: entre 5 y 6 libras.¹⁷⁴ Olesa se alinea con los más bajos y le supone 3 libras de bala, una longitud de 31 calibres y un peso de unos 14 quintales.¹⁷⁵

Son frecuentes las citas de estas piezas.¹⁷⁶ Sin embargo, resulta difícil establecer claramente la diferencia entre el medio sacre y el falconete. Si existió en algún momento, llegó después a desaparecer. Prueba de ello es lo indicado en la *Relación de la artillería que se ha de hacer para enviar al Sr. D. Juan* [1588], que incluye las anotaciones siguientes:¹⁷⁷

«Setenta y cinco medios sacres que pesen 13 quintales, que tiren 4 libras de bala y tengan de largo 24 pelotas.
Setenta y cinco falconetes iguales a los anteriores.»

Verso, verso doble y medio falconete

El verso es, sin duda, la versión en metal de la pieza de hierro ya descrita, es decir, una pieza de cámara abierta, de alcuza. También existieron versos dobles de metal, sensiblemente iguales a los falconetes, como puede apreciarse en la relación de Arriola de 8 de octubre de 1587, de *Artillería de las Cuatro Villas para la Armada de Oquendo*,¹⁷⁸ que incluye «un verso doble (ó falconete)», con un peso de 8 quintales y 48 libras.

Lo anterior haría coincidir al *verso* con el medio falconete. Sin embargo, en la *Relación de Artillería existente en Lisboa* (anónima), de 26 de septiembre de 1587,¹⁷⁹ se incluyen seis versos de bronce de 3 libras de pelota de hierro y 4 medios falconetes de pelotas de 1 a 2 libras.¹⁸⁰

Medio ribadoquín

Aunque según la tipología de Salas,¹⁸¹ el medio ribadoquín debe ser pieza sensiblemente coincidente con el esmeril, resulta interesante describir el incluido en el *Catálogo del Museo de Artillería*:¹⁸²

¹⁶⁷ OLESA, p. 312.

¹⁶⁸ Apéndice XXV.

¹⁶⁹ Apéndice XX.

¹⁷⁰ COLLADO, fols. 26v a 27v.

¹⁷¹ *Ibidem*, fol. 13.

¹⁷² FD, *Arca de Noé*, p. 449.

¹⁷³ Apéndice XXV.

¹⁷⁴ Apéndice XXIII.

¹⁷⁵ OLESA, t. I, pp. 307 a 312.

¹⁷⁶ Ver, por ejemplo, los apéndices XVII, XIX, XXI y XXIII, y los docs. 1221, 1667, 2439, 2616, 2903, 2921, 4034, 4035 y 4710.

¹⁷⁷ Apéndice XXI.

¹⁷⁸ Doc. 3045.

¹⁷⁹ Doc. 2921.

¹⁸⁰ Ver también apéndice XVIII y docs. 2921 y 3223.

¹⁸¹ Apéndice XX.

¹⁸² CGMA, p. 68.

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3368	3,5	120	34

Esta pieza, también llamada mosquete de orejas, es de principios del siglo XVI. Debía tirar pelota de plomo de media libra (ocho onzas).

Sacabuche

Los dos sacabuches incluidos en el *Catálogo del Museo de Artillería* son similares y tienen las características siguientes:¹⁸³

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3369-3370	2,7	132	48

Ambos son de principios del siglo XVI y debían arrojar pelota de plomo de 3 a 4 onzas de peso.

Piezas diversas

Aún siendo relativamente extensa la lista de piezas comentadas, hay otras del primer género que, por su menor interés o su difícil descripción, quedan excluidas. Entre ellas se encuentran algunas piezas de braga, ya comentadas,¹⁸⁴ aunque de escaso empleo.¹⁸⁵ Son frecuentes las referencias tales como piezas de artillería común,¹⁸⁶ pecezuelas, piezas de bronce de diferentes construcciones y piezas de confusa explicación,¹⁸⁷ artillería menuda,¹⁸⁸ y otras similares que sería ocioso referir.

PIEZAS DEL SEGUNDO GÉNERO

El requisito que, según hemos visto, establecía Andrés Muñoz el Bueno como característica específica de las piezas del segundo género (o género de cañones) era el de tener entre 17 y 22 calibres de longitud de ánima.¹⁸⁹ Como sucede con el primer género, también en las medidas características de este muestran los maestros artilleros sus preferencias particulares.

El *Catálogo del Museo de Artillería*, con la experiencia que da el paso del tiempo y el conocimiento de todas las opiniones de la época, incluye en la denominación de cañones a las piezas que tiran pelota de 24 libras en adelante y tienen una longitud de ánima entre 18 y 20 calibres, medios cañones a las que tiran de 12 a 24 libras y tienen entre 20 y 22 calibres, y cuartos de cañón a las de 6 a 12 libras y de 22 a 24 calibres. Dejando la denominación de legítimos para los cañones de longitudes comprendidas entre las citadas, denomina aculebrinados a los que las exceden y bastardos a los que no llegan a ellas.¹⁹⁰ Luis Collado, al que sigue Diego de Álava, asigna con carácter general a las piezas de este género una longitud de ánima de 18 bocas. Denomina bastardas no solo a las que tienen menos longitud, sino también a las que la tienen mayor, aunque refiriéndose a un cuarto de cañón (26 a 28 bocas) y a un medio cañón (22 a 24 bocas) dice que son piezas aculebrinadas.¹⁹¹

Salas, que como hemos comentado sigue a Ufano, asigna las siguientes longitudes de ánima en calibres a las piezas legítimas del segundo género: 17 al cañón doble, 18 al cañón entero, 19 al medio cañón, 24 al cuarto de cañón y 27 al octavo de cañón.¹⁹² Como vemos, existe una clara coincidencia entre los autores citados en asignar a las piezas de este género unas longitudes de ánima en calibres

¹⁸³ *Ibidem*, pp. 67 y 68.

¹⁸⁴ Ver apartado «Piezas» del anexo anterior.

¹⁸⁵ Apéndice XX; Salas las incluye en el tercer género.

¹⁸⁶ Ver, por ejemplo, los Apéndices XVI y XVII.

¹⁸⁷ Apéndice XVIII y los docs. 913, 2616, 3045 y 3365.

¹⁸⁸ Doc. 6858.

¹⁸⁹ Apéndice XXIII.

¹⁹⁰ CGMA, pp. XVIII y XIX. Es curioso advertir que, aparte de los cañones, medios y cuartos de la tipología que adopta, admite en una época anterior, de la que proporciona ejemplos incluso de la segunda mitad del siglo XVI, la existencia de cañones, medios y tercios de dimensiones diferentes. La evolución hace que sea difícil distinguir, por las medidas, una y otra época en relación con el cañón y el medio cañón.

¹⁹¹ COLLADO, fol. 27v; ALAVA, fols. 160 a 161v.

¹⁹² Apéndice XX.

que decrecen con el aumento de peso de la pieza y que, además de ser suficientemente próximos, coinciden en líneas generales con las dadas por Andrés Muñoz el Bueno.

En cuanto a las desviaciones admisibles de los valores tipo asignados a cada pieza para poder seguir considerándose legítimas, resulta algo más difícil que en el primer género establecer reglas definitivas, por lo que es mejor seguir la opinión general de los maestros de la época. Antes de entrar de lleno en la descripción de cada uno de los tipos de piezas de este género, conviene tener en cuenta las variantes que había en la época en cada uno de ellos. No se trata de cañones con mayor o menor longitud o mayor o menor razón de metales, como sucedía en las nueve variantes que existían para cada tipo de culebrina, sino de piezas de concepción diferente.

Luis Collado, al referirse a las piezas de este género, considera seis clases diferentes de cañones, aparte del medio y del cuarto de cañón: el sencillo, el encampanado, el común de batería, el encamarado, el reforzado, liso y seguido por dentro y el doble.¹⁹³ Diego de Álava coincide con esta clasificación, aunque asigna a los cañones nombres algo diferentes: los llama sutiles, sutiles encampanados, comunes de batir, camarados, reforzados y doblados.¹⁹⁴ A todos ellos les adjudican ambos autores, con carácter general, una longitud de ánima equivalente a 18 calibres.

Respecto al cañón sencillo, o sutil, ambos le asignan una carga en pólvora igual a la mitad del peso de su bala, que puede aumentarse hasta $2/3$ si la liga de los metales es buena. Consideran que su grosor, tanto en boca como en los orejones y en el fogón, es escaso.¹⁹⁵

En cuanto al cañón encampanado, se trata de una pieza en la que el fondo del ánima es semiesférico, en vez de cilíndrico como en el sencillo, con lo que el grosor en el fogón es algo mayor, aunque sigue teniendo poco metal a la altura de los orejones y de la boca. Se le da la misma pólvora que al anterior.¹⁹⁶ El cañón común de batería, o común de batir, tira pelota de 45 a 60 libras, según Collado, y de 35 a 60 según Álava. Carga en pólvora de artillería $2/3$ del peso de su bala. Por ello tiene 18 calibres de longitud –sensiblemente menos que las culebrinas– y el tercio de pólvora que «se les quita» respecto a estas se explica porque también se les quita $1/3$ del metal, que es el que «se da» a la culebrina. Es decir, la culebrina tiene $4/3$ de cántaro de metal por cada libra (de Nápoles) de bala y el cañón común $2/3$ de cántaro solamente. De esta manera explican ambos autores que, para la misma bala, la culebrina pesa el doble que el cañón común.¹⁹⁷

El cañón camarado (hoy lo llamaríamos recamarado) tiene, respecto al común, la particularidad de llevar una recámara en el fondo del ánima, normalmente terminada también en forma semiesférica, que sirve de alojamiento para la pólvora y tiene un diámetro $1/6$ inferior al de la boca, de modo que el resalte interior (llamado orlo o encía) tiene un espesor de $1/12$ del diámetro de aquella. La longitud de la recámara es de 4 y media bocas de cámara, de las que 3 son para la pólvora y $1\ 1/2$ para el bocado de heno o de hilachas. Cargan en pólvora de artillería $2/3$ del peso de la pelota y, como es natural, requieren cuchara especial. Son piezas que tienen muchos inconvenientes y por eso escasean.¹⁹⁸

El cañón reforzado (y liso y seguido por dentro) es una pieza que tiene grandes ventajas. Para Collado es la mejor pieza de la época. Tiene, eso sí, al ser su grosor uniforme, gran cantidad de metal, que casi iguala al de la culebrina. Su bala no debe superar las 55 libras de Nápoles, cifra que Álava extiende entre 50 y 60, y se le puede llegar a dar una carga en pólvora fina de $2/3$ del peso de su bala.¹⁹⁹ El cañón doble, o cañón doblado, tira bala de 80 libras (de Nápoles) o mucho más, según Collado, y de 80 a 135 libras (de Nápoles) según Álava. Tiene grandes inconvenientes, sobre todo en la mar, por su enorme peso y las frecuentes roturas de cajas que se producen. Los cañones dobles de mayor tamaño, de más de 150 libras (de Nápoles) de pelota y hasta 30 bocas de longitud de ánima, se llaman basiliscos, piezas que pueden considerarse indistintamente variantes de la culebrina y del cañón, y a las que ya nos hemos referido.²⁰⁰

Tanto Collado como Álava asignan a los medios cañones una longitud de ánima de 22 a 24 bocas y a los cuartos de cañón de 26 a 28 (Álava da 28 a estos últimos).²⁰¹ Collado es muy preciso en la descripción de los

¹⁹³ COLLADO, fol. 27v.

¹⁹⁴ ALAVA, fols. 160 a 162.

¹⁹⁵ COLLADO, fols. 27v a 28v, y ALAVA, fols. 160 a 161v.

¹⁹⁶ *Ibidem, ibidem.*

¹⁹⁷ COLLADO, fols. 29 a 30; ALAVA, fols. 160 a 161v.

¹⁹⁸ COLLADO, fols. 30v a 31; ALAVA, fols. 161v a 162.

¹⁹⁹ COLLADO, fols. 31 a 32; ALAVA, fols. 161v a 162.

²⁰⁰ COLLADO, fol. 27v; ALAVA, fols. 161v a 162.

²⁰¹ *Ibidem.*

grosos de estas piezas.²⁰² A continuación indicamos los grosos que, según varios autores corresponden a diferentes piezas, a la altura del fogón, de los muñones y de la boca, referidos al diámetro de esta:

	Fogón	Muñones	Boca
Collado. Cañón sencillo	6/8	5/8	3/8
Collado. Cañón encampanado	6/8	5/8	3/8
Collado. Cañón común de batería	7/8	5/8	3/8
Collado. Cañón encamarado	23/24 ²⁰³	5/8	3/8
Collado. Cañón reforzado ²⁰⁴	7/8	7/8	7/8
Collado. Basilisco	3/2	1	1/2
García de Palacio. Piezas 2.º género ²⁰⁵	1	2/3	1/3
San Millán. Cañones ²⁰⁶	3/4 a 1	—	- —
San Millán. Medios cañones (<i>ibidem</i>)	5/6	5/8	3/8
San Millán. Tercios y cuartos (<i>ibidem</i>)	1	3/4	1/3
Andrés Muñoz el Bueno. Piezas 2.º género ²⁰⁷	15/16	3/4	3/8
Lechuga. Cañones, medios y cuartos ²⁰⁸	9/8	—	2/3

Puede apreciarse que es válido también lo dicho para las culebrinas: los valores son próximos y, por otra parte, los autores modernos tienden a reforzar algo más la contera de las piezas.

También se admite en estas piezas la denominación de sencillas para las que a la altura del fogón tienen un espesor menor que el calibre, del tanto por tanto si lo tienen igual, y reforzadas si es superior. A las piezas muy reforzadas se las denomina coronadas.²⁰⁹

En lo que se refiere a la razón de los metales, resulta sensiblemente inferior en los cañones que en las culebrinas. Como hemos indicado, según Collado y Álava, para el mismo peso de la bala, la culebrina pesa el doble que el cañón.²¹⁰ Ello nos conduce a que el valor medio de la razón de los metales debe ser próximo a 183 y, en general, no se alcanzan los 200. En los datos siguientes puede apreciarse que, como sucedía en las piezas del primer género, también hay sensibles diferencias en este:

	Razón de los Metales
Cañón de 48 lbs (Salas) ²¹¹	150
Medio cañón de 24 lbs (Salas) (<i>ibidem</i>)	179,2
Cañones de 36 lbs (Herrera) ²¹²	166,7
Cañones de 36 lbs (Málaga) ²¹³	161,1
Cañones de 40 lbs (Barado) ²¹⁴	112,5
Medio cañón de 25 lbs (Barado) (<i>ibidem</i>)	128
Cañones de 44 lbs (Barado) (<i>ibidem</i>)	125
Medios cañones de 25 lbs (Barado) (<i>ibidem</i>)	152
Cañón de 41 lbs (Remigy de Haluyt) ²¹⁵	126,8
Cañón de 38 lbs (Gregorio L.) (<i>ibidem</i>)	146,2

²⁰² Mismas referencias anteriores, para cada variante. Sobre este asunto, ALAVA (fol. 154v) indica: «El grueso de la culata ha de ser, cuando menos, de un diámetro de la pelota, que es lo mismo que darle tanto cuanto tiene de metal por la parte del fogón; esto se entiende quando la pieza tira tanto peso de pólvora como de pelota, pero si tira más de pelota, guardarse ha en lo macizo de la culata la proporción que hay de la una cantidad a la otra; como si tira cuatro quintos de pólvora de lo que pesa la pelota, a la culata se le dará el grueso en este mesmo respeto.»

²⁰³ Los mismos 7/8 del cañón común más 1/12 correspondiente al orlo, es decir, prácticamente como la culebrina.

²⁰⁴ Dato estimado. Aunque Collado solo indica que el espesor es uniforme debe, al menos, ser de 7/8 de boca (COLLADO, fols. 31v a 32). Según ALAVA (fols. 161 a 162) casi igualan el grosor de las culebrinas (suponemos que se refiere también a las reforzadas).

²⁰⁵ GARCÍA DE PALACIO, *Diálogos Militares*, fol. 113v.

²⁰⁶ FD, *Arca de Noé*, pp. 487 a 489.

²⁰⁷ Apéndice XXIII.

²⁰⁸ LECHUGA, pp. 47 a 57, 61 a 69 y 73 a 81.

²⁰⁹ Ver nota 92 anterior.

²¹⁰ Ver nota 197 anterior.

²¹¹ Apéndice XX.

²¹² Apéndice XIV.

²¹³ Apéndice XV.

²¹⁴ Apéndice XVII.

²¹⁵ Doc. 2597, de 15 de agosto de 1587.

En las piezas del *Catálogo del Museo de Artillería* correspondientes a este género²¹⁶ pueden apreciarse asimismo notables variaciones en los valores calculados de sus razones de metales, que oscilan entre 104 para un cañón encampanado (núm. 3880) y 205 de un cañón aculebrinado (núm. 5199).

Con carácter general, la carga que solía darse a las piezas de este género era de un peso de pólvora de artillería (5, as y as) igual a $\frac{2}{3}$ del peso de la bala, lo que equivale aproximadamente a $\frac{1}{2}$ del peso de la bala si se trata de pólvora fina (6, as y as). Sin embargo, como es natural, todos los autores coinciden en que las piezas más reforzadas admiten más pólvora. Collado, como hemos visto, da $\frac{1}{2}$ al cañón sencillo y al encampanado (que también es sencillo, o sutil), $\frac{2}{3}$ al cañón común de batería y al encamarado, todo ello referido a pólvora de artillería, y hasta $\frac{2}{3}$ de pólvora fina a los reforzados, lo que equivale aproximadamente al peso de la bala en pólvora de artillería.

San Millán, refiriéndose a todas las piezas de este género, desde el cañón doble al cuarto de cañón, sigue la regla general: «Toda esta artillería se carga con los dos tercios de pólvora del peso de su bala.» Es evidente que la pólvora a que se refiere es de artillería.²¹⁷

Lo mismo que en el caso de las culebrinas, Andrés Muñoz el Bueno considera que debe darse distinta carga, en pólvora de artillería, según el peso de la bala. En proporción de dicho peso, asigna las cargas siguientes:²¹⁸

Balas de 9 a 18 lbs: $\frac{2}{3}$.
Balas de 19 a 29 lbs: $\frac{3}{5}$.
Balas de 30 lbs o más: $\frac{1}{2}$.

No suelen referirse los distintos maestros y autores al número de cuerpos de las piezas. Sin embargo, a juzgar por los ejemplos del *Catálogo del Museo de Artillería*, puede decirse que abundan en la misma medida los cañones de 2 y 3 cuerpos y que los de un solo cuerpo son menos frecuentes.²¹⁹

De las piezas que estudiamos a continuación, comentamos los mismos datos que en las culebrinas. Las piezas básicas del segundo género aquí incluidas son las siguientes:

Cañón doble.
Cañón de batir.
Cañón.
Medio cañón.
Tercio de cañón.
Cuarto de cañón.
Octavo de cañón.
Otras piezas y denominaciones.

Cañón doble

Aunque muchos autores y tratadistas no reconocen la existencia de esta pieza, que incluyen dentro de la denominación genérica de cañones, otros la definen como tipo específico dentro del segundo género.

Entre los primeros se encuentra el *Catálogo General del Museo de Artillería* que considera cañones, siguiendo a Ufano, a las piezas de este género de 24 libras en adelante, con una longitud de 18 a 20 calibres.²²⁰

Vigón, que en líneas generales respeta la clasificación del *Catálogo*, entiende que los cañones dobles deben considerarse comprendidos, como piezas específicas, dentro del género de los cañones.²²¹

²¹⁶ CGMA, pp. 42 a 63. Sólo se han tenido en cuenta las piezas de la época de interés. Se ha calculado el peso de la pelota a partir del diámetro de la boca.

²¹⁷ FD, *Arca de Noé*, pp. 487 y 488.

²¹⁸ Apéndice XXIII. No tienen sentido estas proporciones, más bien parece que se trata de un error y que las dos primeras están intercambiadas.

²¹⁹ Ver nota 216 anterior.

²²⁰ CGMA, pp. XVIII y XIX.

²²¹ VIGÓN, p. 229.

Para Collado los cañones dobles tiraban pelota de 80 libras (de Nápoles, equivalentes a 60 de Castilla), y algunos mucho más. No resultaban muy provechosos, y menos aún en la mar, por los grandes inconvenientes de su enorme peso y la frecuencia con que rompían las cajas.²²² Diego de Álava precisa algo más y señala que su peso está comprendido entre 80 y 135 libras (de Nápoles, es decir, entre 60 y 101,25 de Castilla).²²³

San Millán considera cañón doble al que tira pelota de 60 libras y, en general, dice de estas piezas que doblan el peso de los cañones sencillos. A unos y otros les da una longitud de 17 o 18 diámetros de boca.²²⁴

Salas asigna al cañón doble, al que denomina desportador o quebrantamuros, una pelota de 96 libras, una longitud de 17 calibres y un peso de 128 quintales, lo que da una razón de metales de 133. El peso de la bala de esta pieza tipo parece excesivo.²²⁵ El valor de 50 libras que asigna Olesa a la pelota de esta pieza resulta escaso.²²⁶

Coincidimos con Andrés Muñoz el Bueno en considerar que el cañón doble tira pelota de 70 libras para arriba.²²⁷ Nos atrevemos a precisar algo más: entre 70 y 100 libras, pues por encima de 100 libras deben considerarse basiliscos, piezas a las que nos referimos más adelante.

El cañón doble tipo puede muy bien situarse en las 80 libras de pelota (22,1 cm), con una longitud de ánima entre 18 y 20 calibres (4,15 a 4,62 m), y un peso de unos 120 quintales que corresponde a una razón de metales de 150.

Al parecer, no existe ejemplar de estas piezas en el *Catálogo del Museo de Artillería*.

Cañón de batir

Todas las piezas del segundo género deben considerarse destinadas a batir, bien muros o bien navíos. Por eso resulta difícil diferenciar este cañón, a veces también denominado cañón real²²⁸ o cañón de batería,²²⁹ del cañón sencillo o entero, pues aunque muchos autores establecen claras diferencias entre unos y otros, hay muchos casos en los que no se reconoce la identidad propia que corresponde al cañón de batir. También sucede con frecuencia que se aplican denominaciones inadecuadas: se llama cañón de batir a un cañón, por ser del segundo género, o se llama cañón a una pieza que es claramente un cañón de batir.

Un ejemplo claro de lo indicado lo encontramos en la cartilla de Espinosa, que entre las piezas utilizadas en los navíos de la Carrera de las Indias señala que «hay medios cañones y cañones de batir.»²³⁰ Las características que, según Salas, corresponden al cañón tipo, que denomina siflante, frisante o bate-muro, de 48 libras de bala (18,7 cm), 18 calibres de longitud (3,50 m) y un peso de 72 quintales, son más propias de un cañón de batir.²³¹

Son muy numerosos los ejemplos de lo dicho. En el documento de 1580, relativo a la artillería de Gibraltar, que transcribimos en el apéndice XIX, figuran trece cañones gruesos de batir, con un peso

²²² COLLADO, fol. 32.

²²³ ALAVA, fols. 161v a 162v.

²²⁴ Ver *Tratado de San Millán* en FD, *Arca de Noé*, p. 487.

²²⁵ Apéndice XX. En este género, lo mismo que en el primero, considera Salas que las piezas doble, mitad, cuarto y octavo tiran pelota que guarda la citada proporción con la correspondiente a la pieza básica. Esta linealidad es una simplificación que hace, siguiendo a Ufano, que si resultaba aceptable en el género de culebrinas, no lo es tanto en el de cañones, pues, como señala Lechuga (pp. 73 a 91), dado que el cañón, el medio y el cuarto son casi iguales en longitud, si al cañón se le dan 40 libras de pelota, al medio deben dársele 24 (en lugar de 20) y al cuarto 12 (en lugar de 10). Siguiendo esta regla el cañón doble tipo debería estar algo por debajo de las 80.

²²⁶ OLESA, p. 298.

²²⁷ Apéndice XXIII.

²²⁸ Ver, por ejemplo, Andrés Muñoz el Bueno en apéndice XXIII.

²²⁹ En las Ordenanzas de Felipe III (1609), el cañón de batería conserva las 40 libras establecidas para el cañón en la Ordenanza de Carlos I (1540), aunque aumenta su longitud a 18 pies (sic) [¿calibres?] y su peso hasta las 6.250 libras (ver OLESA, t. I, pp. 297 y 298). Véase COLLADO, fols. 27v y 29 a 30; describe el cañón común de batería al que ya nos hemos referido.

²³⁰ Ver la *Cartilla* de Espinosa en FD, *Arca de Noé*, p. 573. Esta obra ha sido reproducida por diversos autores, por ejemplo, Barado, estudio décimo, pp. 569 a 575 (ver p. 573). Asimismo, la reproduce LUNA, pp. 274 y 284. Hemos resistido la tentación de incluirla también como apéndice. Recurrimos a la benevolencia del investigador si en futuras ocasiones, por razón de oportunidad, lo remitamos a fuentes distintas al referirnos a la valiosa y conocida *Cartilla*.

²³¹ Apéndice XX. Lo mismo sucede con LECHUGA (pp. 47 a 57) que da al cañón 40, 50 o 60 libras de bala, 19 calibres de longitud y tres cuerpos.

aproximado de 50 quintales cada uno, que más bien corresponde al peso de un cañón. Lo mismo puede comprobarse en diversos documentos.²³²

Los ejemplos que figuran en la *Relación de Antonio Pérez* [1588] que incluimos en el apéndice XXI, de 100 cañones reforzados de batir, de 60 a 62 quintales de peso, 18 calibres de longitud y pelota de 40 libras, se ajustan perfectamente por sus características a la denominación que se les asigna. También deben considerarse cañones de batir los fabricados por Gregorio Lope (sic) [Loeffler] de 40 libras de bala, 17 diámetros de longitud y un peso de 62 quintales, a que se refiere la descripción de Barado que se transcribe en el apéndice XXV. Lo mismo sucede con el cañón de 51 quintales y 6 libras, que tira pelota de 40 libras y tiene una longitud de 15 diámetros, al que se refiere el mismo autor.²³³

Parece prudente admitir como correcto el margen de 40 a 69 libras de pelota (17,5 a 21 cm), que considera Andrés Muñoz el Bueno, para los cañones de batir, que él denomina reales.²³⁴ La pieza tipo podemos situarla en 48 libras de pelota (18,7 cm), 18 a 20 calibres de longitud (3,50 a 3,89 m) y un peso de unos 72 quintales, que corresponde a una razón de metales de 150.

De los cañones de bronce de mediados del siglo XVI que incluye el *Catálogo del Museo de Artillería*, consideramos que son cañones de batir los siguientes:²³⁵

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3880	18	260	14
2828	18	303	16,8
3430	18	303	16,8

La pelota que corresponde a esa boca es de 49 libras. El primero es un cañón bastardo, encampanado, del tipo de los crepantes de Juan Manrique de Lara, a los que nos referimos más adelante. Su peso es de 4.470 lbs por lo que su razón de metales, de 104, resulta muy baja. Los otros dos, de Gregorio Loeffler, son algo bastardos y pesan 55 quintales, el núm. 2828, y 53 quintales, el núm. 3430. Sus razones de metales de, respectivamente, 128 y 123, siguen siendo bajas.

Aunque los cañones de batir se emplean más bien como piezas para campaña, los de calibres menores, de 40 a 45 libras, tienen también acomodo en los buques grandes, normalmente como piezas de crujía.²³⁶

Cañón

Además del simple nombre de cañón, muchos autores utilizan algunos epítetos para referirse a esta pieza. Entre las denominaciones más frecuentes figuran las de cañón sencillo,²³⁷ cañón entero²³⁸ y cañón ordinario.²³⁹

Según señala el *Catálogo del Museo de Artillería*, el inconveniente de las culebrinas, el excesivo peso que demandaba su gran longitud, dio lugar a la innovación de diseñar unas piezas más cortas, también de bronce: los cañones, en general. Estas nuevas piezas pasaron a ser, respecto a las culebrinas, lo que en estos tiempos es el obús respecto del cañón. En España comenzaron a fabricarse cañones de bronce en el primer cuarto del siglo XVI. Algo más tarde, en tiempos de Miguel de Herrera (c 1530) se fundieron en Málaga cañones de 36 libras llamados serpentes y también conocidos como cañones

²³² En la *Relación de las piezas de las 15 navas de Andalucía* (n.d. 26 septiembre 1587), que figura en el doc. 2921, se incluyen nueve cañones de batir que tiran pelota de 34 a 45 libras: los de calibres menores son simplemente cañones. En la relación de Arriola de 8 de octubre de 1587, doc. 3045, figuran en el *San Salvador* dos cañones grandes de batir, alemanes, de 52 quintales y 22 libras, y 53 quintales y 29 libras, pesos que parecen algo escasos para merecer tal denominación. Sin embargo, en el doc. 3223, de 31 de octubre de 1587, se incluyen como cañones del *San Salvador* dos piezas de metal, de fundición de España que tiran pelota de 50 libras, calibre que claramente corresponde a los cañones de batir. Con toda probabilidad se trata de las mismas piezas (Véase COLIN MARTIN «A 16th century...»).

²³³ Reproducido en BARADO, estudio séptimo, p. 364, procedente de la colección del brigadier Aparici y García, que es de la fundición de Remigy de Haluyt. Ver también p. 409.

²³⁴ Apéndice XXIII.

²³⁵ CGMA, pp. 44 y 47.

²³⁶ Ver, por ejemplo, el doc.2903, de 22 de septiembre de 1587; en él se indica que cada galeaza debía llevar un cañón de crujía de 40 libras de bala.

²³⁷ El cañón sencillo, según San Millán (FD, *Arca de Noé*, p. 487) tiraba 30 libras de bala y tenía de 17 a 18 diámetros de longitud. Ver también COLLADO, fols. 27 a 28v.

²³⁸ OLESA, t. I, pp. 297 y 298.

²³⁹ ANDRÉS MUÑOZ EL BUENO: apéndice XXIII.

del emperador.²⁴⁰ Años después pasaron a considerarse cañones las piezas de este género de 24 libras de pelota en adelante, y entre 18 y 20 calibres de longitud.²⁴¹ De hecho, entre 1540 y 1609, en que se promulgaron sendas Ordenanzas por Carlos I y Felipe III, los calibres más comúnmente usados en los cañones eran los de 40, 35, 32 y 30 libras.²⁴²

De acuerdo con Luis Collado, el cañón sencillo tira pelota de más de 30 libras de Nápoles. Como ya hemos señalado, también considera dicho autor que el cañón común de batería tira entre 45 y 60 libras, con lo que deja para el cañón sencillo el margen entre 30 y 45 libras de Nápoles, o entre 22,5 y 33,75 libras de Castilla.²⁴³

Como en los casos anteriores, parece adecuado asignar al cañón ordinario, en coincidencia con Andrés Muñoz el Bueno, un calibre entre 30 y 39 libras de bala (15,9 a 17,4 cm).²⁴⁴ La pieza tipo puede establecerse en 36 libras (16,9 cm), 18 a 20 calibres de longitud (2,6 a 2,9 m) y un peso de unos 50 quintales, que corresponde a una razón de metales de aproximadamente 140.

El *Catálogo del Museo de Artillería* incluye los siguientes cañones de mediados del siglo XVI.²⁴⁵

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
5199	17,5	416,6	23
3349	15,2	286,9	19
2826	17,5	303	17,3
2827	17,66	303	17,2

El primero de ellos, de Remigy de Haluyt, es un cañón aculebrinado que tira 35 libras. El núm. 3349 es un medio cañón legítimo, probablemente de Nápoles, que tira pelota de 23 libras y pesa 26 cántaros y 18 róticos, por lo que tiene una razón de metales muy alta, de 235, lo que lo hace muy reforzado, o coronado. Los dos últimos, de Gregorio Loeffler, son algo bastardos, tiran 35 y 36 libras, y pesan 53 y 54 quintales, por lo que tienen una razón de metales de, respectivamente, 151 y 150, que resulta normal, es decir, son piezas del tanto por tanto. Dentro de nuestra tipología, la pieza 3349 es un medio cañón.

Más ejemplos de cañones pueden verse en diversos apéndices y numerosos documentos.²⁴⁶ En ellos puede comprobarse que los cañones mayores suelen emplearse en los buques como piezas de crujía y los menores a popa o en otras posiciones.²⁴⁷

Medio cañón

Es en esta pieza en la que encontramos mayores diferencias, entre los distintos autores y diversos testimonios, a la hora de establecer unos márgenes razonables de peso de pelota para que quede claramente identificada; aunque lo cierto es que tanto la Ordenanza de 1540 como la de 1609 le asignan la misma bala de 24 libras.²⁴⁸

En el extremo bajo podemos encontrar el margen, de 12 a 24 libras de pelota, que le asigna el *Catálogo del Museo de Artillería*.²⁴⁹ En el extremo alto se encuentra Andrés Muñoz el Bueno, que considera que el medio cañón tira pelota de 19 a 29 libras.²⁵⁰ Probablemente este autor entiende razonable extender el margen desde cinco libras por debajo hasta cinco libras por encima del peso de la pieza tipo de 24 libras.

²⁴⁰ Ver en apéndice XIV los cañones serpentinos de Málaga, de entre 28 y 36 libras de pelota.

²⁴¹ CGMA, pp. XVIII y XIX. VIGÓN sigue este mismo criterio (pp. 228 a 230). Ver también OLESA, t. I, pp. 297 y 298; BARADO, p. 560, y SALAS, en apéndice XX.

²⁴² Apéndice XXV y OLESA, t. I, pp. 297 y 298.

²⁴³ COLLADO, fols. 27 a 29 y 107v.

²⁴⁴ Apéndice XXIII.

²⁴⁵ CGMA, pp. 42 a 47.

²⁴⁶ Apéndices XIV, XV, XVI, XVII, XIX y XXII, y los docs. 1221, 1413, 1446, 1667, 2287, 2597, 2903, 2921, 3038, 3223 y 4034, en los que aparecen numerosos ejemplos.

²⁴⁷ Ver, por ejemplo, entre los indicados en la nota anterior, los docs. 1221 y 2903.

²⁴⁸ OLESA, t. I, pp. 299 y 300.

²⁴⁹ CGMA, pp. XVIII y XIX. Este margen corresponde a la segunda época, a partir de mediados del siglo XVI, pues en la primera reconoce la existencia de las piezas de Herrera (c. 1530), que tiran pelota de 25 a 26 libras.

²⁵⁰ Apéndice XXIII.

Es curioso, por ejemplo, que mientras la pieza tipo es, para muchos autores, de 24 libras o próxima a ese valor, como sucede con Luis Collado, Álava, Lechuga, Salas y Olesa,²⁵¹ otros dejan ese calibre fuera del margen que adjudican a los medios cañones, como sucede con el *Catálogo del Museo de Artillería*, Vigón y Barado.²⁵²

Si se analizan los numerosos ejemplos que aparecen en los documentos y en los apéndices se llega a la conclusión de que en los medios cañones, en muy pocos casos se rebasan las 24 libras y en ninguno se baja de las 14.²⁵³ Entre las pocas ocasiones en que se superan las 24 libras podemos contar el *Asiento hecho con Gregorio Loeffler* (o Leffer) en 1541, que se incluye en el apéndice XVI, en el que figuran comprendidos 24 medios cañones de 24 libras, piezas que, al parecer, finalmente salieron de 27 libras (apéndice XVII). En realidad a las piezas que tiran entre 25 y 29 libras de pelota se las suele incluir indistintamente en los medios cañones o en los cañones, o bien, como pronto veremos, dárseles otras denominaciones.

Por todo ello, consideramos medios cañones a las piezas del segundo género que tiran pelota de 14 a 24 libras (12,4 a 14,8 cm). La pieza tipo que mejor refleja el promedio de los medios cañones es de 20 libras (13,9 cm), tiene entre 20 y 22 calibres de longitud (2,91 a 3,20 m)²⁵⁴ y un peso de unos 30 quintales, lo que equivale a una razón de metales de 150.

Las piezas que tiran pelota de 20 libras, o pesos próximos, son muy frecuentes. Los dos modelos que incluye Barado en su *Historia del Ejército Español*, procedentes de un informe del brigadier Aparici, son de 20 libras de bala, longitudes de 20 y 19 diámetros de boca y pesos de 35 a 36 quintales, el primero, y de 36 a 39 el segundo.²⁵⁵ De las 28 piezas que, según se indica en los *Diálogos entre un Vizcaíno y un Montañés*, debe llevar un galeón de 500 toneladas, ocho son medios cañones, cuatro de ellos de 22 libras y los otros cuatro de 18 libras de bala.²⁵⁶

El *Catálogo del Museo de Artillería* incluye los siguientes medios cañones de mediados del siglo XVI.²⁵⁷

Número	Calibre (cm)	Longitud (cm)	Longitud (calibres)
3937	14	334	24
3350	14,5	221,3	15
3351	14	169,8	12
3352	14,5	241,6	16,7
5371	13	278	21
3353	13	297	23

El primero (3937) es de dos cuerpos, aculebrinado y reforzado, de fabricación inglesa y tira unas 18 libras; su peso es de 41 quintales, por lo que su razón de metales es de 228, muy alta. El segundo (3350), fabricado en Málaga, tiene tres cuerpos, es sencillo y bastardo y tira 20 libras. El número 3351, también fundido en Málaga, es muy bastardo y tira 18 libras. El 3352 está fabricado en Lisboa por encargo de Acuña y como casi todos los de este capitán general de Artillería, es bastardo; tira 20 libras y pesa 34 quintales y 20 libras, por lo que razón de metales es de 171. El 5371 es de fundición italiana, tiene dos cuerpos y es legítimo y sencillo; tira 14 libras y tiene las divisas de Francisco I. El último (3353) es también italiano, de Somarriba, tiene dos cuerpos y es algo aculebrinado; como el anterior, tira 14 libras.

²⁵¹ COLLADO, fol. 107v, le asigna 30 libras de Nápoles (22,5 de Castilla). Álava, como hemos visto, le sigue en todo. Ver LECHUGA, pp. 73 a 91. Salas (apéndice XX) asigna 24 libras al breicante. OLESA, t. I, pp. 299 y 300, admite el margen de 24 a 26 libras y asigna 24 a la pieza tipo.

²⁵² CGMA, pp. XVIII y XIX: entre 12 y 24 libras. VIGÓN, p. 230, sigue el criterio del CGMA. BARADO (apéndice XXV) indica que hasta 1609 los medios cañones tenían los calibres de 20, 18, 16 y 15 libras. Ver OLESA, *La Galera en la navegación...*, pp. 73 y 75 y *La Organización Naval...*, p. 299. En ambos casos considera el margen de 24 a 26 libras, es decir, el cañón tipo roza el límite inferior.

²⁵³ Docs. 913, 1446, 1641, 1667, 2287, 2426, 2427, 2597, 2903, 2921, 3045, 3223, 3708, 4035, 4711 y 4727, y los apéndices XV, XVI, XVII, XX, XXI, XXIII y XXVI.

²⁵⁴ En coincidencia con el CGMA, pp. XVIII y XIX, y otros muchos autores. Algunos como COLLADO, fol. 27v, y ALAVA (ver cit. en nota 38, fols. 161v y 162) le dan una longitud algo mayor. LECHUGA, pp. 61 a 69, también la da mayor, de 1/2 y 1/3 diámetros. Salas (apéndice XX) les da 19 calibres.

²⁵⁵ BARADO, pp. 357 y 409.

²⁵⁶ Ver el extracto del apéndice XIII.

²⁵⁷ CGMA, pp. 42 a 49.

Como podemos apreciar, de las seis piezas indicadas, dos tiran bala de 14 libras, dos de 18 y dos de 20, lo que concuerda perfectamente con el margen adoptado.

Los medios cañones tienen un uso muy frecuente a bordo de los buques, a cruja en los pequeños y en cualquier posición en los de portes mayores.²⁵⁸

Tercio de cañón

A estas piezas asimismo se las denomina terceroles o tercerolas y salvajes.

También se produce en el tercio de cañón una importante falta de concordancia entre los márgenes que les asignan los diversos autores.

Barado indica que hasta 1609 los tercios tiraban pelotas de 10, 8 y 7 libras, aunque más adelante describe la pieza como la que tiene de 16 a 18 diámetros de longitud y tira pelota de 10 a 13 libras.²⁵⁹ Andrés Muñoz el Bueno los define como piezas que tiran entre 14 y 18 libras. En sus datos de alcances utiliza una pieza tipo de 16 libras.²⁶⁰

Según el *Catálogo del Museo de Artillería*, los tercios o tercerolas fabricados por Herrera (c. 1530) tiraban 16 libras, tenían una longitud de 13 calibres y no tenían ninguna aceptación, por los grandes esfuerzos que hacían soportar a sus cureñas, razón por la cual en general se preferían los medios cañones.²⁶¹

Entre las diversas piezas fundidas que se incluyen en una relación de hacia 1543 figuran «12 tercios de cañón y 6 tercios de cañón prolongados». Los primeros tiran 16 libras, tienen una longitud de 22 calibres y pesan 24 quintales, lo que les da una razón de metales de 150. En cuanto a los segundos, también tiran 16 libras, pero su longitud es de 32 calibres y su peso de 33 quintales, es decir, su razón de metales es 206,25.²⁶² Tanto por su longitud como por su razón de metales debemos considerar que estas últimas piezas son, más bien, culebrinas legítimas y sencillas.

En la *Relación de la artillería existente en Málaga en 1540*²⁶³ figuran ocho salvajes que tiran 16 libras y pesa cada uno 45 quintales, lo que les da una razón de metales sorprendentemente alta: 281, también más propia del primer género.

Fernández Duro recoge en su *Arca de Noé* la opinión de San Millán que los tercios de cañón tiran 10 libras y tienen de 21 a 22 diámetros.²⁶⁴ En la *Relación* (n.d. 26 de septiembre, 1587) *de la artillería que hay en los buques de Lisboa*, figura un tercio de cañón de 14 libras.²⁶⁵

Para encuadrar adecuadamente esta pieza en la tipología de este estudio nos basta con admitir que el tercio de cañón tira entre 12 y 16 libras de pelota (11,8 y 12,9 cm), y tiene una longitud de 18 a 22 calibres. La pieza tipo podemos situarla con una pelota de 14 libras (12,4 cm) y un peso aproximado de 21 quintales, correspondiente a una razón de metales de 150; es decir, prácticamente coincidente con el primer tipo de los arriba señalados fabricados por Gregorio Leffer.

El margen adoptado no cubre el vacío existente entre los medios cañones y los cuartos de cañón, sino que se solapa algo con los correspondientes a estas piezas.

Solamente existe un tercerol entre las piezas del segundo género de mediados del siglo XVI incluidas en el *Catálogo del Museo de Artillería*, pero se trata de un berraco, al que nos referiremos más adelante.

Cuarto de cañón

Hay una gran coincidencia entre los distintos autores en admitir que la pieza del segundo género que tira 12 libras es un cuarto de cañón.

Para Luis Collado, por ejemplo, el cuarto de cañón tira pelota de 12 a 15 libras (de Nápoles, equivalentes a 9–11,5 de Castilla), margen suficientemente próximo, y una longitud de 26 a 28 bocas.²⁶⁶

²⁵⁸ Apéndice XXV; OLESA, t. I, pp. 299 y 300; *Cartilla* de Espinosa en *Arca de Noé*, p. 572 (piezas utilizadas en la Carrera de las Indias). Ver, asimismo, los documentos y apéndices citados en la nota 253 anterior.

²⁵⁹ Apéndice XXV.

²⁶⁰ Apéndice XXIII.

²⁶¹ CGMA, pp. XVIII y XIX. VIGÓN (pp. 229 y 230) transcribe lo indicado en el catálogo: «eran muy furiosas y no podía resistir una cureña cuatro tiros»; tanto que ningún jefe las quería para sí, «como no fuera don Álvaro de Bazán, el Viejo.»

²⁶² Apéndice XVII.

²⁶³ Apéndice XV.

²⁶⁴ FD, *Arca de Noé*, pp. 487 y 488.

²⁶⁵ Doc. 2921.

²⁶⁶ COLLADO, fols. 26v, 27v y 107v. ALAVA le da una longitud de 28 bocas, ver fols. 161v y 162.

Lechuga considera que el cuarto tira 12 libras, tiene una longitud de 27 diámetros de bala y es pieza de tres cuerpos.²⁶⁷

Salas, que sigue a Ufano, denomina a esta pieza perseguidor o mediana y le asigna 12 libras de pelota, 24 calibres de longitud y 27 quintales de peso, es decir, una razón de metales de 225, excesiva para las piezas del segundo género.²⁶⁸

Barado indica que sobre estas piezas que tiran de 7 a 9 libras de bala, se suelen llamar también moyanas y son buenas para proa en las galeras.²⁶⁹

Recordamos que la mediana, moyana o moyano es una pieza que se encuentra en la zona ambigua, o de solape entre los géneros primero y segundo, a la que ya nos hemos referido.

Parecido margen al de Barado asignan a los cuarto de cañón tanto el *Catálogo del Museo de Artillería* como Vigón: de 6 a 12 libras, con una longitud de 22 a 24 calibres.²⁷⁰

Nos parece, en esta ocasión, que el margen más adecuado para el cuarto de cañón es el de 9 a 13 libras (10,7 a 12,1 cm), en coincidencia con Andrés Muñoz el Bueno y con San Millán;²⁷¹ aunque la longitud que da este último parece escasa –16 a 17 diámetros– y resulta prudente establecerla en el margen de 22 a 24 calibres. La pieza tipo puede considerarse la de 12 libras (11,8 cm) que, según Olesa, es la que los franceses llamaban «quart de canon d'Espagne»,²⁷² su longitud puede establecerse en 24 calibres (2,96 m) y el peso en unos 20 quintales, con una razón de metales de aproximadamente 167.

En la *Relación de la artillería de los buques de Lisboa* antes citada²⁷³ se incluyen cuatro cuartos de cañón que deben ser todos de 12 libras, aunque alguno podría ser de 13.

El *Catálogo del Museo de Artillería* no dispone de ningún cuarto de cañón entre las piezas de bronce del segundo género de mediados del siglo XVI.

Octavo de cañón

Hay piezas de este género que tiran pelota de menos de 9 libras. Lo cierto es que a dichas piezas no se les aplica claramente una denominación concreta, sino que entran a formar parte de las pecezuelas, tirillos, piezas menores y demás denominaciones que tanto confunden.

No obstante lo anterior, hay opiniones que apuntan a lo contrario. Por ejemplo, Barado, al referirse a las características del cuarto de cañón, entre 7 y 9 libras como hemos indicado, añade: «Es buena artillería para proa de galeras y también las hay de este género de 5 y 6 libras de bala.»²⁷⁴

Para Salas, el octavo de cañón es una pieza de 6 libras (9,3 cm) y 27 calibres de longitud (2,63 m), que tiene un peso de 21 quintales, que equivale a una razón de metales de 350, lo que hace de esta pieza una especie de mosquetón muy bastardo.²⁷⁵

El *Catálogo del Museo de Artillería* no incluye ningún octavo de cañón entre las piezas de bronce de mediados del siglo XVI.

Otras piezas y denominaciones

Basiliscos

Para Luis Collado, el basilisco es un cañón doble que tiene una longitud de 30 bocas y tira bala de 150 a 200 libras de Nápoles (112,5 a 150 libras de Castilla). Por sus características, tiene grandes inconvenientes y no resulta adecuado para la mar. Diego de Álava no hace tal distinción, y a las piezas del segundo género entre 80 y 135 libras de Nápoles las denomina cañones dobles.²⁷⁶

San Millán indica en su *Tratado*, tras referirse a los cañones dobles: «Hay los de 100 libras de bala y de 135, y de 137, que llaman basiliscos, como los dos que hay en Orán, que fueron del Gran Turco.»²⁷⁷ Ya

²⁶⁷ LECHUGA, pp. 73 a 81.

²⁶⁸ Apéndice XX.

²⁶⁹ Apéndice XXV. El calibre resulta bastante bajo.

²⁷⁰ CGMA, pp. XVIII y XIX; VIGÓN, p. 230.

²⁷¹ Apéndice XXIII, y FD, *Arca de Noé*, p. 488.

²⁷² OLESA, t. I, pp. 301 y 302.

²⁷³ Nota 265 anterior.

²⁷⁴ Apéndice XXV.

²⁷⁵ Apéndice XX.

²⁷⁶ COLLADO, fol. 32; ALAVA, fols. 161v y 162.

²⁷⁷ FD, *Arca de Noé*, p. 487.

nos hemos referido al basilisco como pieza del primer género que, según Salas, es una doble culebrina bastarda que tira 48 libras de pelota y tiene una longitud de 26 calibres.²⁷⁸ Evidentemente, estamos hablando aquí de una pieza de características muy semejantes, aunque del doble de peso o más.

Por todo ello podemos considerar que el basilisco, como pieza del segundo género, es superior en tamaño al cañón doble y es algo aculebrinado, tira pelota de entre 100 y 135 libras y tiene una longitud de 24 a 28 calibres. Su razón de metales debe ser de, al menos, 200 lo que da a la pieza tipo de 120 libras un peso superior a los 240 quintales.

Serpentines

Ya hemos visto que el serpentín es una culebrina bastarda que, según Salas, tira pelota de 24 libras, tiene una longitud de 27 calibres y pesa 72 quintales.²⁷⁹ Sin embargo, también nos hemos referido a las piezas que Miguel de Herrera mandó fundir en Málaga en 1536, que figuran en el documento del apéndice XIV, y que incluye 20 cañones serpentinos, de los que 10 tiraban de 34 a 36 libras de pelota y pesaban entre 55 y 60 quintales, y los otros 10 entre 28 y 30 libras y tenían un peso de 50 quintales. Por su razón de metales, de alrededor de 170, son claramente piezas del segundo género y, por su bala, del tipo cañón.

Pelícanos y dos tercios

Habíamos asignado al medio cañón entre 14 y 24 libras de pelota y al cañón de 30 a 39 libras. El margen comprendido entre ambas piezas, es decir entre 25 y 29 libras, corresponde a los pelícanos y a los dos tercios de cañón, que posiblemente sean dos denominaciones distintas de la misma pieza.

En este sentido apunta lo que dice Barado refiriéndose a los medios cañones: «los medios cañones legítimos... son de 15 libras hasta 20 y en llegando á 24 les llaman dos tercios de cañón, y de 25 libras llaman pelícanos...»²⁸⁰

En un estado de 1529, también relativo a piezas de Málaga, aparecen asimismo mencionados ciertos pelícanos de 26 libras.²⁸¹

En la *Relación de la artillería que trajo la Armada de B. Núñez Vela* (1538),²⁸² figura esta curiosa anotación: «Cañones llamados pelícanos, que tenían esculpido un pelícano con sus hijos y una cruz de Calatrava con sus asas junto a los muñones, de peso de 54 y 55 quintales.»

Crepantes, rebufos, berracos o corcovados, y cañoncetes

En relación con los tres primeros tipos citados, son piezas del segundo género, bastardas y encampanadas, fundidas en Málaga por Juan Manrique de Lara a principios de la segunda mitad del siglo XVI. El crepante es del tipo cañón, el rebufo del medio cañón y berraco o corcovado del tercio de cañón.²⁸³ El adjetivo de encampanados se debía a que la recámara tenía forma de relex, a la que ya nos hemos referido con anterioridad.²⁸⁴

En el *Catálogo del Museo de Artillería* figuran dos piezas del tipo de Manrique: la primera (núm. 3880) es un *crepante* al que ya nos hemos referido al tratar de los cañones de batir; la segunda es la pieza núm. 3879, que aunque se incluye como tercerol, también se identifica como berraco. Tira pelota de 11 libras y tiene 11 calibres de longitud. Su peso es de 13 quintales y 91 libras, lo que corresponde a una razón de metales de 116.²⁸⁵

Hay autores que no atribuyen adecuadamente las denominaciones de crepante, rebufo y berraco o corcovado. Por ejemplo, Andrés Muñoz el Bueno llama a todas estas piezas «buzacos» o «corcovados», les da una longitud de 13 a 15 diámetros, e indica que no son a propósito para navíos.²⁸⁶ Barado, por otra parte, considera erróneamente que los rebufos corresponden al cañón, los crepantes al medio cañón y

²⁷⁸ Apéndice XX.

²⁷⁹ *Ibidem*.

²⁸⁰ Apéndice XXV.

²⁸¹ OLESA, t. I, pp. 299 y 300.

²⁸² Apéndice XXVI.

²⁸³ CGMA, pp. XVIII y 44. La designación de crepantes, rebufos y berracos, como puede verse, procede de Ufano. Ver también apéndice XX.

²⁸⁴ VIGÓN, p. 229.

²⁸⁵ CGMA, p. 44.

²⁸⁶ Apéndice XXIII.

los «barracos» o «corcovados» al cuarto de cañón.²⁸⁷ También Salas da una explicación confusa sobre este tema, pues al referirse a estas piezas dice: «... igualmente tenía este género piezas bastardas que eran los rebufos, crepantes y berracos.»²⁸⁸

Los nombres mencionados son, en mayor medida que los de otras piezas, objeto de frecuentes deformaciones. Algunas se destacan en los párrafos precedentes. Hay dos ejemplos muy ilustrativos de estas curiosas deformaciones. El primero, en la carta de Juan de Soto al duque de Medina Sidonia, de 6 de febrero de 1588: «un bruzaco (*sic*) corto de la fundición de Juan Manrique de Lara.»²⁸⁹ El segundo, en la cartilla de Espinosa, donde aparece la denominación de brizalo (*sic*).²⁹⁰

No dudamos en identificar al cañoncete como la pieza de Juan Manrique de Lara de esta familia que equivale al cuarto de cañón, y a las producidas con posterioridad siguiendo dicho modelo. Por eso la hemos incluido en este apartado.

En la *Relación de la Artillería de la Armada de Lisboa, de 31 de octubre de 1587*, que cuida mucho los nombres adecuados de las piezas, aparecen varios «cañoncetes de la fundición de Juan Manrique», que tiran pelota de 10 libras.²⁹¹ En la *Relación de la artillería fundida en Lisboa, de 9 de enero de 1588*, aparecen asimismo «cinco cañoncetes de la orden de Joan Manrique, tiran doce libras de pelota de fierro.»²⁹²

Otras denominaciones

En los textos y documentos consultados aparecen diversas denominaciones de piezas que, en ocasiones, van acompañadas de sus correspondientes descripciones, entre las piezas del segundo género y que no hemos mencionado. Entre ellas, las únicas que consideramos de interés son las piezas de braga, que según Vigón tuvieron poco uso,²⁹³ y los cañones llamados coronas y águilas.²⁹⁴

PIEZAS DEL TERCER GÉNERO

Integran el tercer género, o género de pedreros, las piezas de artillería que tiran bolaños de piedra, aunque en ocasiones puedan tirar otras clases de pelota.

Estas piezas, que inicialmente se derivan de la bombardita, son normalmente monobloque y disponen de una recámara para la pólvora y de una caña. La recámara suele ser cerrada, aunque hay pedreros pequeños de cámara abierta.²⁹⁵

En las piezas de recámara cerrada, esta tiene una sección sensiblemente inferior a la de la caña. El resalte interno entre ambas, llamado orla o encía, tiene casi siempre forma alamborada, para mejor acomodo de la pelota. En las piezas más modernas se produce una cierta evolución, hasta que se convierten en piezas acampanadas.²⁹⁶

El alcance y la precisión de los pedreros son claramente inferiores a los de las piezas de los dos primeros géneros. En relación con las piezas del segundo género, para un mismo peso de pelota, dado que el hierro tiene una densidad dos veces y media superior a la de la piedra, el pedrero tiene mayor calibre –o diámetro de boca– y menor precisión. Además, por admitir menos pólvora, debido a la relativa debilidad de la piedra y a tener mayor sección, su alcance es menor. También requiere, por las mismas razones, menores refuerzos de metal.

Existen dos tipos de pedreros, claramente diferenciados. El primero de ellos, integrado por las piezas derivadas del segundo género, comprende los cañones pedreros (también llamados con frecuencia simplemente pedreros y en ocasiones pedros), que normalmente se utilizan con elevaciones inferiores a los 45°, por lo que son piezas de tiro bajo o rasante. El segundo tipo está integrado por las

²⁸⁷ Apéndice XXI.

²⁸⁸ Apéndice XX.

²⁸⁹ Doc. 4034. Le da un peso de 13 a 14 quintales.

²⁹⁰ Ver, por ejemplo, BARADO, estudio décimo, p. 573.

²⁹¹ Doc. 3223.

²⁹² Doc. 3708.

²⁹³ VIGÓN, pp. 229 y 230. Toma la descripción de Firrufino (1634).

²⁹⁴ Apéndice XXVI.

²⁹⁵ OLESA, t. I, p. 309.

²⁹⁶ *Ibidem*, p. 95.

piezas de tiro alto o curvo, denominadas, en general, morteros, que se utilizan con elevaciones de 45 o más grados.²⁹⁷

En la mar, es muy frecuente en el siglo XVI el uso de los pedreros a bordo de los buques, y en particular de los cañones pedreros, de los que Diego de Álava indica que «por la mayor parte sirven en la mar.»²⁹⁸ Su utilización se acentúa en el combate próximo y, aún más, inmediatamente antes del abordaje. Las piezas más pesadas se usan, como piezas de caza, contra el buque enemigo, para hundirlo o desarticularlo, y las pequeñas, como piezas de borda, para hostigar a la dotación y entorpecer el manejo de la artillería. En campaña, según Luis Collado, se utilizan los trabucos o morteros normalmente de noche, pues «causan espanto» y «mantienen en vela al enemigo.»²⁹⁹

Son muy frecuentes, insistimos, las muestras del uso de la artillería pedrera en los buques en el siglo XVI. Como botín de la batalla de Lepanto (1571) se hace un reparto de las piezas apresadas a los turcos y corresponden a cada coaligado –Su Santidad, Venecia y el rey de España– 58 cañones, 8 pedreros y 128 piezas menores.³⁰⁰

De las 345 piezas de bronce que montan en 1588 los buques de la Armada pertenecientes a la escuadra de Galeones de Portugal, 140 son pedreros, es decir, algo más de la tercera parte, lo que supone como promedio más de 14 pedreros por galeón.³⁰¹ En los buques de la Carrera de las Indias cada galeón disponía, también como promedio, de ocho pedreros.³⁰²

Puede pensarse que, por entonces, el pedrero sería ya una pieza en declive por anticuada. No es así: su uso se prolongó en el siglo XVII, e incluso se intensificó en la segunda parte de él, en que se aumentó la dotación de pedreros de los buques.³⁰³ Los tres cañones pedreros y los dos morteros incluidos en el *Catálogo del Museo de Artillería* son de entre 1679 y 1693.³⁰⁴

Es, sin embargo, curioso advertir las precisiones que se hacen en el *Diálogo entre un Vizcaíno y un Montañés*³⁰⁵ en relación con el emplazamiento y la utilización de los pedreros a bordo de los buques. En ellas se comenta su dudosa eficacia y la conveniencia de llevar pedreros más pequeños, y en mayor número, y capaces de tirar cuando se aborda por la cuadra, que es lo normal, en lugar de estar dispuestos para tirar abordando por el través, que es una situación muy infrecuente.

Ya hemos comentado que Andrés Muñoz el Bueno señalaba, como característica específica de las piezas del tercer género, la de tener entre 12 y 14 calibres de longitud de ánima. Esto debe entenderse, sin embargo, referido a los cañones pedreros pues, como precisa el mismo autor, los morteretes y trabucos «no son más largos que de tres hasta cinco diámetros de su ánima.»³⁰⁶ Otros autores asignan a los cañones pedreros longitudes inferiores a las indicadas y que están en torno a los 8 calibres.³⁰⁷

Refiriéndose a los pedreros de tiro bajo, o cañones pedreros, Luis Collado distingue dos tipos de fundiciones: la realizada para un diámetro de recámara igual a 1/3 del diámetro de la boca, que es más antigua, y la efectuada para uno igual a 1/2 del diámetro de la boca, más moderna. Los fundidores les daban unas cantidades de metal, respectivamente, de 1/3 o 1/2 de las que darían, para un peso igual de bala, a una culebrina. Ello nos conduce a unas razones de metal de 91,7 en el primer caso, y de 137,5 en el segundo.³⁰⁸ Los terciados, o espesores de metal, también son diferentes. A continuación indicamos los valores que, según Collado, corresponden a cada una de las fundiciones, referidos a un diámetro de boca igual a «d»:³⁰⁹

²⁹⁷ OLESA, t. I, p. 309.

²⁹⁸ ALAVA, fols. 161v y 162.

²⁹⁹ COLLADO, fol. 36.

³⁰⁰ VIGÓN, p. 379.

³⁰¹ Doc. 4878.

³⁰² OLESA, t. I, p. 315. Ver también la *Cartilla* de Espinosa, en FD, *Arca de Noé*, p. 450.

³⁰³ OLESA, t. I, p. 315.

³⁰⁴ CGMA, t. I; los cañones pedreros son las piezas 3356, 3357 y 1085 (pp. 57 a 59); los morteros, las piezas 6631 y 6024 (pp. 64 a 66).

³⁰⁵ Apéndice XIII.

³⁰⁶ Apéndice XXIII.

³⁰⁷ Ver, por ejemplo, COLLADO, fols. 34 a 35v y ALAVA, fols. 161v y 162: le asignan, respectivamente, 8,5 y 8 calibres.

³⁰⁸ COLLADO, fol. 34.

³⁰⁹ *Ibidem*, fols. 34 a 35v.

	Regla 1/3 d	Regla 1/2 d
Diámetro de la recámara	1/3 d	1/3 d
Espesor de metal en la recámara (fogón)	1/2 d	1/2 d
Espesor de la orla	1/3 d	1/4 d
Espesor de metal en los orejones	1/4 d	1/4 d
Espesor de metal en el cuello	1/6 d	1/6 d
Diámetro exterior en el fogón	1 1/3 d	1 1/2 d
Diámetro exterior en los orejones	1 1/2 d	1 1/2 d
Diámetro exterior en el cuello	1 1/3 d	1 1/3 d

La longitud de la recámara es de 1,5 d en las piezas fundidas por la regla de 1/3 y de 2 d en las fundidas por la de 1/2. En todas ellas la longitud total de ánima es de 8,5 d. Para Diego de Álava, dicha longitud es de 8 d.³¹⁰

Andrés Muñoz el Bueno, por su parte, da unos diámetros exteriores que corresponden a una pieza aún más reforzada que la citada de la regla de 1/2 de Collado (que lo es más que la de 1/3): dos diámetros de boca en el fogón, 1 4/5 en los orejones y 1 1/2 en el cuello.³¹¹

En relación con la pelotería, es interesante la precisión que hace Diego de Álava al referirse a los pedreros: «y adviértese en ellas que todas las demás piezas que tiran bala de hierro, pueden tirar bala de piedra, quitando alguna cantidad de la pólvora que comúnmente tiran; pero los pedreros nunca pueden tirar bala de hierro, porque la pieza se quebraría luego, y el tiro sería de ningún momento.»³¹²

Para Collado, a las piezas fundidas por la regla de 1/2 puede dárseles como carga, en pólvora de artillería (de 5, as y as), 1/2 del peso del bolaño, en tanto que a las fundidas por la regla de 1/3, por ser menos reforzadas, solo puede dárseles 1/3 del peso del bolaño.³¹³ Diego García de Palacio no hace distinciones y asigna a todos los pedreros una carga de pólvora igual a 1/3 del peso de la bala que tiran.³¹⁴

Distinto criterio sigue Andrés Muñoz el Bueno, que da a los pedreros, en pólvora fina (de 6, as y as), unas cargas que corresponden a las siguientes proporciones del peso del bolaño:³¹⁵

Bolaño de hasta 18 lbs:	1/2.
Entre 19 y 25 lbs:	2/5.
Más de 25 lbs:	1/3.

En relación con los pedreros de tiro alto, Luis Collado indica que los trabucos y morteros tiran balas de piedra, balas inextinguibles de fuego, escofias, etc. y tienen unos grosores de metal coincidentes con los de los cañones pedreros, es decir, 1/2 d en la recámara, 1/4 d en los orejones y 1/6 d en el cuello. La longitud de la recámara es de 1 1/2 diámetros de boca. En cuanto a su longitud total de ánima solamente señala que son «muy más cortos» que los citados, a los que, como hemos dicho, asignaba 8 1/2 calibres.³¹⁶

Para Diego de Álava, «los trabucos y morteretes son piezas cortas y anchas de boca, y con relexe en la cámara, y guardan en el grosor la misma razón que los cañones pedreros, y también en la correspondencia de pólvora y bala.» Añade que siempre se tira con ellos por el punto de mayor elevación (45°), lo que supone que el alcance tiene que variarse graduando adecuadamente la carga de pólvora. No tienen fogón y el fuego se les comunica por la boca por medio de unos estopines especiales.³¹⁷

Refiriéndonos a los pedreros de tiro bajo, resulta difícil entender por qué hay diferencias tan acusadas entre las diversas opiniones en cuanto a los márgenes que corresponden a cada una de las piezas. Ya hemos comentado que la denominación de cañón pedrero se aplica con frecuencia a cualquier

³¹⁰ Ver nota 307 anterior.

³¹¹ Apéndice XXIII.

³¹² ALAVA, fols. 161v y 162.

³¹³ COLLADO, fols. 34 a 35v.

³¹⁴ GARCIA DE PALACIO, fols. 113 a 115v.

³¹⁵ Apéndice XXIII.

³¹⁶ COLLADO, fol. 36.

³¹⁷ ALAVA, fols. 161v y 162.

pedrero de tiro bajo, como propia del género y del tipo más que de la propia pieza. Buena prueba de ello son los tres cañones pedreros de bronce que se incluyen en el *Catálogo del Museo de Artillería*, cuyos diámetros de boca son 16,5 cm en dos de ellos y 40,5 cm en el tercero, lo que corresponde a unos pesos de bolaño, bien diferentes, de unas 10 y 150 lbs, respectivamente.³¹⁸

La mayoría de estas piezas se derivan de las del segundo género. La explicación de la semejanza de unas y otras piezas es la que introduce un cierto margen de incertidumbre, que se aprecia en los pocos datos que facilitan los autores de la época y la enorme dispersión de los que aparecen en los documentos consultados.

Porque, por ejemplo ¿cómo debe ser la pieza del tercer género asimilable a un medio cañón que tira pelota de hierro de 20 libras?

Puede entenderse que tal pieza es un medio cañón pedrero que tira bolaño de 20 libras y que, lógicamente, tendrá un aspecto bien diferente al del medio cañón. Puede, asimismo, entenderse que la pieza buscada es un medio cañón pedrero con un aspecto que recuerda al del medio cañón, aunque el peso de su bolaño sea inferior a 20 libras.

En la primera de dichas opciones se encuentra Andrés Muñoz el Bueno. Este autor considera que existen cañones pedreros, y medios, tercios y cuartos de cañón pedrero, estableciendo una correspondencia clara con las denominaciones de las piezas del segundo género. Los márgenes de peso que asigna a las pelotas de hierro, en el segundo género, y a las de piedra, en el tercero son casi completamente coincidentes.³¹⁹

	Segundo género	Tercer género
Cañón (ordinario)	30 a 39 lbs.	30 a 40 lbs.
Medio cañón	19 a 29 lbs.	19 a 29 lbs.
Tercio de cañón	14 a 18 lbs.	12 a 18 lbs.
Cuarto de cañón	9 a 13 lbs.	6 a 12 lbs.

Este planteamiento parece excesivamente teórico y alejado de la realidad. Es discutible que en el tercer género existiesen las mismas denominaciones de piezas que en el segundo, pues si bien disponemos de numerosos ejemplos de cañones y medios cañones pedreros, no sucede lo mismo con los calibres inferiores, en los que lo frecuente es encontrar denominaciones como pedreros menores, pedreros cortos o, simplemente, pedreros. Por otra parte el aspecto de las piezas homónimas de uno y otro género resulta completamente distinto pues, por razón de las densidades de la piedra y del hierro, para el mismo peso de pelota la pieza del tercer género debe tener un diámetro de boca 1,375 veces superior a la del segundo y, en cuanto a su longitud de ánima, es claramente inferior.

Refiriéndonos a un ejemplo concreto de esta opción, un cañón que tira pelota de hierro de 36 lbs tiene aproximadamente 17,7 cm de diámetro de boca y una longitud de ánima de 3,5 m, en tanto que un cañón pedrero que tira bolaño del mismo peso de 36 lbs tiene 24,3 cm y 2,9 m, respectivamente. El diámetro exterior a la altura del cuello sería de 31 cm en el cañón y de 36,5 cm en el cañón pedrero.³²⁰

En la segunda opción posible, se trataría de mantener en las piezas del tercer género un aspecto parecido a las del segundo. Parece que el elemento que mejor puede proporcionar esa semejanza es el diámetro exterior en el cuello. Volviendo al mismo ejemplo anterior, al citado cañón de 36 libras le correspondería un cañón pedrero con 31 cm de diámetro exterior a la altura del cuello, lo que equivale a un bolaño de 22 lbs. El diámetro de boca de esta pieza sería de 20,7 cm y su longitud de ánima de 2,5 m.³²¹

Este segundo planteamiento parece ajustarse más a la realidad de los numerosos ejemplos existentes, en los que los pesos de los bolaños comprendidos en las distintas denominaciones de las piezas del tercer género son sensiblemente inferiores a los pesos de las pelotas de los márgenes similares del segundo género.

³¹⁸ CGMA, piezas 3356, 3357 y 1085 citadas en la nota 304 anterior.

³¹⁹ Apéndice XXIII.

³²⁰ Se aplican en ambos géneros los espesores indicados por el propio Andrés Muñoz el Bueno y lo mismo en cuanto a las longitudes de ánima (apéndice XXIII). Se utiliza el viento empleado por San Millán (1/24 del diámetro de la bala), antes mencionado en este anexo.

³²¹ También se aplican aquí los mismos criterios indicados en la nota anterior.

Por todo ello, en nuestra tipología nos mantenemos más próximos a esta segunda opción y respetamos los valores más frecuentes que aparecen en los documentos consultados.

En relación con los pedreros de tiro curvo, también existe un importante margen para la ambigüedad. Luis Collado los denomina trabucos o morteros, como nombres aplicables, al parecer, a las mismas piezas,³²² en tanto que Diego de Álava distingue entre los trabucos y los morteretes, aunque sin aclarar las diferencias entre unos y otros.³²³

Para Andrés Muñoz el Bueno los morteretes tiran pelota de 40 a 100 lbs y los trabucos mayor o igual a 100 lbs. A unos y a otros, como hemos indicado, les asigna una longitud entre tres y cinco diámetros de su bala.³²⁴ En la *Cartilla* de Espinosa se habla, asimismo, de trabucos y morteretes, sin dar más detalles.³²⁵ Lechuga se refiere a los morteros y a los petardos, si bien sobre estos últimos aclara que no tiran bala sino que se emplean adosados a las puertas de las fortalezas para destruirlas.³²⁶

Los autores modernos han hecho síntesis, más o menos afortunadas, de las opiniones de los autores de la época.

Para Vigón, por ejemplo, existen trabucos, morteros, morteretes y petardos. Dejando a un lado el petardo, al que en forma probablemente equivocada asigna pelota entre 10 y 30 libras, considera que el morterete tira entre 7 y 40 lbs, en tanto que al mortero le fija 35 cm de diámetro de boca, lo que equivale a una pelota de unas 107 lbs. Al referirse al trabuco indica que es una pieza de gran calibre y, sin embargo, le asigna pelota de 18 lbs, lo cual no es demasiado grande. Hace, eso sí, unas claras precisiones en cuanto a las longitudes: entre 3,5 y 5 diámetros de boca para el trabuco, 1,5 o menos para el mortero, 2,5 o menos para el morterete y 1,5 para el petardo.³²⁷

Para Olesa existen los morteros, los morteretes, los pedreros de borda y los primitivos trabucos. Al trabuco le asigna un peso de unos 50 kg, lo que supone que su bolaño debía pesar alrededor de una libra, en tanto que la pelota de mortero es de unas 80 libras.³²⁸

Es curioso que el *Catálogo del Museo de Artillería* incluye dos morteros de bronce de 26 y 54,5 cm. de diámetro de boca, lo que corresponde a unos bolaños de aproximadamente 44 y 405 lbs, es decir, utiliza la misma denominación para piezas que, realmente, son bien diferentes.³²⁹

De todo lo anterior se infiere que morteros, morteretes y trabucos son denominaciones que corresponden, esencialmente, a las mismas piezas y que los petardos no pueden considerarse piezas del tercer género. En nuestra tipología utilizaremos el nombre genérico de morteros.

Comentamos, a continuación, los datos de mayor interés de las piezas básicas del tercer género siguientes:

- Cañón pedrero.
- Medio cañón pedrero.
- Pedrero corto.
- Mortero.
- Otras piezas y denominaciones.

Cañón pedrero

Como hemos indicado, el margen de 30 a 40 lbs de peso de pelota que considera Andrés Muñoz el Bueno, no parece adecuado. En cuanto al límite superior, al no existir piezas del tercer género equivalentes al cañón doble o al cañón de batir, es evidente que resulta insuficiente. El *Catálogo del Museo de Artillería*, por ejemplo, incluye un cañón pedrero francés que tiene 40,5 cm de calibre en la

³²² COLLADO, fol. 36.

³²³ ALAVA, fols. 162 y 162v.

³²⁴ Apéndice XXIII.

³²⁵ Ver, por ejemplo, BARADO, estudio décimo, p. 573.

³²⁶ LECHUGA, pp. 146 a 148.

³²⁷ VIGÓN, pp. 230 y 231.

³²⁸ OLESA, t. I, pp. 309 a 312.

³²⁹ CGMA, piezas 6631 y 6024 (pp. 64 a 66). Es dudoso que la segunda tirase bolaños de piedra. Tampoco hace diferencias entre las piezas equivalentes de hierro, que tiraban pelota desde 0,4 hasta 244 lbs (piezas 3268, 6592, 3275, 3277, en pp. 19 y 20; y 3303 y 3304, en p. 29).

boca, lo que equivale a unas 142 lbs de peso de bolaño.³³⁰ El límite inferior, por el contrario, resulta muy alto, si consideramos los ejemplos que aparecen en diversos documentos de la época.

Parece juicioso admitir que el cañón pedrero tiraba bolaños de peso superior a las 20 libras y que podían llegar a tener por encima de las 100. El cañón pedrero tipo, al menos en su versión naval debía tirar 24 lbs (20,4 cm), tener una longitud entre 8 y 12 calibres (1,7 y 2,6 m) y pesar alrededor de los 25 quintales. Tanto en los apéndices como en los documentos existen numerosos ejemplos de cañones pedreros, aunque no siempre se asigne la denominación correcta a las piezas que aparecen.³³¹

Medio cañón pedrero

Tampoco parece adecuado el margen, de 19 a 29 lbs, que considera Andrés Muñoz el Bueno, para el peso del bolaño de un medio cañón pedrero. Al no existir piezas en el tercer género equivalentes al tercio y al cuarto de cañón, los límites superior e inferior de tal margen resultan excesivamente altos y claramente por encima de los ejemplos conocidos. Basándonos en estos, que sitúan los pesos de las piezas así denominadas entre 12 y 20 quintales y en ocasiones incluyen el peso de la pelota, encontramos más razonable el margen entre 10 y 20 lbs de peso de bolaño. El medio cañón pedrero, al menos en su versión naval, debía ser una pieza que tiraba 16 lbs (17,8 cm), y tener entre 8 y 12 calibres de longitud (1,5 y 2,2 m) y un peso de unos 16 quintales o algo más.³³²

Pedrero corto

Se incluyen en la denominación de pedreros cortos, pedreros menores, o simplemente pedreros las piezas de tiro bajo derivadas del cañón que tiran pelota de piedra con un peso inferior a 10 lbs. Como pieza tipo puede admitirse el pedrero de 8 lbs (14,1 cm), con una longitud entre 8 y 12 calibres (1,2 y 1,8 m) y un peso de unos 8 quintales.³³³

Mortero

Ya hemos comentado la confusión existente en cuanto a las denominaciones de este tipo de piezas y el empleo, distinto o indistinto, de los términos mortero, morterete y trabuco por diversos autores y textos: Collado, Álava, Muñoz el Bueno, Espinosa, Lechuga, Vigón, Olesa y el *Catálogo del Museo de Artillería*. Podemos añadir aquí otros dos ejemplos que contribuyen a aumentar la confusión: el término morteruelo, que utiliza Diego García de Palacio,³³⁴ y el de búzaro, que como sinónimo de morterete, aparece en la *Relación de la Artillería depositada en las Atarazanas de Málaga en 1540*.³³⁵

La Ordenanza de 1540 del Emperador redujo las piezas existentes a un número limitado de calibres: dos para el segundo género, cuatro para el primero y uno para el tercero. Este último se trataba del

³³⁰ *Ibidem*, pieza núm. 1085, p. 59. La longitud de ánima indicada (48,2 cm) debe estar equivocada. Si fuesen 482 cm, la pieza tendría 12 calibres de longitud.

³³¹ El medio cañón pedrero que figura en el apéndice XV, de 14 quintales y 38 lbs de pelota tiene, indudablemente, uno de estos dos datos equivocados: si la pelota es correcta su peso debería rondar los 34 quintales y se trataría de un cañón pedrero. De los dos cañones pedreros del castillo de San Gian que figuran en el doc. 1641, de 6 de mayo de 1587, el primero tira 12 lbs y es, claramente, un medio cañón pedrero, en tanto que en el segundo, que pesa 943 lbs y tira 22, la denominación es correcta, aunque el peso de la pieza es muy escaso. En el doc. 2921, de 26 de septiembre de 1587, entre las piezas de las 15 naves de Andalucía figuran 4 cañones pedreros de bronce que tiraban, tres de ellos, de 20 a 29 lbs y el cuarto, 70 lbs.

³³² Véase MARTIN & PARKER: la pieza núm. 3 (p. 462) es un medio cañón pedrero que pesa unas 2.000 lbs y tira bolaños de unas 20 lbs. En relación con el medio cañón pedrero del apéndice XV al que nos referimos en la nota 331 anterior, si el peso de la pieza es correcto, la pelota debería pesar unas 18 lbs y la denominación sería adecuada. Los seis cañones pedreros que figuran en el apéndice XIX, con un peso aproximado de unos 13 quintales cada uno, son realmente medios cañones. En el apéndice XXVI se incluye un medio cañón pedrero de 14 quintales, una arroba y 15 libras. En el doc. 913, figuran dieciséis medios cañones pedreros de 12 a 13 quintales de peso. En el doc. 1367 constan diez medios cañones pedreros de a 15 lbs de bala. En el doc. 1641, de 6 de mayo de 1587, figura como cañón pedrero un medio cañón pedrero de 12 lbs. En la *Relación de Amezqueta*, doc. 1667, de 8 de mayo de 1587, figuran seis medios cañones pedreros de unos 20 quintales cada uno. En el doc. 2903 se da una existencia de 17 pedreros de 17 lbs de pelota, que son claramente medios cañones pedreros. En el doc. 2921, de n.d. 26 de septiembre de 1587, figuran 42 medios cañones pedreros que tiran de pelota de 8 a 10 lbs, es decir justo por debajo del límite que hemos considerado, y 31 de 16 a 19 lbs. El doc. 3708 incluye siete pedreros menores que tiran 12 lbs y 10 pedros de 14 lbs; todos ellos son medios cañones pedreros.

³³³ En el doc. 913, ya citado en la nota 332, constan dos pedreros de 8 a 10 quintales. El doc. 1500 incluye 16 piezas pedreras con pesos entre un quintal 40 lbs y 8 quintales 67 lbs. La pieza núm. 12 de MARTIN & PARKER, p 464, es un pedrero italiano procedente de la nave *Juliana*, que pesa 9 quintales y tiraba bolaño de unas 7 lbs.

³³⁴ GARCIA DE PALACIO, *Diálogos Militares*, fols. 124v y 125.

³³⁵ Apéndice XV.

mortero, que debía tener 15 pulgadas (o 1 1/4 pies, equivalentes a 35 cm) de diámetro de boca.³³⁶ La admisión por el *Catálogo del Museo de Artillería* de la denominación general de mortero parece ajustarse a este hecho y también la adoptamos en nuestra tipología. Las distintas variantes pueden responder a denominaciones diferentes, o bien conservar la genérica de mortero a la que se añaden calificativos como grandes o pequeños.³³⁷

Es interesante advertir que los morteros no solo tiraban balas de piedra, Diego de Álava indica que podían tirar balas de bronce rellenas de pólvora y balas con fuegos artificiales, para alumbrar de noche, es decir una versión primitiva de proyectiles iluminantes. También podían tirar «traveses llenos de piedras y gavias o de cadenas o dados de hierro», es decir, metralla.³³⁸

En peso de proyectil de piedra, el mortero debía cubrir una gama muy amplia, a juzgar por los ejemplos de bolaños existentes en el *Catálogo del Museo de Artillería*, de los que algunos superan las 300 lbs.³³⁹ No parece probable que los morteros tirasen bolaños con menos de 10 lbs de peso, como sucede en los pedreros cortos, por la poca utilidad que tendrían en tiros curvos.

En lo que se refiere a la puntería, la discrepancia entre Diego de Álava, que afirma que «siempre tiran por el punto de mayor elevación», es decir 45°,³⁴⁰ y Diego García de Palacio, que indica que los morteros se pueden elevar hasta el 12° punto, es decir 90°,³⁴¹ puede explicarse por la evolución que, según Vigón, se produjo en los morteros. Indica este autor que, en principio, se fabricaban morteros fundidos en una sola pieza con una placa-base, diseñada esta de tal modo que cuando estaba horizontal el mortero quedaba apuntado en 45° de elevación. Más tarde se fundieron los morteros independientes de los montajes y estos con suficiente solidez para soportar los violentos esfuerzos de los disparos.³⁴² En las ilustraciones de Lechuga puede apreciarse la robustez de los montajes y la existencia de muñones, que permitían elevaciones variables.³⁴³ De este modo, el alcance, que inicialmente tenía que regularse dosificando adecuadamente la cantidad de pólvora, pasó a regularse, con carga fija, dotando al mortero de diferentes elevaciones.

Los morteros eran piezas con recámara que fue primero esférica, después cilíndrica y más tarde troncocónica. En algunos pequeños el ánima era seguida.³⁴⁴ La longitud de ánima era normalmente inferior a 5 diámetros de boca.³⁴⁵

En los morteros que tiraban proyectiles huecos rellenos de pólvora o de fuegos artificiales, el tiro se hacía a dos fuegos (proyectil y carga de proyección) y ello dio, por un tiempo, lugar a la existencia de los bombarderos, que eran artilleros cualificados en esta técnica.³⁴⁶

Ya nos hemos referido a los dos morteros de bronce que incluye el *Catálogo del Museo de Artillería*,³⁴⁷ y a lo muy diferentes que son: la pieza núm. 6631 con 26 cm de diámetro de boca y la 6024 con 54,5 cm, lo que corresponde, si ambas tirasen piedra, a unos pesos respectivos de bolaño de 44 y 405 lbs. Si el segundo tirase proyectiles huecos rellenos de pólvora o fuegos artificiales, el peso de tal proyectil sería menor. Sus longitudes respectivas son de 2,2 y un calibre y ambos son de finales del siglo XVII (1691 y 1693 respectivamente).

Otras piezas y denominaciones

Si bien, como advertía Diego de Álava, las piezas del tercer género no deben utilizarse jamás para tirar pelotas de hierro, sí resulta posible utilizar piezas que normalmente tiran hierro para tirar bolaños de piedra. En este caso, utilizando la misma cantidad de pólvora, el bolaño tendría un alcance superior,

³³⁶ VIGÓN, p. 247. Ver también BARADO, p. 28. El diámetro que indica BARADO (35 dm) es evidentemente erróneo. El bolaño debía pesar 107 lbs.

³³⁷ Apéndice XVII: aparecen cuatro morteros grandes para fuegos artificiales. En el apéndice XVIII se incluyen cinco morteros grandes y nueve pequeños.

³³⁸ ALAVA, fols. 162 y 162v.

³³⁹ CGMA, pp. 267 y siguientes.

³⁴⁰ *Ibidem* nota 338.

³⁴¹ *Ibidem* nota 334.

³⁴² VIGÓN, p. 230.

³⁴³ LECHUGA, pp. 138 a 144.

³⁴⁴ VIGÓN, pp. 230 y 231.

³⁴⁵ Apéndice XXIII.

³⁴⁶ VIGÓN, p. 231.

³⁴⁷ Ver nota 329 anterior.

como aclara García de Palacio en sus *Diálogos Militares*,³⁴⁸ aunque lógicamente su impacto causaría menos efecto.

Un ejemplo del doble uso anterior es el que aparece en el *Tratado de la fundición de artillería de bronce que se ha fundido en España por los maestros Gregorio Lofre (sic) y Juan Bautier...* que reproduce Fernández Duro, cuando se refiere a los falconetes:

«Falconetes se entiende desde 2 hasta 4 libras de bala, y 6 de bala de piedra.
Son de 30 á 34 diámetros de la boca de largo...»³⁴⁹

Aunque los pedreros de tiro bajo se derivan normalmente de las piezas del segundo género, también hay algunos cuyas denominaciones proceden de piezas del primer género. De estas últimas piezas es difícil averiguar sus características más relevantes, por lo que debemos conformarnos con admitir que guardaban una cierta semejanza con sus piezas de procedencia y con comentar los datos relativos a los ejemplos existentes.

Uno de tales ejemplos es el falcón pedrero. El incluido por Colin J.M. Martin y Geoffrey Parker en *La Gran Armada*, entre las piezas recuperadas de naufragios,³⁵⁰ tiene un peso estimado de 300 lbs., de las que 125 corresponden al bronce fundido y el resto al servidor y al montaje con su rabera, ambos de hierro. Su bolaño debía pesar 1,7 libras y el calibre es de 3,4 pulgadas. Tiene una longitud total de 68 pulgadas, de las que 35 corresponden al tubo que tiene, por tanto, 10,3 calibres. La razón de metales es de 176, superior a la específica del tercer género. El acierto de clasificar esta pieza como falcón pedrero es dudoso, como más adelante comentamos.

Otro ejemplo de falcones pedreros aparece en la *Relación de 24 de noviembre de 1587*, de las naos existentes en el río de Lisboa.³⁵¹ En el citado documento se indica que la «nao catalana» tiene, entre otras piezas, dos falcones pedreros de bronce de a 8 quintales. Como podemos apreciar, casi triplican el peso del falcón pedrero anterior. Sus bolaños debían pesar alrededor de 5 lbs.

En la *Relación de la Artillería de Lisboa, de 29 de septiembre de 1587*,³⁵² se señala que las cinco naos de Sicilia montan 31 falconetes pedreros, que por estar incluidos entre las piezas de bronce deben ser de dicho metal. Tiraban bolaño de 3 a 4 libras.

También se incluyen en el citado documento, en la artillería de las 15 naos de Andalucía, 31 esmeriles «de bronce y hierro de martillo», es decir con tubo de bronce, que tiraban pelota de 1 a 2 libras. Esta pelota, aunque no se aclara en el documento, debía ser de hierro, pero podría ser de piedra de alrededor de 1/2 libra, pues como se precisa en el apartado *Reconocimiento del Artillería* del tratado de San Millán:³⁵³ «Los esmeriles los hay con servidores, que se les encajan con una cuña de fierro y se cargan de por sí, y aunque tiran balas de fierro, también de piedra.» Parece que la pieza clasificada por Colin J.M. Martin y Geoffrey Parker como falcón pedrero, antes citada, responde mejor, a la vista de su pelota, a la denominación de esmeril pedrero o simplemente esmeril.

Vigón, que toma la información de Arantegui y a quien sigue en esto Olesa, incluye entre las piezas de bronce de la primera mitad del siglo XVI las llamadas águilas.³⁵⁴ Indica que se trataba de unos pedreros muy largos, aunque no aclara su longitud de ánima, ni tampoco el peso de la pieza ni el del proyectil. Esta información no parece fiable, pues en la *Relación de la Artillería que trajo la Armada de B. Núñez Vela (1538)*, se incluyen «Cañones llamados Águilas, por tal divisa, de 49 a 51 quintales» y en dicho documento los únicos pedreros que figuran son un «Cañón pedrero llamado manzoco, con un escudo de armas reales y una cabeza de león en la culata» y un «Medio cañón pedrero de 14 quintales, una arroba y 15 libras.»³⁵⁵

³⁴⁸ GARCÍA DE PALACIO, *Diálogos Militares*, estancia 30, pregunta 50, fols. 118v y 119.

³⁴⁹ FD, *Arca de Noé*, p. 500.

³⁵⁰ MARTIN & PARKER, pieza núm. 13, p. 464.

³⁵¹ Doc. 3365.

³⁵² Doc. 2921.

³⁵³ FD, *Arca de Noé*, p. 484.

³⁵⁴ VIGÓN, p. 220; OLESA, t. I, p. 310.

³⁵⁵ Apéndice XXVI y nota 332 anterior.

LAS PIEZAS INGLESAS. EQUIVALENCIAS

Es interesante comprobar el gran paralelismo que existe entre las piezas de artillería inglesas y españolas. Prácticamente todo es semejante. No es de extrañar, pues los primeros maestros tanto ingleses como españoles se inspiraron en Tartaglia, por cierto súbdito de la corona de España.³⁵⁶ Incluso hay denominaciones que aparecen en relaciones inglesas, como el basilisco, que conservan su ortografía inicial.³⁵⁷

Según la tendencia de Robert Norton, que es la seguida por Michael Lewis, los tipos de piezas existentes, equiparables a los géneros españoles, son los cañones o cañones de batería (cannon), los cañones pedreros (cannon perrier), las culebrinas (culverin) y los morteros (mortar).³⁵⁸

Dentro de cada tipo existen denominaciones, la mayoría semejantes por completo a las españolas, y solamente algunas piezas no tienen una contrapartida similar por el lado español, como sucede con el minion, el base, el fowler y el caliver.

Hemos comentado los grandes avances ingleses en la fundición de piezas de hierro. También en las piezas de bronce existía en Inglaterra una gran experiencia en la segunda mitad del siglo XVI. Usaban en estas una aleación denominada «metal de cañón» que, según Cyprian Lucar, estaba integrada por 100 partes de cobre puro, 10 partes de latón (mezcla de cobre y cinc) y 8 partes de estaño puro.³⁵⁹ Sus resultados, al parecer, eran excelentes.

Al comparar las piezas de una y otra nación llama la atención que, en piezas similares, la razón de metales inglesa era, en general, sensiblemente inferior a la española. Es muy posible que las buenas características del metal de cañón permitiesen un menor refuerzo de las piezas. También puede observarse que, normalmente, la longitud en calibres era inferior en las piezas inglesas o, dicho de otra forma, que abundaban más las piezas bastardas.

Asimismo llama la atención que la carga de proyección era comparativamente menor que la española, fenómeno que era más acusado en las piezas del tipo cañón que en las culebrinas, todo ello referido a pólvora de cañón pues, como sucedía en España, existían dos clases de pólvora, la de cañón y la de grano fino, y los datos facilitados por Sheriffe están referidos a la primera. Según dicho autor, una libra de pólvora de cañón tiene el mismo vigor que 3/4 de libra de pólvora de grano fino.³⁶⁰

Las piezas del tipo culebrina tenían gran alcance, aunque su proyectil era relativamente pequeño. El peso de este variaba entre las 18 libras de una culebrina (culverin) al de unas pocas onzas de un mosquete (musket). Su longitud estaba comprendida entre los 30 y los 50 calibres y su alcance era superior al de cualquier otro tipo.³⁶¹

Las piezas tipo cañón se caracterizaban por disparar proyectiles pesados y tener un alcance medio. Su longitud estaba comprendida entre los 18 y los 24 calibres. En general piezas de ánima lisa, aunque algunas eran acampanadas.³⁶²

Las piezas tipo pedrero, o cañón pedrero, tiraban un proyectil de peso medio y tenían un alcance corto. Su razón de metales era muy baja.³⁶³

Las piezas tipo mortero eran muy cortas, de avancarga, y tenían un alcance muy reducido. Su tamaño, como en el caso español, variaba enormemente.³⁶⁴

En el apéndice XXIV, *Dimensiones de piezas y montajes*, incluimos los datos característicos conocidos de las piezas españolas de artillería y, en menor medida, de las inglesas.

En el apéndice XXVII incluimos el documento de John Sheriffe titulado *Los secretos del uso de la artillería gruesa*, que recogen parcialmente Martin y Parker en *La Gran Armada*.³⁶⁵ A continuación reseñamos las piezas descritas en dicho documento y a otras a las que se refieren diferentes autores y

³⁵⁶ Apéndice XXVII; Cyprian Lucar lo tradujo al inglés.

³⁵⁷ *Ibidem*.

³⁵⁸ LEWIS, p. 17.

³⁵⁹ *Ibidem*, p. 18.

³⁶⁰ Apéndice XXVII. Evidentemente, para el mismo peso de bala el alcance de las piezas inglesas tenía que ser inferior.

³⁶¹ LEWIS, pp. 30 y 31.

³⁶² *Ibidem*, pp. 18, 19 y 21.

³⁶³ *Ibidem*, pp. 22.

³⁶⁴ *Ibidem*, pp. 36 y 37.

³⁶⁵ MARTIN & PARKER, p. 469. Como puede observarse, la tabla está incompleta y en ella se han omitido varias fracciones.

documentos, y tratamos de indicar, en cada caso, las piezas españolas equivalentes. Son las siguientes, con sus correspondientes traducciones:³⁶⁶

Cannon royal (cañón real)
Cannon (cañón)
Cannon serpentine (cañón serpentino)
Bastard cannon (cañón bastardo)
Demi-cannon (medio cañón)
Cannon pedro (cañón pedrero)
Culverin (culebrina)
Basilisco (basilisco)
Demi-culverin (media culebrina)
Bastard culverin (culebrina bastarda)
Saker (sacre)
Minion
Falcon (falcón)
Falconet (falconete)
Serpentine (serpentín)
Great base
Base
Robinet
Fowler
Otras piezas y denominaciones.

Cannon royal (cañón real)

Según Sheriffe, era pieza de 8 1/2 pulgadas de calibre, que pesaba 7.000 libras y tiraba pelota de hierro de 66 libras. Su carga de proyección era de 30 lbs de pólvora de artillería, es decir, algo menos de la mitad del peso de la bala. Su razón de metales, de 106, resulta muy baja para los criterios españoles.

A las piezas de este tipo, Lewis les asigna longitudes entre los 18 y los 24 calibres,³⁶⁷ por lo que su longitud puede estimarse, más bien, en alrededor de 18 calibres.

Es equivalente al cañón de batir español, que cubría el margen de 40 a 69 lbs de pelota, correspondiendo a la pieza tipo una pelota de 48 lbs, algo menor que la inglesa, y un peso de 7.200 libras algo superior.

Cannon (cañón)

De acuerdo con Sheriffe era pieza de 8 pulgadas de calibre y 6.000 lbs de peso, que tiraba pelota de hierro de 60 lbs y empleaba una carga de 27 lbs de pólvora de artillería, lo mismo que en el caso anterior algo menos de la mitad del peso de la bala. Su razón de metales, de 100, también resulta baja.

Para Lewis, esta pieza tiraba unas 50 lbs y tenía un calibre promedio de 7 1/4 pulgadas, cifras algo menores que las de Sheriffe. Su longitud era de unos 18 calibres.³⁶⁸ En todo caso, encaja también dentro del margen, antes indicado, del cañón de batir español y, en cuanto a su pelota, es algo superior a la de la pieza tipo española.

Cannon serpentine (cañón serpentín)

Tenía, según Sheriffe, un calibre de 7 1/2 pulgadas y un peso de 5.500 lbs. Tiraba pelota de hierro de 53 1/3 libras, para lo que empleaba 25 lbs de pólvora de artillería, algo menos de la mitad del peso de la bala. Su razón de metales, de 103, también resulta baja. Su longitud, según Lewis, debía ser alrededor de los 20 calibres.³⁶⁹

³⁶⁶ Las medidas que se indican en cada caso son inglesas o españolas según la nacionalidad de la pieza a la que se refieren. Sus valores métricos son los indicados en el anexo 1. Véase MARTIN & PARKER, pp. 466-469.

³⁶⁷ LEWIS, pp. 18 y 19.

³⁶⁸ *Ibidem*, pp. 20 y 21.

³⁶⁹ *Ibidem*, pp. 18 y 19.

Lo mismo que en los dos casos anteriores, encaja dentro del margen del cañón de batir español y en cuanto a su pelota es casi coincidente con la de la pieza tipo española.

Bastard cannon (cañón bastardo)

Según Sheriffe, era pieza de 7 pulgadas de calibre y 4.500 lbs de peso, que tiraba pelota de hierro de 41 1/4 lbs y empleaba una carga de 20 lbs de pólvora de artillería, algo menos de la mitad del peso de la bala. Su razón de metales, aunque algo superior, sigue siendo claramente baja. Su longitud, según Lewis, debía ser algo menos de 18 calibres, por ser pieza bastarda.³⁷⁰

Por sus características, se encuentra en el margen inferior del cañón de batir español.

Demi-cannon (medio cañón)

Tenía esta pieza, de acuerdo con Sheriffe, un calibre de 6 1/2 pulgadas y un peso de 4.000 lbs. Tiraba pelota de hierro de 30 1/4 libras y empleaba una carga de proyección de 18 lbs de pólvora de artillería, próxima a los 3/5 del peso de la bala. Su razón de metales, de 132, aunque claramente superior, sigue siendo baja.

Lewis le asigna pelota de unas 32 libras, un calibre aproximado de 6 1/4 pulgadas y una longitud de 22 a 24 calibres. Considera que es la pieza más importante dentro del tipo de los cañones.³⁷¹ Por sus características está dentro del margen del cañón español (30 a 39 lbs) y algo por debajo del cañón tipo (36 lbs), si bien es pieza más ligera que este (50 quintales) y es algo más aculebrinado (18 a 20 calibres).

Cannon pedro (cañón pedrero)

También denominado «cannon perrier». Aunque sorprende la inclusión de esta pieza por Sheriffe entre los cañones, no debe extrañar pues por sus características es claramente de este tipo. Tenía, según dicho autor, un calibre de 6 pulgadas, un peso de 3.000 lbs y tiraba pelota de hierro de 24 1/4 lbs, para lo que empleaba 14 lbs de pólvora de artillería, algo menos de la mitad del peso de la bala. Su razón de metales, de 124, es baja según los criterios españoles, pero está dentro de los márgenes ingleses para los cañones.

Resulta claro que la pelota mencionada era de hierro pues, aunque no lo aclara Sheriffe, para tirar bolaño de 24 1/4 libras su calibre tendría que ser sensiblemente superior (21,22 cm o bien 8 1/3 pulgadas inglesas). Evidentemente, se trata de una pieza tipo cañón que está previsto pueda utilizar ocasionalmente bolaños, que deberían tener un peso aproximado de 9 1/3 libras. La cantidad de pólvora, en este caso, debería ser muy inferior a la señalada, y del orden de las 4 libras.

Por su razón de metales, de 124, y su capacidad pedrera, debía tratarse de una pieza bastarda, con una longitud inferior a los 18 calibres, quizás del orden de 16. Según Lewis, los cañones pedreros puros tenían 8 calibres o menos.³⁷²

Se encuentra en el límite superior del margen del medio cañón español (14 a 24 lbs), aunque por encima, en peso de bala, del medio cañón tipo (20 lbs), si bien con el mismo peso. Entre las piezas españolas, se corresponde casi exactamente con el pelicano, o dos tercios de cañón.

Quizás la duda que plantea Sheriffe, con su inclusión de un cañón pedrero que tiene características de cañón, pueda entenderse teniendo en cuenta la explicación de Lewis de la pieza que denomina cannon perrier. Para este autor, se trataba de una pieza de avancarga que fue objeto de una gran evolución: cuando en España la pieza similar seguía usando recámara, y por consiguiente menos pólvora, los ingleses ya utilizaban el ánima recta. Su longitud era de unos 8 calibres y tiraba pelota de unas 24 libras, si bien con un alcance muy corto. Su proyectil era de piedra, en piezas de 8 pulgadas con recámara y, en algunos casos, de hierro, en piezas de 6 pulgadas con ánima recta.³⁷³

La pieza segunda de las citadas, que tiraba hierro, coincide en sus características con la de Sheriffe, si bien es muy dudoso que, como afirma Lewis, tuviese solamente 8 calibres de longitud: evidentemente tenía que ser mayor.

³⁷⁰ *Ibidem.*

³⁷¹ *Ibidem*, pp. 18 a 22.

³⁷² *Ibidem*, p. 22.

³⁷³ *Ibidem*, p. 7.

En cuanto a la primera, un cañón pedrero propiamente dicho, coincide casi exactamente con el cañón pedrero tipo español, que solo parece que era ligeramente más largo que el inglés (10 calibres en lugar de 8).

Culverin (culebrina)

A veces denominada «whole culverin» o «full culverin» (culebrina entera), tenía esta pieza, según Sheriffe, 5 1/2 pulgadas de calibre y un peso de 4.500 lbs, y tiraba pelota de hierro de 17 1/3 pulgadas, para lo que empleaba 12 lbs de pólvora de artillería, es decir, algo más de 2/3 del peso de la bala. La razón de metales, de 260, es algo menor que la de las piezas españolas del primer género.

Lewis asigna a la culebrina un peso promedio de proyectil de 17 lbs, un calibre de 5 1/2 pulgadas y una longitud (antes de 1588) de unos 32 calibres, aunque en los navíos solamente para las piezas de proa y popa, con tendencia a acortarse en los costados a 18 calibres lo que la convertía de hecho en pieza del tipo cañón.³⁷⁴

De estas piezas, las largas encajan perfectamente en el margen de la culebrina española (16 a 25 lbs), cuya pieza tipo tiraba pelota de 20 lbs y tenía 32 calibres de longitud. Su peso, sin embargo, era sensiblemente mayor (7.000 lbs por 4.500). Las culebrinas cortas inglesas resultan equivalentes en todo al medio cañón español.

Basilisco (basilisco)

Este tipo de culebrina, que tenía en común con la pieza española de igual denominación solo el nombre, tenía según Sheriffe un calibre de 5 pulgadas y un peso de 4.000 lbs, y tiraba pelota de hierro de 15 1/4 lbs, para lo que empleaba una carga de 10 lbs de pólvora de artillería, prácticamente 2/3 del peso de la bala. Su razón de metales, de 262, es semejante a la de la culebrina entera y también algo menor que la de las piezas españolas del primer género. Según Lewis, la longitud de todas las piezas de este tipo estaba comprendida entre los 30 y los 50 calibres³⁷⁵ y puede estimarse que, en este caso, debería ser ligeramente superior a los 32 calibres de la culebrina, quizás alrededor de 36. Es muy posible que también existiese una versión corta de esta pieza.

Por sus características, el basilisco inglés se encuentra en el límite superior de la media culebrina española (7 a 15 lbs españolas o 7,1 a 15,21 inglesas), aunque claramente por encima de la media culebrina tipo de 10 lbs de proyectil, unos 33 calibres de longitud y 41 quintales de peso. En peso, sin embargo, es pieza más ligera que la española.

Demi-culverin (media culebrina)

Para Sheriffe esta pieza tenía un calibre de 4 1/2 pulgadas y un peso de 3.400 libras, y tiraba pelota de hierro de 9 1/3 lbs, para lo que empleaba 8 lbs de pólvora de artillería, es decir, 6/7 del peso de la bala. Su razón de metales, de 364, es similar a la de las piezas españolas del primer género.

Lewis asigna a esta pieza un calibre de 4 1/4 pulgadas, un proyectil de 9 lbs y una longitud de 32 1/2 calibres.³⁷⁶

Por sus características es en todo muy similar a la media culebrina española.

Bastard culverin (culebrina bastarda)

Sheriffe asigna a esta pieza un calibre de 4 pulgadas, un peso de 3.000 lbs y una pelota de 7 lbs, para proyectar la cual empleaba una carga de 6 1/4 lbs de pólvora de artillería, es decir, 8/9 del peso de la bala. Su razón de metales, de 428, es semejante a la de las piezas españolas equivalentes. Su longitud, por tratarse de una pieza bastarda debía ser inferior a los 32 calibres y estar, probablemente, en el entorno de los 28.

Se encuentra, como las dos piezas anteriores, en el margen de la media culebrina española (7 a 15 lbs) aunque en el límite bajo de dicho margen.

³⁷⁴ *Ibidem*, pp. 31 y 32.

³⁷⁵ *Ibidem*.

³⁷⁶ *Ibidem*, pp. 32 y 33.

Saker (sacre)

Para Sheriffe esta pieza tenía un calibre de 3 1/2 pulgadas y un peso de 1.400 lbs, y tiraba pelota de hierro de 5 1/3 lbs, para lo que empleaba una carga de pólvora de artillería de 5 1/3 lbs, es decir, el mismo peso de la bala. Su razón de metales, de 262,5, es bastante inferior a la de las piezas equivalentes españolas, prácticamente la mitad.

Lewis le asigna el mismo calibre que Sheriffe, una pelota algo menor, de 5 lbs., y una longitud de 32 calibres.³⁷⁷ Por sus características, coincide casi exactamente con el sacre tipo español de 5 lbs y una longitud de 34 calibres, aunque su peso es sensiblemente inferior (1.400 lbs por 2.500).

Minion

Aunque la traducción española del nombre de esta pieza es miñón, no existía en el siglo XVI tal denominación en España.

Esta pequeña culebrina tenía, según Sheriffe, 3 1/4 pulgadas de calibre y un peso de 1.000 lbs, y tiraba pelota de hierro de 4 lbs, para lo que empleaba el mismo peso de pólvora de artillería. Su razón de metales, de 250, es prácticamente la mitad de la que se daría en España a una culebrina de su calibre y se corresponde más bien con la razón de metales de las piezas españolas del segundo género.

Lewis le asigna un peso promedio de 1.204 lbs y prácticamente las mismas características que al sacre, si bien un calibre algo menor, 3 1/4 pulgadas, y un proyectil de 4 libras.³⁷⁸

Aunque se encuentra en el límite que separa al sacre y al falconete españoles y Lewis lo equipara al sacre ligero,³⁷⁹ por su peso resulta más bien equiparable al falconete, que tira de 1,5 a 4 lbs de pelota, pesa 13 quintales y tiene una longitud de unos 35 calibres.

Falcon (falcón)

Sheriffe incluye en su lista de piezas dos falcones. El primero, con un calibre de 2 1/3 pulgadas, pesaba 800 lbs y tiraba pelota de hierro de 3 lbs. El segundo tenía un calibre de 2 1/4 pulgadas, pesaba 660 lbs y tiraba pelota de hierro de 2 1/4 lbs. En ambos casos el peso de la pólvora de artillería usada como carga igualaba al de la bala. Sus razones de metal, 267 y 293, resultan mucho menores que las de las piezas similares españolas, que prácticamente tenían el doble de metal.

Según Lewis, el falcón inglés con las demás piezas menores de este tipo componen el grupo de las denominadas culebrinas pequeñas y eran piezas anti personas. Al falcón le asigna una pelota de 2 1/2 a 3 libras.³⁸⁰

Por sus características ambas piezas pueden considerarse, como en el caso anterior, equiparables al falconete español.

Falconet (falconete)

Esta culebrina pequeña tenía, según Sheriffe, un calibre de 2 pulgadas y un peso de 500 libras, y tiraba pelota de hierro de 1 1/4 lbs, para lo que empleaba el mismo peso en pólvora de artillería. Su razón de metales, de 250, como en los casos anteriores, resulta sensiblemente inferior a la que se utilizaba en España en piezas similares.

Según Lewis, el falconete tiraba pelota de 1 1/4 a 2 lbs y tenía una longitud de unos 50 calibres.³⁸¹

Por sus características, la pieza equivalente española es el medio falconete o ribadoquín, que tiraba pelota de entre 1 y 1,5 lbs y tenía una longitud entre 31 y 44 calibres. La pieza tipo española tiraba 1 1/4 lbs, tenía 36 calibres y un peso de 750 lbs, es decir, vez y media el de un falconete inglés.

Serpentine (serpentín)

Según Sheriffe, esta culebrina pequeña tenía un calibre de 1 1/2 pulgadas y un peso de 400 lbs, y tiraba pelota de 1/3 de libra, para lo que empleaba el mismo peso de pólvora de artillería. Su razón de

³⁷⁷ *Ibidem*, p. 33.

³⁷⁸ *Ibidem*, pp. 33 y 161.

³⁷⁹ *Ibidem*, pp. 142 y 143.

³⁸⁰ *Ibidem*, pp. 34 y 35.

³⁸¹ *Ibidem*.

metales, de 1.200, es sorprendentemente alta para las piezas inglesas. Posiblemente el peso de la pieza sería algo inferior.

Por sus características, resulta equivalente al mosquetón español, que tiraba pelota de 5 onzas (0,3125 lbs) y pesaba 250 libras.

Great base

En el inventario inglés de la nao *Nuestra Señora del Rosario*, figuran 11 piezas menudas que se catalogan como dos fowlers y nueve «bases». De estos últimos, cuatro reciben la denominación de «great base». Tienen estos unos pesos que oscilan entre 675 y 753 libras inglesas. Según las características que asigna Norton al «base», que a continuación comentamos, su pelota de hierro debía pesar unas 3 1/2 libras.³⁸² Por sus características y por el hecho de que la artillería menuda de los buques españoles estaba integrada fundamentalmente por esmeriles y versos, creemos, como Lewis que se trata de una pieza equivalente al verso español, cuyo peso de unos 8 quintales era ligeramente superior.

Base

En el inventario mencionado, y entre las 11 piezas menudas existentes, figuran cinco a las que los ingleses asignan la denominación de base y cuyos pesos, en libras inglesas, están comprendidos entre las 212 y 390.

Según Norton,³⁸³ un base inglés pesaba 200 lbs, tenía un calibre de 1 1/4 pulgadas y lanzaba pelota de hierro de una libra. Aclara que los modelos de otros países variaban entre las 150 y 800 libras inglesas, pero que su calibre parece haber sido del mismo orden.

No cabe duda que Norton incluye en esta denominación genérica los «great bases» y los «small bases» o simplemente «bases». Por la misma razón antes indicada, del uso prioritario de esmeriles y versos en los buques españoles como artillería menuda, y las características del esmeril (bala de 6 a 10 onzas y peso de la pieza entre 350 y 450 libras), creemos que la pieza española equivalente al «base» inglés es el esmeril, como también considera Lewis. La pieza española era algo más pesada que la inglesa y tiraba pelota algo menor. Probablemente sería también algo más larga que la pieza inglesa y tendría un alcance algo mayor.

Robinet

Según Sheriffe esta pieza tenía un calibre de una pulgada y un peso de 300 lbs, y tiraba pelota de 1/2 libra, para lo que empleaba el mismo peso de pólvora de artillería. Su razón de metales, de 300, es muy baja en relación con la de las piezas similares españolas.

Lewis le asigna una bala de entre 1/2 y una libra y dice que era la menor de las piezas de avancarga, para añadir a continuación que el «base» y el «musket» eran piezas de retrocarga.³⁸⁴

Por sus características resulta, lo mismo que el «base», equivalente al esmeril español.

Fowler

No existe, como en alguno de los casos anteriores, una traducción artillera de la denominación de esta pieza, pues el significado de la palabra (cazador de aves) poco tiene que ver con la artillería.

En el mismo inventario a que antes nos referimos, y entre las piezas menudas de la nao *Rosario* se incluyen dos «fowlers» con pesos sorprendentemente distintos (803 y 186 libras inglesas). Por la disposición decreciente que se utiliza en el inventario, el segundo de dichos pesos podría ser erróneo. Probablemente la pieza equivalente española es el falcón pedrero cuyo nombre, curiosamente, también se deriva del de un cazador de aves: el halcón.³⁸⁵

³⁸² OLESA, *La Organización Naval*, p. 286; LEWIS, pp. 34, 35, 142 y 143; JKL, docs. CCXV, 67,I y 68,I; PAULA MARTIN, pp. 98 y 99.

³⁸³ JKL, mismos documentos citados en nota anterior.

³⁸⁴ LEWIS, pp. 34 y 35.

³⁸⁵ Sabemos que se trata de un pedrero pequeño. Ver JKL, los mismos documentos citados en notas 382 y 383.

Otras piezas y denominaciones

Existen otras piezas, en general menudas, que aparecen mencionadas en numerosos documentos, aunque las citadas son las más representativas de los tipos equivalentes a los géneros primero y segundo españoles.

Entre las piezas no comentadas se encuentra el «musket» (mosquete), al que hemos aludido solo de pasada. El musket era inicialmente, según Lewis, una culebrina pequeña que lanzaba pelota de 1 libra y, más tarde, tal denominación se reservó para un arma portátil que lanzaba pelota de plomo de dos onzas y equivalía a los arcabuces y mosquetes españoles. Esta denominación posterior, que procedía de España, llegó a desplazar completamente a la primitiva.³⁸⁶

En las relaciones inglesas aparece con frecuencia una pieza menuda, portátil, denominada «caliver» que debía ser algo más ligera que el musket y podría ser equivalente al arcabuz español.³⁸⁷

Con respecto a los pedreros ingleses, aparte del cannon pedro o cannon perrier y el fowler, ya citados, Lewis se refiere a ellos, en general, como piezas ligeras en peso real, aunque lanzaban pelota muy pesada en relación con su peso. Si bien no los describe en detalle, enumera los «perriers» (pedreros o pedreros cortos), los «demi-cannon perriers» (medios cañones pedreros), las «port pieces» (piezas de borda), los «slings» y los «murderers».³⁸⁸

También se refiere Lewis a las piezas tipo «mortar» (mortero), como unas piezas muy cortas, de avancarga de alcance reducido. Tenían una longitud entre 1 1/2 y 3 calibres. Su tamaño, como en el caso español, variaba enormemente y se conoce la existencia de un ejemplar de 4 pies y 3 1/2 pulgadas, y 4.893 libras de peso. Los morteros mayores, en ocasiones, disparaban proyectiles huecos de hierro de hasta 130 libras. Los usados contra la Gran Armada lanzaban metralla y piedras, que podían ir en bolsas o sueltas, contra hombres.³⁸⁹

³⁸⁶ LEWIS, pp. 220 a 222.

³⁸⁷ Ver, por ejemplo, en el armamento de los buques de Londres, JKL, doc. CCXIII. 63. El que fuese más ligero que el musket parece desprenderse de su precio, entre 12 y 13 chelines, por los 22 que costaba un musket (JKL, doc. CCXV. 72,I).

³⁸⁸ LEWIS, p. 22.

³⁸⁹ *Ibidem*, pp. 36 y 37.

ANEXO 5

RESUMEN DEL HISTORIAL DE LOS NAVÍOS ESPAÑOLES QUE PARTICIPARON EN LA JORNADA DE INGLATERRA DE 1588

Por José Ignacio González-Aller Hierro

NOTA PREVIA SOBRE ARQUEOS ESPAÑOLES.

En los datos que vamos a manejar, que resumen en parte lo estudiado en el anexo 2 y los apéndices III a VIII de este volumen V, conviene aclarar los valores de los arqueos neto y bruto y las toneladas oficiales de los navíos que siguen a continuación.

El arqueo neto (AN) está definido, entre otros, por Tomé Cano (año 1611) Lo denomina «toneladas de carga justas de las de mercader». En su cálculo, las medidas básicas (eslora E, manga M, y puntal P) están dadas en codos de 32 dedos. Entre los valores numéricos considerados por Cano, la fórmula del arqueo neto es:

$$AN = EMP : 22 \text{ toneles.}$$

En el arqueo bruto (AB), o toneladas de mercante, hay dos opciones posibles.

En la primera de ellas, definida asimismo por Tomé Cano, tomando las medidas básicas en codos de 32 dedos, y con un descuento del 5% por «gorja y raser», la fórmula es:

$$AB = (EMP / 16) (19 / 20) \text{ toneladas de carga andaluzas.}$$

La segunda de ellas, definida por Cristóbal de Barros, toma las medidas básicas del navío en codos de 33 dedos, y también aplica un descuento del 5% por «gorja y raser». La fórmula es la misma:

$$AB = (EMP / 16) (19 / 20) \text{ toneles machos.}$$

La tonelada empleada en ambas fórmulas es idéntica y el resultado, por los dedos empleados en las medidas, son superiores en las toneladas andaluzas que en los toneles machos en un 9%.

En ambos casos, el arqueo bruto es un valor equivalente a los 4/3 del arqueo neto.

En el año 1588 existían las dos posibilidades de arqueo bruto. A partir de 1590, el arqueo bruto utilizado fue el de Cristóbal de Barros (codos de 33 dedos).

Las toneladas oficiales no indican ningún arqueo y son, realmente, un valor administrativo. Se las conoce con los nombres de «toneladas de sueldo», «toneladas de armada» o, simplemente, el de «toneladas». Su expresión numérica es la del $AB \times 120/100$. El 20% que se añadía se llamaba refacción.

Los valores dados en este extracto no son los únicos existentes. El descuento por gorja y raser fue en ocasiones del 3%. En ciertos navíos la refacción fue del 25% y en otros cero.

LA ESCUADRA DE PORTUGAL

Decidido a emprender la invasión de Inglaterra, Felipe II ordenó entre otras medidas aprestar esta escuadra en Lisboa el 12 de febrero de 1586, integrada en principio por ocho galeones y dos galeoncetes pequeños o zabras gruesas.¹ El número de los primeros se propuso elevarlo a nueve, el 9 de abril del mismo año.² La escuadra estaba constituida el 7 de julio por doce galeones y dos zabras, al mando directo del marqués de Santa Cruz, capitán general del Mar Océano,³ los mismos que salieron de Lisboa el día 16 siguiente para proteger las flotas de Indias en su recalada en las Azores⁴ y regresaron a Lisboa el 28 de septiembre.⁵ El 29 de noviembre de 1587, la escuadra tenía trece navíos –once galeones y dos zabras–,⁶ pero a mediados de abril de 1588, al prescindir de los galeones *São Lucas* y *São Rafael* por su mal estado y pobres condiciones marineras, salió de Lisboa con nueve galeones y dos zabras.⁷

La relación del 9 de mayo («La felicísima armada»)⁸ incluía el galeón *San Francisco*, del duque de Florencia, en la escuadra de Portugal, lo cual no era cierto. Se había incorporado a las levantiscas en octubre de 1587 y pasó a integrarse definitivamente con los galeones de Portugal hacia el 11 de julio cuando la armada ya se encontraba en La Coruña,⁹ seguramente en substitución del *San Luis* por si no podía venir a tiempo desde Vivero donde había arribado, y así mantener la misma fuerza en la escuadra de Portugal, constituida finalmente por los doce navíos siguientes:

Galeón *San Martín* (capitana general de la armada), o *São Martinho*

Construido en Portugal en lugar desconocido, la primera referencia es de 1574.¹⁰ Era muy fuerte y el casco tenía siete forros en diversas zonas. Como el resto de los navíos de esta escuadra poseía dos cubiertas y debió arbolar bauprés, trinquete, mayor, mesana y contramesana; estos dos últimos mástiles con cangreja y contracangreja, y vergas de mesana y contramesana.¹¹

Porte: 1.000 toneladas españolas de sueldo,¹² unos 651 toneles machos, 600 toneladas de Portugal.¹³

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado: 18 rumos de quilla (27 m), 46 pies de goa de manga (11,15 m), 16 pies de goa de puntal en la primera cubierta (4 m).¹⁴ Según Casado Soto: eslora 35,24; manga 10,51; puntal 5,60 m.¹⁵

Armamento: De diferentes configuraciones artilleras según la época. El 16 de abril de 1588 tenía a bordo 32 piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y 18 pedreros también de bronce, en

¹ Doc. 532. Véase la Introducción al vol. I del *Corpus*, pp. LXXIV a LXXXV. Estos galeones habían sido construidos expresamente con fines militares y para navegación oceánica hasta las Indias Orientales de Portugal.

² Doc. 590. Véase también SALGADO, p. 43.

³ Doc. 2273.

⁴ Doc. 2343.

⁵ Docs. 2981, 2998 y 3172. Llegaron a puerto con muchas averías (docs. 3001 y 3122).

⁶ Doc. 3410. Se mantenía el número de navíos el 7 de enero de 1588 (doc. 3682) –en que aparece el *São Lucas* y no consta el *San Francisco*– y el primero de febrero (doc. 3962). Estas relaciones incluían por lo tanto los galeones *São Rafael* y *São Lucas*. Este último no figuraba en la relación del primero de marzo (doc. 4378).

⁷ Doc. 5226. El *São Rafael*, además de su escaso porte (200 toneladas), regresó de la campaña de las Azores (septiembre de 1587) con averías en el bauprés (docs. 3001, 3122 y 3176). El 16 de febrero de 1588 continuaba agregado a la escuadra (doc. 4177.1). El 19 de marzo era considerado «muy ruin navío y podíase dejar, porque demás de ser muy pequeño no sustenta la vela ni es de servicio» (doc. 4548). Seguía figurando en la relación de 30 de marzo (doc. 4725), pero en la del 10 de abril ya no constaba (doc. 4829).

⁸ Docs. 5052 y 6965.

⁹ Docs. 5673 y 5674. No obstante, el galeón *San Francisco* figura en numerosos documentos como integrado en la escuadra de Levante del cargo de Martín de Bertendona, tal como consta en el doc. 5673 precisamente del 11 de julio y donde van relacionados los nombres de los capitanes de cada navío de las escuadras y la gente que llevaban a bordo.

¹⁰ SALGADO, p. 14.

¹¹ Véase el *San Cristóbal* en el doc. 3176.

¹² Doc. 5052.

¹³ SALGADO, p. 43.

¹⁴ *Ibidem*, cuadro 15, p. 68. Este investigador, en lo que se refiere a las medidas de palmo de goa y de rumo, aplica las equivalencias utilizadas por los autores portugueses, en particular por Francisco Contente Domingues, o sea: un palmo de goa = 25 cm; un rumo = 6 palmos de goa = 1,5 m. Asimismo, utiliza las medidas de los galeones portugueses de 630 toneladas construidos a partir de 1589 con los mismos gálibos del *São Martinho*, que si son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase también SALGADO, pp. 67-70.

¹⁵ CASADO, p. 207. Para este autor, las equivalencias de las medidas portuguesas son: un palmo de goa = 0,279 m; un rumo = 6 palmos de goa = 1,674 m (*Ibidem*, pp. 71-73).

total 50 piezas.¹⁶ En la jornada de 1588 montaba seis cañones gruesos, cuatro medios cañones, seis pedreros, cuatro culebrinas, doce medias culebrinas y catorce versos y esmeriles, todo de bronce, en total 46 piezas de artillería.¹⁷

Dotación: Durante la campaña, los asesores del Duque fueron Diego Flóres de Valdés,¹⁸ Gonzalo de Eraso¹⁹ y el maestre de campo general Francisco de Bobadilla, que dejó el galeón *San Marcos* cuando la armada estaba a punto de salir de La Coruña.²⁰ Capitán del galeón, Marolín de Juan, piloto general de la armada²¹ y también asesor del Duque, que debió tener directamente a sus órdenes al capitán raguseo Juan Antonio Martín.²² Maestre Pedro Álvarez Negrón.²³ Al salir de La Coruña llevaba como pilotos a Fernán Gabriel, piloto mayor de la escuadra de Portugal,²⁴ Lope de Ozina, Andrés de Urquiza, Domingo Ochoa Iturrizalza y Antonio Francisco, además de otros ingleses y flamencos.²⁵ El capitán Alonso Vanegas, también embarcado en la capitana, citó alguno de los personajes de la nobleza que iban a bordo al describir someramente el plan de combate del galeón, entre ellos el príncipe de Asculi, el conde de Gelves, Gómez de Zapata, Luis de Córdova y Bernabé de Pedroso.²⁶ En este plan de combate también se citan a Bernardino de Velasco, Pedro de Castro, Pedro y Baltasar de Zúñiga, Jorge Manrique y Diego Maldonado.²⁷

En Lisboa, gente de mar, 177 hombres; gente de guerra, 300 hombres (80 de la compañía de Juan de Guzmán escogidos de la gente del castillo de Lisboa y 220 seleccionados de los cinco tercios que iban en la armada). En La Coruña, 161 de mar y 308 de guerra.²⁸

Historial: Tomó parte en la infructuosa operación portuguesa dirigida contra Marruecos en 1574, para la cual el rey Sebastián embarcó en el galeón *São Martinho*; al parecer iba al mando de Simão de Veiga. Al regresar a Portugal sufrió los efectos de tal temporal que estuvo a pique de hundirse.

En 1578 estuvo integrado en la armada portuguesa que transportó el ejército posteriormente deshecho en Alcázarquivir. En esta campaña el galeón estaba al mando de Manuel de Mesquita y llevaba como piloto a Manuel Fernandes. A pesar de la experiencia de estos dos buenos profesionales tuvo una colisión con un navío flamenco al salir de la barra de Lisboa que le ocasionó graves averías; no obstante pudo continuar viaje. Regresó a Lisboa a finales de 1579.²⁹ Al producirse la invasión de Portugal por las tropas del duque de Alba a mediados de 1580,³⁰ se encontraba en Lisboa preparándose para resistir a los castellanos, aunque no se opuso a la armada de Álvaro de Bazán cuando llegó a Setúbal. Sin embargo, intervino en la defensa de Lisboa como capitana, en principio al mando de Jorge

¹⁶ Doc. 4878.

¹⁷ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica 48 piezas que son las que debía tener a la salida de La Coruña. Según el doc. 5122 eran 55 piezas. En Ferrol, el primero de enero de 1591, tenía 45 piezas (doc. 7165.1). Para la artillería y municiones de los galeones de la corona de Portugal, véase SALGADO, pp. 70-76.

¹⁸ El Duque comunicó a Juan de Idiáquez el paso de Flóres de Valdés al *San Martín* por carta fechada en La Coruña, el 6 de julio (doc. 5592).

¹⁹ Embarcado por real orden de 2 de abril de 1588 (doc. 4752).

²⁰ Docs. 3891, 5814 y 6125. Había llegado a Lisboa el 30 de septiembre de 1587 (doc. 3424).

²¹ Doc. 7015.

²² Doc. 7014. Ambos eran hermanos y de Ragusa (doc. 1952). Martín fue despedido por Juan de Cardona el 19 de diciembre de 1588, y entonces elevó memorial solicitando una merced y licencia para ir a Italia (AGS, GA, Sec. M. y T. leg. 268-20).

²³ Doc. 3177. Los nombres de los maestros de los galeones figuran también en la documentación del ANTT, *Corpo cronológico*, Parte II, maço 258.

²⁴ Doc. 5824.

²⁵ Docs. 4549 y 5841. Según el italiano Juan Antonio Manona llevaba además tres pilotos ingleses (doc. 6523), uno de ellos llamado Juan Bonar escapado de la nave de Valdés antes de ser apresada (doc. 6854), otro desconocido, mientras que el tercero falleció (doc. 6774). También iba embarcado un piloto flamenco, Cornelio Hernández, que fue maltratado a su llegada a Santander, pero el Rey dio orden de corregir esta acción reprobable (doc. 6774).

²⁶ Doc. 6814. El interesante plan de combate del galeón *San Martín* fue redactado por Gerónimo de Arceo en la mar, el 7 de junio de 1588 (doc. 5291).

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados (doc. 5444).

²⁹ SALGADO, pp. 14 y 15; FONSECA, p. 646.

³⁰ En 1580/81, los galeones de Portugal eran los siguientes: *S. Martinho*, *S. Mateus*, *Santo Antonio*, *S. Francisco*, *S. Rafael*, *S. Sebastião*, *S. Pedro*, *S. Cristóvão*, *S. Miguel* y *Bom Jesus (Grajao)*. Información proporcionada por Augusto António Alves Salgado.

Tovar de Meneses, con posterioridad relevado por Pedro de Acuña. Finalmente cayó en poder de las fuerzas navales y terrestres de Felipe II.³¹

En 1581 sufrió reformas importantes para hacer frente a las necesidades portuguesas y españolas. Fue capitana de la armada de 32 navíos que al mando de Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, tenía como misión desalojar del archipiélago a los partidarios del pretendiente Dom António do Crato. Salió a la mar el 10 de julio de 1582 y derrotó a los franceses de Strozzi en el combate naval de la isla de San Miguel (Azores), el 26 de julio del mismo año.³²

Seguía al mando del capitán Marolín de Juan y llevaba de nuevo la insignia de Bazán cuando intervino en la empresa de la isla Tercera (Azores) en julio de 1583. Regresó a Cádiz el 13 de septiembre siguiente.³³ El Rey dispuso en febrero de 1584 que el portugués António Giralte se desplazase al puerto andaluz con objeto de trasladar a Lisboa los galeones que habían participado en la campaña del año anterior –entre ellos el *San Martín*– trasportando artillería destinada a montar en los navíos dedicados al comercio portugués con las Indias Orientales, Brasil y África.³⁴

Por orden del 9 de abril de 1586 se incorporó a la armada que al mando de marqués de Santa Cruz debía perseguir a Drake.³⁵ El 16 de julio de 1587 salió a la mar como capitana de esta fuerza y al mando del capitán Marolín de Juan participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y para dar protección a las flotas de Indias.³⁶ Sufrió los efectos del temporal que se abatió sobre Lisboa el 16 de noviembre de 1587.³⁷

El 25 de abril de 1588 izó el estandarte real en Lisboa como capitana general de la armada que a las órdenes del duque de Medina Sidonia participaría en la jornada de Inglaterra. Una vez finalizados los preparativos, el *San Martín*, con el resto de la armada, comenzó la salida de Lisboa el viernes 27 de mayo de 1588 y dos días después quedó fondeado en Cascaes. El 30 por la mañana se hizo a la mar,³⁸ alejándose de la costa con vientos de componente norte intentando encontrar tiempo favorable que le permitiese navegar hacia el cabo de Finisterre. Durante las jornadas siguientes, la formación procuró inútilmente ganar en latitud, pero los tiempos contrarios la llevaron el día 9 de junio hasta las cercanías del cabo San Vicente.³⁹ Cambió el viento el día 10, lo que le facilitó alcanzar los 40° de latitud. El día 14 se avistó Finisterre y el Duque reunió a bordo de la capitana una junta de generales para intercambiar opiniones sobre la jornada.⁴⁰ Doblado el cabo, se puso el viento al norte y la armada permaneció dando bordadas hasta que al atardecer del día 18 cargó el tiempo de tal forma que dispersó la armada. El *San Martín* entró en La Coruña el 19 con parte de los navíos, mientras el resto permanecía fuera de puerto, corriendo un temporal muy duro.⁴¹ En la capital gallega despalmó durante el mes de julio.⁴²

Reunida y reaprovisionada la armada, salió de La Coruña el 22 de julio pero por falta de viento tuvo que fondear sobre cabo Prior. El día siguiente reemprendió la navegación en demanda de Inglaterra. Un fuerte temporal dispersó parte de las escuadras el 27, y no consiguieron reunirse de nuevo hasta el 29 por la tarde. Este mismo día entre las 15.00 y 16.00 horas se descubrió tierra de Inglaterra que resultó ser el cabo Lizard; con tal motivo Medina Sidonia ordenó izar en el *San Martín* el estandarte real con las imágenes de un Cristo puesto en cruz y la Virgen. «Al ponerse en alto se dispararon en la capitana tres piezas y toda la gente se humilló y hizo oración, suplicando a Nuestro Señor nos diese victoria contra los enemigos de su santa fe.»⁴³

El día 29 continuó la armada una lenta aproximación a Plymouth llevada por las brisas y la corriente. Es entonces cuando tuvo lugar una reunión del consejo de generales a bordo del galeón *San Martín*.

³¹ SALGADO, pp. 16 y 17.

³² FD, *La conquista de las Azores*, pp. 22-57; CEREZO, pp. 353-364; SALGADO, pp. 21-24. En la jornada estuvo a las órdenes de Marolín de Juan y sufrió 15 muertos y 70 heridos en el combate.

³³ FD, *La conquista de las Azores*, pp. 66-82; CEREZO, pp. 364-378; SALGADO, pp. 28-30; PAZZIS, p. 235.

³⁴ SALGADO, p. 30.

³⁵ Docs. 589 y 590; SALGADO, p. 43.

³⁶ Docs. 2273, 2339 y 2343. Regresó de la campaña con fuertes averías en el bauprés y trinquete (docs. 3001 y 3176).

³⁷ Doc. 3348.

³⁸ Docs. 5231 a 5233, 5240, 5243 y 6962.

³⁹ Doc. 5306.

⁴⁰ Doc. 5321.

⁴¹ Docs. 5338, 5360, 5361, 5413 y 6962.

⁴² MN, SB, ms. 390, doc. 915.

⁴³ Docs. 5921, 6181 y 6814. Por testimonio del embajador Hierónimo Lippomano, se sabe que el estandarte exhibía una imagen de Cristo crucificado y otra de la Virgen María, sobre las cuales constaban sendas leyendas en latín que decían: «Exurge, Domini, et judica causam tuam» (Álzate, ¡oh Dios!, y defiende tu causa) y «Monstra te ese Matrem» (Muestra que eres Madre). (Docs. 5008 y 7163, cap. XV).

En ella se trató la posibilidad de atacar a la flota inglesa fondeada en Plymouth o sus accesos, idea propugnada por Leyva y Recalde, pero fue rechazada por el Duque y la mayoría de los vocales.⁴⁴ El general de la armada no comentó nada sobre esta reunión en su correspondencia al Rey ni en el diario de la campaña. Puede que tras la junta, el Duque ordenara a la capitana «que con bando público se señalase el lugar que había de guardar cada uno, y a dónde había de acudir, y quien habían de mandar y en qué lugar cuando se ofreciese pelear con el enemigo.»⁴⁵

El día 30 hacia las 15.00 horas se había avistado la flota inglesa de Howard sobre las Eddystone Rocks. A partir de la amanecida del 31, la armada prosiguió su navegación hacia el este, mientras los ingleses, que acababan de salir de Plymouth, divididos en dos escuadrones trataban de ganar el barlovento a los españoles para alcanzar su retaguardia. Uno de ellos, al mando de Drake, lo consiguió dando bordadas entre la costa y la armada; mientras, el grueso inglés a las órdenes de Howard lo lograba por medio de un gran rodeo por el sur de los españoles. Una vez alcanzados sus objetivos, casi simultáneamente Howard atacó el centro español y el *San Martín* entró en combate, mientras que Drake lo hacía sobre la retaguardia, ataque que fue interceptado por Recalde. En auxilio de este general acudió el *San Martín*, y entre ambos consiguieron la retirada de los ingleses.⁴⁶

Finalizadas las acciones, ocurrieron los desgraciados accidentes de la colisión de la nao *Nuestra Señora del Rosario* con otro navío y la voladura –al parecer intencionada– de la urca *San Salvador*. Las desafortunadas disposiciones de Medina Sidonia, mal aconsejado en ambas ocasiones, propiciaron la pérdida de los dos barcos que fueron apresados por el enemigo. El primero de agosto, el Duque modificó el dispositivo de la armada, lo cual no afectó al *San Martín*, que continúa en el centro de la formación.

Desde la madrugada del 2 de agosto se produjeron acciones entre varios escuadrones de ambos contendientes. De nuevo aislado el galeón *San Juan* de Recalde, Medina Sidonia acudió en su ayuda. Es en este momento cuando la capitana general española quedó a su vez en solitario, circunstancia que fue aprovechada por Howard para acercarse al Duque encabezando una formación constituida por los mejores navíos de la Marina Real inglesa. El *San Martín*, viendo que el enemigo aproaba hacia él, amainó las velas de gavia, facheándose al viento esperando la llegada del *Ark Royal* y el escuadrón que le seguía, al parecer en línea de fila por primera vez en la historia naval. Al pasar sucesivamente a la altura del galeón español, cada navío inglés disparó su andanada correspondiente, acción respondida con gallardía por la capitana de Medina de forma tan efectiva que los navíos de la cola inglesa realizaron su pasada a mayor distancia que los de cabeza, los cuales lo habían efectuado a tiro de mosquete.

Pasado el primer ataque, que duró hora y media, llegó Oquendo con la nao *Santa Ana* en apoyo del Duque y se interpuso entre el *San Martín* y los enemigos, haciendo un fuego vivo que dirigió el propio general guipuzcoano; enseguida se incorporó Agustín Mexía con el galeón *San Luis* y sucesivamente lo hicieron el galeón *San Marcos* del marqués de Peñafiel junto con otros que habían acudido en socorro de Recalde, el cual se incorporó a la cola del grupo que socorría al *San Martín*. Al observar el Almirante el gran consumo de pólvora y municiones y el escaso efecto de los impactos en los navíos españoles, optó por retirarse definitivamente y romper el contacto balístico. Esta acción había durado cerca de tres horas hasta bien avanzada la tarde; el *San Martín* disparó 120 cañonazos y los ingleses unos 500. Las bajas en la capitana española fueron tan solo de dos soldados muertos, mientras que en el conjunto de la armada murieron sobre cincuenta hombres y sesenta resultaron heridos. Las pérdidas inglesas como siempre se desconocen, aunque tampoco debieron ser significativas.

En proporción a los aproximadamente cinco mil disparos efectuados durante las acciones de este día, las averías serían ligeras. Las únicas conocidas y más notables fueron las del galeón *San Martín*. Según el capitán Alonso Vanegas recibió más de cincuenta cañonazos, rompiendo el estandarte real por dos partes y mucha jarcia cortada. En el casco, debajo de la línea de flotación, impactaron proyectiles que le produjeron vías de agua, inmediatamente reparadas por dos buzos con planchas de plomo.⁴⁷

⁴⁴ Doc. 6112, billete n.º 4 y 6814.

⁴⁵ Era la asignación de puestos en lo que hoy en día es un verdadero «plan de combate» aplicado al galeón *San Martín*, tal y como el capitán Vanegas lo describió (doc. 6814). Gerónimo de Arceo había redactado este plan el 7 de junio de 1588 (doc. 5291).

⁴⁶ Docs. 6111, 6236 y 6814.

⁴⁷ Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6814, 6962 y 7105. Según Jorge Manrique y Marolín de Juan, el *San Martín* respondió al ataque «con tanta gallardía que de solo una banda arrojó al pie de cien balas»; combatió en solitario durante hora y media sin que lo quisiesen abordar (doc. 6098).

El día 3 se libraron escaramuzas entre la retaguardia española y los navíos ingleses sin mayores consecuencias. El Duque reunió de nuevo a sus generales en el *San Martín*, acordando finalmente reforzar la retaguardia y redistribuir los víveres.⁴⁸ La armada prosiguió su derrota hacia levante seguida de cerca por la inglesa.

El día 4, coincidiendo con el final de unas acciones protagonizadas por las galeazas, a eso de las diez de la mañana, el viento escaso pero suficiente se puso del SW, lo que permitió a los cinco mejores navíos del escuadrón de Howard, encabezado por el *Ark Royal*, arrumbar hacia el NE para apoyar a Frobisher, pero en la derrota se interpusieron el *San Martín* y la galeaza *Napolitana* de Perucchio Morán, los cuales, procedentes de la vanguardia española, acudían en socorro de Leyva y las galeazas, que se encontraban aisladas en este momento. Siguió un encarnizado combate entre ambas capitanas, pues la distancia que las separaba –dos o tres veintenas de pasos según los ingleses– era inferior a la de las jornadas precedentes, además la mar llana permitía abrir las portas de las baterías bajas de ambos navíos y por lo tanto empezó a jugar la artillería gruesa que montaban. En auxilio de Medina Sidonia concurren sucesivamente el galeón *San Luis*, de Agustín Mexía, el galeón *San Juan*, de Juan Martínez de Recalde; el *San Juan*, el menor, de Diego Enríquez; la nao *Santa Ana* de Miguel de Oquendo y el galeón *La Ascensión*, que cubrieron eficazmente al *San Martín*, siendo sobresaliente su actuación. Al acudir otros bajeles españoles, el enemigo se retiró, quedando su capitana malparada de algún cañonazo de Oquendo y algo sotaventada.

Aparte de esta acción principal se registraron otras escaramuzas parciales de escasa duración; en ellas destacaron, según las relaciones inglesas, los navíos *Nonpareil* de Thomas Fenner y el *Mary Rose* de Edward Fenton, que permanecieron cierto tiempo combatiendo sin gavias en las inmediaciones de la armada. Mientras tanto, en el norte de ambas formaciones, el *Triumph* de Frobisher seguía con dificultades, sin apenas viento, y a remolque de once esquifes trataba de alejarse de la amenaza procedente del *Gran Grín* de Pedro de Mendoza, el *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez, el *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas y otros, a los que más tarde se unieron el *San Martín*, el *San Marcos* del marqués de Peñafiel, el *San Juan* de Recalde y el *Santa Ana* de Oquendo.

Frobisher estaba en tan gran apuro que se vio precisado a solicitar socorro disparando varios cañonazos, al mismo tiempo que arriaba el estandarte, mientras las lanchas continuaban remolcando al *Triumph* desesperadamente. Los navíos españoles, recordando que era el día de Santo Domingo, estaban a punto de abordar al enemigo y obtener una presa, cuando refrescó el viento que se puso probablemente del cuarto cuadrante, librando del acoso a la capitana británica que largó los remolques y escapó, por más que intentasen seguirla la nao *San Juan de Fernandome* y otro galeón de los más ligeros de la armada. Ese mismo viento dio de nuevo el barlovento a los ingleses, y Medina Sidonia, al considerar inútiles los esfuerzos para abordar al enemigo y que estaba próximo a la isla Wight, decidió proseguir el viaje hacia Flandes con buen viento, quedando la flota de Howard muy retrasada. Eran las dos o tres de la tarde.⁴⁹

El día 5 continuó la lenta navegación de las dos formaciones hacia la costa francesa manteniéndose a escasa distancia entre ambas, de tal forma que en la amanecida del día 6 se encontraban a poco más de tiro de cañón. Tras celebrar una nueva junta de generales en el *San Martín*, el Duque decidió fondear con la armada hacia las 16.00 horas del mismo día sobre Calais, a la espera de los movimientos del duque de Parma, mientras el enemigo hacía lo propio en las cercanías y a poniente de los españoles.⁵⁰ Así permanecieron los españoles en tensa espera, hasta que en la medianoche del 7 al 8 de agosto se observó desde la armada el encendido de ocho brulotes y el inicio de su aproximación en línea de frente. Vista la maniobra por la galeaza capitana *San Lorenzo*, próxima al galeón *San Martín*, disparó una pieza de advertencia. Entonces el Duque ordenó abandonar el fondeadero y regresar a él una vez hubiese cesado el peligro.⁵¹ Los brulotes pasaron entre la armada y la costa sembrando el pánico en no pocos navíos españoles.⁵²

⁴⁸ Doc. 1245.

⁴⁹ Docs. 6000, 6098, 6173, 6174, 6181, 6236, 6238, 6239, 6366, 6500, 6513, 6656, 6683, 6814 y 7105. El *San Martín* perdió en las acciones la trinca (el estay) del palo mayor y le mataron algunos soldados (docs. 5996 y 6236), dos según Coco Calderón (doc. 6500) y Vanegas (doc. 6814); este último añade que el número total de bajas experimentadas ese día por la armada fue de 50 muertos y 70 heridos, y se dispararon alrededor de 3.000 cañonazos, de los que bastantes alcanzaron a la capitana general española; uno de ellos mató a dos soldados (doc. 6111).

⁵⁰ Doc. 6098.

⁵¹ Doc. 6125.

⁵² Docs. 6236 y 6500.

En cumplimiento de la orden, el *San Martín* largó todo el aparejo para arrumbar al norte y evitar los brulotes; luego viró poniéndose a gobernar de bolina, pues el viento era del tercer cuadrante, para recuperar el antiguo fondeadero. Al no conseguirlo, dio fondo de nuevo a tres leguas de Calais, una más hacia Dunquerque de la situación primitiva alcanzada el día 6, aproximadamente a la altura de Gravelines (Francia), disparando cañonazos para que el resto de la armada hiciese lo mismo y volver a reunirla. Sólo le imitaron la nao *Santa Ana* de Oquendo, el galeón *San Marcos* del marqués de Peñafiel, el galeón *San Juan*, de Diego Enríquez, y varios pataches.⁵³

Los ingleses habían observado el desorden del enemigo ocasionado por los brulotes, pero prudentemente esperaron a la amanecida para atacar. Tal como estaba acordado en el consejo de generales que había reunido Howard el día 7, la aproximación a la armada española debía efectuarse en columnas o escuadrones independientes entre sí; la primera, conducida por el *Ark Royal* de Howard, arrumbó hacia la galeaza *San Lorenzo*, que se encontraba en dificultades. La segunda se dirigió hacia el grupo que rodeaba al *San Martín*. Medina Sidonia reaccionó al observar las intenciones del enemigo ordenando levar y ponerse en movimiento hacia el resto de la armada con la idea de recogerla y volver al fondeadero primitivo, pues ya estaba muy próxima a los bajos de Flandes. Mientras navegaban al NE ciñendo el viento del tercero y cuarto cuadrantes que iba refrescando, el Duque envió embarcaciones para avisar de este riesgo a sus subordinados y ordenar a la armada que se mantuviese a la orza para evitarlo.

El enemigo se acercaba, por lo que el capitán general se atravesó con el *San Martín* secundado por el resto de los navíos que le acompañaban con el propósito de interceptar su progresión hacia el grueso de la armada, que iba reagrupándose lentamente a una distancia de tres a seis millas.⁵⁴ Comenzó un duelo artillero entre la capitana española y el escuadrón enemigo, integrado probablemente por el *Victory* de John Hawkins, el *Mary Rose* de Edward Fenton, el *Dreadnought* de George Beeston, el *Swallow* de Richard Beeston y otros navíos. Rodearon al *San Martín*, en ocasiones a tiro de arcabuz, pero sin llegar al abordaje; «le dieron tantos cañonazos que fue maravilla que no lo echaran al fondo, porque las balas con que le tiraban eran de hierro colado de peso de cincuenta arrates (cerca de cincuenta libras equivalentes a veintitrés kilogramos) conforme se pesaron en el galeón; y con ser este galeón, en partes, de siete forros, también los atravesaban las balas como si fuese una sola tabla.» La relación añade que si no fuese por el achique del agua y el taponamiento de los impactos con planchas de plomo, el galeón se hubiese hundido. Los ingleses cesaron el ataque al *San Martín* y acompañantes hacia las 15.00 horas, abandonándolos sin lograr su destrucción, que debieron suponer imposible, para dirigirse hacia el centro de la armada que se encontraba al NE. En esta acción parcial intervinieron también, entre otros, el galeón *San Marcos* del marqués de Peñafiel, que siempre se mantuvo en las proximidades de Medina Sidonia,⁵⁵ y la nao *Santa Bárbara*, de la escuadra de Oquendo, cuyo capitán era Francisco de Segura.⁵⁶

El resto de los navíos ingleses pasó de largo en seguimiento de la armada que continuaba su progresión hacia el NNE con viento SSW, a juicio de Winter agrupada en formación de media luna y manteniendo un buen orden.⁵⁷ Era la tercera columna de ataque a cargo de Henry Seymour a bordo del *Rainbow*, acompañado por el *Vanguard*, de William Winter, el *Antelope* de Henry Palmer y otros. Se dirigieron hacia el ala de estribor de la retaguardia española para combatir los navíos que iban quedando rezagados, alcanzándolos a media mañana –entre las 09.00 y 10.00 horas– a la altura de Gravelinas. Rodearon estos navíos atrasados, cuya identidad se desconoce –posiblemente el galeón *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas, capitana de la escuadra de Castilla, *La Regazona* de Bertendona, el galeón *San Juan* de Diego Enríquez y la nave *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez– sometiéndolos a un fuerte cañoneo.

A todo esto, Recalde había sido atacado de nuevo duramente y los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan* a duras penas lo sacaron del apuro, iniciando la navegación para reincorporarse a la retaguardia española de la que se encontraban rezagados. De nuevo volvieron a verse envueltos

⁵³ Docs. 6238, 6239 y 6500.

⁵⁴ Docs. 6077, 6104, 6107, 6125 y 6181.

⁵⁵ Docs. 6125, 6236, 6238, 6239, 6478, 6500, 6566 y 6814. Vanegas especificó que la capitana española tuvo 17 navíos enemigos por babor y siete por estribor, y que ese día el *San Martín* sufrió 107 impactos de cañón que ocasionaron muchas averías; a su vez disparó 300 cañonazos (doc. 6814). Coco también relacionó los daños sufridos por la capitana en el doc. 6500.

⁵⁶ La nao realizó 53 disparos de artillería sobre el enemigo cuando se encontraba en las proximidades del *San Martín* (AGS, CMC, S. serie, leg. 460, fol. 166v).

⁵⁷ Docs. 6104 y 6107.

durante la tarde por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del almirante –el *Ark Royal*, el *Golden Lion* de Thomas Howard y el *White Bear* de lord Sheffield– que también se dirigían hacia la retaguardia española para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. La almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis* de Agustín Mexía, la nave *La Rata* de Alonso de Leyva y la urca almiranta *San Salvador*, viraron en auxilio de los dos galeones y la nao, consiguiendo gracias a este movimiento la retirada momentánea del enemigo.

En las acciones posteriores, la nao *Begoña* fue socorrida por el galeón *San Martín*; según el capitán Vanegas, testigo presencial a bordo de la capitana, la nao «que estaba muy empeñada y metida en los enemigos, se recobró, donde se vio el temor que a la real le tenían, y que no osaban abordar alguna nao de las nuestras, sino de lejos con su artillería y pólvora que cierto era muy mejor.»⁵⁸ Lo mismo hizo la capitana española con el galeón *Santiago* de la escuadra de Portugal cuando se vio rodeado por 17 navíos enemigos.⁵⁹ No obstante, nada pudo hacer para evitar la retirada y deriva de los galeones *San Felipe* y *San Mateo* hacia la costa de los Países Bajos, muy maltratados por el fuego enemigo, así como la pérdida de la nao *María Juan*.

Las acciones cesaron por completo hacia las 18.00 horas por el cansancio de las dotaciones y la escasez de pólvora y proyectiles en la flota inglesa, que rompió el contacto y se mantuvo en las proximidades de la armada siguiendo su lenta progresión hacia el NE.⁶⁰ Refiere el capitán Alonso Vanegas, embarcado en el galeón *San Martín*, que la armada española tuvo este día 600 muertos y 800 heridos.⁶¹ Fenner evaluó en tan solo sesenta bajas las pérdidas humanas sufridas por los navíos de la Reina,⁶² mientras que los avisos de Antonio de Vega las ascendieron a 300.⁶³

La mar era tanta que impedía reparar las averías de los navíos españoles malparados por el fuego enemigo, de tal forma que el mismo *San Martín* estuvo en riesgo de perderse. Aunque al parecer el Duque deseaba permanecer en las mismas aguas del combate e incluso revolverse con toda la armada de nuevo contra el enemigo, los pilotos y demás consejeros a bordo de la capitana le quitaron la idea de la cabeza pues el viento reinante del NW y las mareas no le dejaban más opciones que salir al mar del Norte o abatir hacia los bancos de Zelanda.⁶⁴ En la armada poca gente durmió aquella noche, pues todos eran conscientes de la proximidad de los bajos y del enemigo.⁶⁵

El 9 de agosto, entre las 02.00 y 04.00 horas se levantó viento WNW muy fuerte con la flota inglesa en las proximidades de la armada a legua y media sin querer aproximarse más. El *San Martín* en la retaguardia intentaba ceñir el viento todo lo posible procurando no alejarse de Flandes pero abatía hacia la costa zelandesa. Al amanecer cayó la fuerza del viento y los españoles avistaron por la popa a poco más de dos millas la fuerza de Howard, compuesta por 109 velas. Con el *San Martín*, se encontraba un grupo de navíos, mientras el resto de la armada estaba lejos, sotaventada. Los ingleses se aproximaron a la capitana española, pero esta aproó al viento siendo imitada por los buques que la acompañaban, y a su vista el enemigo se fue quedando. El Duque tiró dos piezas para recoger la armada y envió un patache a todos los navíos sotaventados para que ciñesen el viento del NW lo más posible pues iban hacia los bajos que tenían muy próximos. El momento fue tan crítico que al llegar a las seis brazas y media de sonda los pilotos casi dieron por perdida la armada, tanto que los ingleses no se aproximaron

⁵⁸ Doc. 6814.

⁵⁹ Doc. 6962.

⁶⁰ Docs. 6104, 6107 y 6181. El combate duró hasta las 16.00 horas según el doc. 6656.

⁶¹ Doc. 6814. Vanegas especificó que en el galeón *San Martín* resultaron muertos 12 soldados y heridos otros 20 (doc. 6814). Según fuentes españolas menos precisas, en el mismo galeón se contabilizaron en aquella jornada entre treinta y cuarenta muertos y muchos quedaron mutilados de brazos y piernas. Murieron Felipe de Córdoba, de un balazo que le llevó la cabeza, y el piamontés Pedro de Mendoza de otro, así como que Pedro Enríquez perdió una mano (docs. 6181, 6229, 6500, 6529, 6538 y 6566). Los docs. 6238 y 6239 puntualizan que Pedro de Mendoza, del hábito de Santiago, murió en el galeón *San Marcos*, mientras en el doc. 6500, Coco Calderón dice que Felipe de Córdoba, hijo de don Diego de Córdoba, caballero mayor de Su Majestad, murió en el mismo galeón de un balazo que le llevó la cabeza. Baltasar de Zúñiga trajo a la corte el 24 de septiembre las noticias de estas muertes que enseguida fueron de conocimiento público; al enterarse Su Majestad, hizo de su cámara al marqués del Carpio, hermano de Felipe de Córdoba (docs. 6529, 6538, 6628 y 6703).

⁶² Doc. 6163. Van Meteren cifró en 100 hombres las bajas inglesas de aquel día (doc. 7037).

⁶³ Doc. 6234.

⁶⁴ Doc. 6236.

⁶⁵ Doc. 6125.

por considerar como segura la varada de sus enemigos.⁶⁶ Pero milagrosamente, hacia las 11.00 horas el viento roló al WSW y la armada logró poner proa al mar abierto.⁶⁷

Por la tarde del mismo día 9, Medina Sidonia reunió consejo de generales en el *San Martín* – Leyva, Recalde, Bobadilla y Diego Flóres–⁶⁸ para adoptar una decisión definitiva sobre los movimientos futuros de la armada. El Duque expuso a los presentes el estado de la armada y la falta de municiones. Les consultó «que dijese si era bien volver a la canal de Inglaterra o volver por el mar del Norte a España, pues del duque de Parma no había aviso que pudiese salir tan presto. Todos los del consejo se resolvieron en que se volviese a la Canal si el tiempo diese lugar para ello, y si no, que obedeciendo al tiempo se volviese por el mar del Norte a España, atento que la armada había tanta falta de todas las cosas necesarias, y estar desaparejados los bajeles que hasta ahora habían hecho resistencia.»⁶⁹ No obstante, esta última opción de regresar a España dando la vuelta por el norte de las Islas Británicas fue adoptada contra la tenaz oposición de Martínez de Leyva y Recalde.⁷⁰

La fuerza del viento del SSW fue creciendo y la armada mantuvo la derrota hacia el norte seguida por el enemigo. El 10 de agosto persistió el hostigamiento de la flota de Howard a unas tres o cuatro millas, sin aproximarse demasiado. Por la tarde, cayó el viento y el enemigo se acercó a la retaguardia española, «y viéndolo el Duque y que en la retaguardia iban pocos bajeles con Juan Martínez de Recalde, amainó las velas de gavia, se atravesó aguardando la retaguardia y tiró tres piezas con un intervalo de tiempo la una de la otra, para que nuestra armada que iba a todas velas amainase y se atravesase aguardando la retaguardia y su capitana.» Al observar este movimiento imitado por doce bajeles de los mejores, el enemigo acortó el aparejo y paireó sin llegar a utilizar la artillería.⁷¹

El 11 de agosto la flota de Howard proseguía el hostigamiento a la armada desde lejos con el mismo viento fresco. Por la tarde forzó la vela e inició la aproximación, pero al atravesarse de nuevo el *San Martín* y las galeazas, se detuvo sin llegar al alcance de la artillería.

El día 12 amaneció con los navíos ingleses próximos a la armada, al parecer con intenciones de combatir, pero al observar que los españoles iban en buena formación con la retaguardia reforzada, se fueron separando y pusieron proa a Inglaterra hasta que finalmente dejaron de verse.⁷² En la armada empezaban a escasear los alimentos, lo que unido a la falta de leña para cocinar, el frío, la escasa ropa que traían las dotaciones y lo poco que comían por el racionamiento de los alimentos, fue la causa de que comenzase a enfermar la gente, de modo que a partir de entonces, aunque eran calenturas, morían «como de muy fina pestilencia», de suerte que el que enfermaba era raro que escapase de la muerte.⁷³

El 17, la armada pasó a la altura de Moray Firth (Escocia). El día siguiente rebasó los 58° de latitud para navegar entre las islas Orkney y Shetland, al sur y cerca de la Fair Isle que fue avistada hacia las 11.00 horas. Una vez sobrepasadas las islas Sanday y North Ronaldsay (Orkney) cambió de rumbo al oeste en 59°,5 de altura.

El 20 de agosto, cuando la armada se encontraba en 60° de latitud, «habiendo doblado las islas últimas de Escocia al norte» de vuelta para España, el Duque decidió enviar a Baltasar de Zúñiga a la corte, con la relación de la campaña a fin de informar a Su Majestad personalmente acerca de lo sucedido como testigo muy cualificado. Medina Sidonia pretendía dirigirse a La Coruña, y consideraba que si llegase no sería poco milagro, «según el viaje largo y la falta de comida y bebida que en efecto vamos padeciendo, y la gente muy enferma y entre muertos y heridos muchos.»⁷⁴ Baltasar de Zúñiga fue destacado hacia España en un patache el día 21 cuando estaba cerca de la costa de Irlanda.⁷⁵ El 24 proseguía la derrota de la armada con muy buen tiempo.⁷⁶ No obstante, a partir de este día Medina Sidonia empezó a notar la desaparición de algunos navíos principales, destacados accidentalmente del grueso, principiando por los de Alonso de Luzón, Juan Gómez de Medina, Martínez de Leyva y otros

⁶⁶ Doc. 6814.

⁶⁷ Docs. 6125, 6229, 6236, 6238, 6239, 6500 y 6814.

⁶⁸ Docs. 6238, 6239 y 6500.

⁶⁹ Docs. 6125, 6236, 6238, 6239 y 6500.

⁷⁰ Docs. 6170 y 6683.

⁷¹ Doc. 6112, billete n.º 6, 6125, 6220, 6236, 6238, 6239, 6814 y 6962.

⁷² Doc. 6236.

⁷³ Doc. 6513. Fray Bernardo de Góngora escribía el 15 de agosto desde latitud 62° que «tengo frío porque yo salí sin ropa por milagro de la nao de don Pedro de Valdés, y el propio Duque me ha dado un herreruelo suyo.» (Doc. 6161).

⁷⁴ Doc. 6219.

⁷⁵ Docs. 6238 y 6239.

⁷⁶ Doc. 6683.

que hasta el día 18 habían navegado muy maltratados y faltos de todo pero en conserva del galeón *San Martín*.⁷⁷

Cuando esto sucedía en la costas septentrionales de Irlanda, el cuerpo de la armada amanecía el 25 de agosto en calma pero enseguida saltó el viento al sur y muy fresco. La noche del 25 al 26 entró una gran cerrazón con falta de visibilidad «de manera que nunca vimos nao ni fanal», según Marcos de Aramburu embarcado en la nao *San Juan Bautista*.⁷⁸ El 26, al clarear el día, Recalde se encontraba solo con un grupo de naos sin saber dónde estaba el resto de la armada. No logró la reunión con el grueso por más esfuerzos que realizó. En estos momentos el galeón *San Martín* era acompañado por unas 90 velas.

Mientras numerosos navíos separados de la armada se debatían azotados por los malos tiempos reinantes sobre las costas de las Islas Británicas, el duque de Medina Sidonia continuaba la navegación hacia el sur en demanda del cabo de Finisterre con la pretensión de entrar en La Coruña. Desde el 3 de septiembre, en que envió su última comunicación al rey, hasta el 18 siguiente fue seguido por 60 navíos. Este último día, en latitud 45° –a unas 60 millas de cabo Ortegal– sufrieron los efectos de un gran temporal que dispersó la formación quedando tan solo once navíos en la conserva del galeón *San Martín*. Cuando abonanzó, con viento del oeste alcanzaron los 43°,5 en la amanecida del día 21. Al clarear descubrieron tierra que creyeron ser las islas Sisargas. Del error en la recalada –alrededor de 35 millas– les sacó una carabela de la armada que había llegado a tierra anteriormente, avisando que se encontraban sobre Santander, con grave riesgo de perderse en la costa. Como el viento había calmado, la mar de fondo les llevaba hacia tierra, por lo que el Duque solicitó socorro a cañonazos. Salieron en su auxilio varias embarcaciones, lo cual permitió dar la vela en demanda de puerto, pero por la marea contraria, el *San Martín* y acompañantes abatieron hasta la punta de Noja, unas millas al levante de Santander, donde fondearon el mismo día 21 en la esperanza de ganar este puerto durante la siguiente marea. El Duque, enfermo, desembarcó precipitadamente del galeón para trasladarse a la capital montañesa, dejando al general Diego Flóres al mando de aquellas reliquias de la armada.⁷⁹

Cuando el Duque viajó a Santander, el viento cargó sobre los navíos y Flóres se vio precisado a dirigirse a Laredo donde fondeó el día 22 con el *San Martín*, 20 naos gruesas y la galeaza *Napolitana*, a la espera de tiempo favorable para reunirse con las ocho que ya se encontraban en Santander; mientras, otras se dirigieron a Vizcaya al mando de Miguel de Oquendo, además de seis o siete que voltejaban a la vista del puerto.⁸⁰ Por encargo del propio Duque, el contador Pedro Coco Calderón las condujo a Santander entre el 28 de septiembre al primero de octubre, de tal forma que en este puerto quedaron fondeados con la capitana un total de 36 galeones, naves y urcas, y 14 pataches, zabras y carabelas, menos la galeaza *Napolitana* que lo hizo posteriormente.

El *San Martín* llegó con 138 hombres de mar y 180 soldados;⁸¹ como en la última muestra tomada en La Coruña tenía 161 y 308 respectivamente,⁸² es de presumir muriesen en la jornada 23 marineros y 128 soldados.⁸³ Traía 70 quintales de pólvora y 1.243 balas de artillería (650 de hierro, 43 enramadas de bronce, 450 de piedra y 100 de plomo), y como salió de Lisboa con 140 y 2.400, respectivamente, el consumo en la jornada debió de ser 70 quintales de pólvora y 1.157 balas de artillería.⁸⁴

⁷⁷ Doc. 6500.

⁷⁸ Doc. 6764.

⁷⁹ Doc. 6480. A la vista del puerto de Santander, refiere Gonzalo de Eraso, el Duque fue «a tierra en una pinaza antes de entrar en él, y Diego Flóres intentando hacer lo mismo, por haber saltado en ella antes que el Duque si no le apretara a que volviera al bajel (galeón *San Martín*), ordenándome que yo (Eraso) no le desamparase, como lo hice hasta volverle al dicho puerto, lo cual el dicho Diego Flóres no hizo aunque el contador Calderón le requirió en Laredo se embarcase en él hasta meterle aquí (Santander)». (Doc. 6577). El *San Martín* y la galeaza *Napolitana* fondearon próximas en la bocana del puerto para proteger su entrada y asegurar los navíos que estaban en el interior, así como se dispusieron baterías de artillería en tierra (docs. 6726 y 6736).

⁸⁰ Docs. 6480, 6532 y 6534. En estas cartas dirigidas al Rey y fechadas en Santander el 23 y 27 de septiembre, Medina Sidonia reflejó los trabajos y penalidades que padecieron las dotaciones de los navíos de la armada en su viaje alrededor de las Islas Británicas.

⁸¹ Docs. 6534, 6578, 6599 y 6772.

⁸² Docs. 5052 y 5734.

⁸³ Según el propio Duque, murieron a bordo 180 hombres de enfermedad; de los cuatro pilotos, fallecieron tres; de los sesenta hombres de su servicio, solo quedaron dos (doc. 6480). Las diferencias con las cifras anteriores pueden achacarse al trasiego de personal entre los navíos que hubo durante la campaña. Al parecer, mucha gente murió tras haber ingerido los 127 quintales de bizcocho podrido almacenado en el escotillón de popa del galeón *San Martín* (doc. 6868).

⁸⁴ Docs. 5052 y 6835.

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 89 hombres;⁸⁵ dos días más tarde, Cardona informó sobre los pertrechos necesarios para aderezar el galeón,⁸⁶ reparaciones que dieron comienzo inmediatamente.

De las 03.00 horas del 8 de diciembre hasta la misma hora del día siguiente, un gran temporal se abatió sobre las costas del norte de España.⁸⁷ En Santander, el *San Martín* se libró de accidentes por tener a bordo marinería procedente de la nave *La Anunciada* hundida en Irlanda.⁸⁸ En el mismo puerto, el galeón fue reparado a fondo de tal forma que volvió a servir «más fuerte y más de servicio que cuando salió de Lisboa».⁸⁹

El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander.⁹⁰ Como capitana de la armada del general Alonso de Bazán y almirante Juan de Villaviciosa, salió a la mar el 22 de julio de 1589 para proteger la llegada de los navíos que regresaban a la Península, tras el ataque de Drake en Galicia y Portugal. Antes de llegar a La Coruña, Alonso de Bazán dejó en Lisboa en septiembre, entre otros navíos, el galeón *San Luis* y las zabras *Julia* y *Augusta*.⁹¹ El 12 de noviembre de 1589, la armada de Bazán, con la insignia en el *San Martín*, llegó a Ferrol para efectuar reparaciones.

Las obras avanzaban lentamente por falta de materiales y calafates,⁹² cuando llegaron a oídos de Felipe II las noticias de los preparativos ingleses de lord Thomas Howard para interceptar las flotas hispano portuguesas en su recalada en las Azores; en efecto, el inglés salió de Plymouth el 5 de abril de 1591 con 22 navíos. Para hacer frente a la amenaza, el monarca designó a la armada del Océano de 55 navíos a cargo de Alonso de Bazán con la insignia izada en el nuevo galeón *San Pablo*, donde se había trasladado procedente del *San Martín*; no obstante, este último navío participó en la jornada al mando de Martín de la Serna, llevando a bordo al maestre de campo Gaspar de Sousa, 276 hombres de guerra y 154 de mar. Bazán salió de Ferrol el 12 de agosto con 63 navíos y fondeó en Angra el 20 siguiente. El 8 de septiembre sorprendió a Howard a la altura de la isla Flóres, forzándole el día 9 al abandono de las aguas del archipiélago salvando así las flotas, no sin antes haber perdido los ingleses el navío *Revenge* del vicealmirante Sir Richard Greynvile o Grenville, y los españoles el galeón *Ascensión* y la capitana portuguesa de Luis Cousinho.⁹³

El 29 de diciembre de 1591 se hallaba en Lisboa, de donde pasó a Sevilla en fecha desconocida.⁹⁴ Por orden real, el *San Martín* junto con otros dos galeones lusitanos –*Santiago* y *San Cristóbal*– fue devuelto a la corona de Portugal el 28 de enero de 1592 cuando se encontraba en Sevilla y regresó a Lisboa ese mismo año. A pesar del esfuerzo realizado para reparar los navíos y poder concurrir a la llegada prevista de las flotas en unión de los castellanos en el verano de 1592, no se logró hasta finales de este año. De todas maneras, el mal estado de los tres galeones, debido a su vejez y las lluvias intensas de marzo de 1593, aconsejó su desguace ese mismo año; sus materiales fueron empleados en el alistamiento de otros navíos, en concreto del galeón *San Pablo*, de Castilla.⁹⁵ Así terminó de modo tan poco lucido el *São Martinho* o *San Martín*, sin duda uno de los navíos más célebres y admirados de la historia de las Marinas portuguesa y española.

⁸⁵ Doc. 6861.

⁸⁶ Doc. 6866.

⁸⁷ Docs. 6913 y 6914.

⁸⁸ Doc. 6914.

⁸⁹ Doc. 7055.

⁹⁰ Doc. 7075.

⁹¹ MN, VP, t. 1B, doc. 68-17, fol. 237; SALGADO, p. 115.

⁹² El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, Ms. 391, docs. 1066 y 1074).

⁹³ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82. El galeón *San Martín* se encontraba en Ferrol el 1 de enero de 1591 con 45 piezas de artillería de bronce (doc. 7165.1). El galeón *Ascensión* y el filibote de Coutinho fueron los únicos navíos de la armada de Alonso de Bazán que resultaron hundidos por vías de agua el 9 de septiembre tras abordar por la proa al *Revenge* (MN, SB, ms. 391, doc. 1121).

⁹⁴ MN, SB, ms. 391, doc. 1132.

⁹⁵ SALGADO, pp. 120-121, y otras informaciones del mismo autor.

Galeón *San Juan* (almiranta general), o *São João*

Fue uno de los dos galeones construidos en Oporto entre 1583 y 1586, siendo esta la fecha en que consta la primera referencia.⁹⁶ Arbolaba dos mesanas (mesana y contramesana).⁹⁷ Era grande y bien armado.⁹⁸

Porte: 1.050 toneladas españolas de sueldo,⁹⁹ unos 700 toneles machos¹⁰⁰ y 700 toneladas portuguesas.¹⁰¹

Dimensiones estimadas: eslora 36,12; manga 10,78; puntal 5,74 m.¹⁰²

Artillería: En la jornada montaba cuatro culebrinas, doce medias culebrinas, cinco medios cañones, cinco sacres, ocho pedreros, catorce falcones pedreros y diez versos, en total 58 piezas. Era «la más bien artillada de la armada».¹⁰³

Dotación: Desde el 26 de marzo de 1588 llevaba a bordo a Juan Martínez de Recalde, almirante general de la armada por orden del duque de Medina Sidonia.¹⁰⁴ Capitán del galeón, Celedón de Lejabeytu (nombrado el 24 de mayo de 1588); maestros, Pedro Francisco (octubre de 1587) y Cristóbal Álvarez; posteriormente quizá Pedro de Bringas.¹⁰⁵ Iban embarcados, entre otros, el médico doctor Francisco Martínez, que en 1589 sería protomédico de la armada;¹⁰⁶ el aventurero Pedro de Idiáquez, herido en una mano en el combate de Gravelinas¹⁰⁷ y Ruy Díaz de Mendoza, fallecido en la mar durante el viaje de regreso frente a Noruega; era hijo de tierna edad de Antonio Hurtado de Mendoza, general de los pataches y zabras.¹⁰⁸ En Lisboa estaba embarcado en este galeón el contador Pedro de Igueldo.¹⁰⁹

En Lisboa, gente de mar, 179 hombres; gente de guerra, 321 hombres (99 de la compañía de Juan de Luna, 95 de la Pedro Manrique, 87 de Gómez de Carvajal y 40 de Juan de Guzmán escogidos de la gente del castillo de Lisboa y 220 seleccionados de los cinco tercios que iban en la armada). En La Coruña, 156 de mar y 366 de guerra.¹¹⁰

Historial: Por orden del 9 de abril de 1586 se incorporó a la armada que al mando de marqués de Santa Cruz debía salir en persecución de Drake.¹¹¹ El galeón, a cargo de Francisco de Aledo, se hizo a la vela el 16 de julio de 1587 con esta fuerza y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección a la recalada de las flotas de Indias.¹¹² Sufrió los efectos del temporal que se abatió sobre Lisboa el 16 de noviembre de 1587.¹¹³ Juan Martínez de Recalde embarcó en él hacia el 26 de marzo de 1588. El general estaba enfermo, por lo que tuvo que desembarcar hasta que regresó a bordo el 28 de mayo, un tanto recuperado pero aún con fiebres.¹¹⁴

⁹⁶ *Ibidem*, p. 30, y la información proporcionada recientemente por este mismo investigador. Respecto a la fecha de construcción, CASADO en *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, p. 206, se inclina también por el año 1586, en que ya estaba en servicio (AGS, GA, leg. 195-47 y 63).

⁹⁷ Docs. 6570 y 6904.

⁹⁸ Doc. 4670.

⁹⁹ Doc. 5052.

¹⁰⁰ Apéndice VIII.

¹⁰¹ SALGADO, p. 43.

¹⁰² CASADO, p. 207.

¹⁰³ Docs. 6957 y 6958.1. Otra relación del 29 de octubre de 1588 enumera las 54 piezas de artillería que montaba a su llegada a La Coruña, la que llevó «para su defensa en este viaje y la tiene de presente», (doc. 6809.2). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica 50 piezas. Juan de Acuña había entregado a este galeón cuatro medios cañones y cuatro cañones pedreros, todo en bronce de la nueva fundición, antes de salir de Lisboa (doc. 5108). Según el doc. 5122 montaba 56 piezas.

¹⁰⁴ Docs. 4670 y 4761. El Rey aprobó el 20 de marzo la elección de Recalde por parte del duque de Medina Sidonia, (doc. 4579), y el 3 de abril su embarque en el galeón *San Juan* de Portugal (doc. 4764).

¹⁰⁵ Docs. 3177, 5673 y 7182.

¹⁰⁶ AGS, GA, leg. 280-95.

¹⁰⁷ Doc. 6918 y AGS, GA, leg. 242-30.

¹⁰⁸ AGS, GA, leg. 247-22.

¹⁰⁹ Doc. 5211. Después pasaría a la nao *Santa Ana*, de la escuadra de Vizcaya.

¹¹⁰ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados (doc. 5444). El extracto del historial de cada capitán embarcado figura en el doc. 6926; el capitán Diego de Bazán, hijo del marqués de Santa Cruz, traspasó al *San Juan* en las costas de Irlanda procedente de la nave *San Juan Bautista* de la escuadra de Diego Flóres. También lo hizo el capitán Pedro de Ayzarna procedente de la urca *Casa de Paz* grande.

¹¹¹ Docs. 589 y 590.

¹¹² Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998. SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña con averías en el bauprés y espolón (docs. 3001 y 3176).

¹¹³ Doc. 3348.

¹¹⁴ Doc. 5215.

Siguió en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo hasta que, tras la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio, una parte de ella quedó gobernando a la mar, manteniendo los movimientos de Recalde.¹¹⁵ Un grupo de navíos encabezado por el galeón *San Juan* arribó finalmente a La Coruña el miércoles día 22 por la tarde,¹¹⁶ en cuyo puerto despalmó durante el mes de julio.¹¹⁷

De nuevo reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada y Recalde al mando de la retaguardia. Alcanzada la costa británica el 29, la flota inglesa, recién salida de Plymouth el día 30 y dividida en dos agrupaciones, trató y consiguió ganar el barlovento a los españoles. La primera, al mando de Howard, lo hizo dando un gran rodeo por el sur, mientras que la segunda, un escuadrón al mando de Drake, lo hacía por el norte muy cercano a la costa. Casi simultáneamente o un poco antes de que el Almirante atacase el centro español, Drake lo hacía hacia las 09.00 horas dirigiéndose hacia el ala izquierda de la retaguardia a cargo de Juan Martínez de Recalde, embarcado en el galeón *San Juan*. La aproximación de los navíos ingleses hacia la formación española se debió hacer en columna (*loose line column*), no en línea de fila, navegando en cabeza cualquiera de los tres navíos principales que, como dijimos junto a otros menores, habían estado toda la noche anterior intentando ganar el barlovento a Medina Sidonia por el norte de la armada. Estos tres navíos eran el *Revenge* de Francis Drake, el *Victory* de John Hawkins y el *Triumph* de Martin Frobisher.¹¹⁸

Mientras parte de la retaguardia española se sotaventaba a juicio de Coco Calderón, dejándose caer hacia el cuerpo de batalla de la armada,¹¹⁹ Recalde, con el *San Juan*, apoyado al principio tan solo por el *Gran Grín* de Pedro de Mendoza «aunque nunca se puso en su puesto»,¹²⁰ se interpuso a la progresión de la columna inglesa y entabló combate gallardamente. Según el propio Recalde, «la carga fue buena y no es la primera que en esta vida me han dado, que cortado de la demás armada me la dieron mayor en el río de Amberes, sin querer llegar a tiro de mosquete, como tampoco estos quisieron, ni aun creo que querrían, si les valiese»¹²¹. No obstante, en apoyo de la almiranta española acudieron también el galeón *San Mateo* de Diego de Pimentel, el galeón *San Juan* el menor, de Diego Enríquez,¹²² y la nao *Nuestra Señora de la Rosa*, de Pedro de Garagarza, que se distinguió entre todos, mientras otros en cambio rehusaron el auxilio.¹²³ Según una relación escrita por un soldado de la almiranta de Recalde, «después de haberle tirado (los ingleses) más de trescientos cañonazos, y la almiranta a ellos más de ciento cuarenta, se retiraron con haberle llevado con las balas los aparejos más importantes, como son el estay mayor, y pasado el árbol de trinquete con un balazo de parte a parte».¹²⁴

A lograr la retirada de los ingleses a las 12.00 horas colaboró el *San Martín*, que amainó las velas del trinquete y alargó las escotas para atravesarse a la mar o fachearse al viento con objeto de aguardar a Recalde y meterlo dentro del grueso de la armada;¹²⁵ después arrumbó hacia levante con toda la armada.¹²⁶

¹¹⁵ Docs. 5338 y 5360.

¹¹⁶ Doc. 5374.

¹¹⁷ MN, SB, ms. 390, doc. 915.

¹¹⁸ Docs. 6174, 6683 y 7105. A estos tres navíos se debieron agregar cuatro o cinco más que rodearon y cañonearon al *San Juan* a tiro de mosquete durante una hora, pero sin intentar el abordaje (doc. 6181). Según Vanegas, los atacantes de Recalde fueron siete, entre ellos uno muy grande, sin duda el *Triumph* y no el *Revenge* de Drake que insinúa en su relación (doc. 6814).

¹¹⁹ Añade que desde «la capitana les dieron voces que fuesen a orza la proa al enemigo». (Doc. 6500). Vanegas señala que la retaguardia se retiró hacia el cuerpo de batalla o grueso de la formación, dejando a Recalde solo procurando hacer frente al enemigo, demostrando así «el valeroso pecho del buen almirante». (Doc. 6814).

¹²⁰ Doc. 6112 (billete n.º 5).

¹²¹ Doc. 6112 (billete n.º 2). Recalde alude al intento de recuperación de Middelburg (Zelanda, Países Bajos) en enero de 1574, combatiendo con los holandeses, pues estos utilizaron la artillería a distancia, evitando a toda costa el abordaje, tal como harían los ingleses en 1588, conocedores de la valía de los tercios de infantería española embarcada y la eficacia de su arcabucería y mosquetería.

¹²² Docs. 5996, 6112 (billete n.º 2) y 6236.

¹²³ Docs. 6111 y 6500.

¹²⁴ Doc. 6683. La mayoría de las relaciones especifican que fueron dos los impactos recibidos en el palo trinquete del *San Juan* (docs. 5996, 6098, 6111, 6236 y 6500). Coco Calderón refiere que aparte de estos dos balazos, el galeón de Recalde perdió «las ostagas mayores, el estay mayor y el de gavia»; el capitán Alonso Vanegas especifica que el mismo galeón hizo 120 disparos de cañón y como 600 el resto de la armada española, mientras el enemigo tiró más de dos mil. Los españoles tuvieron en el combate 7 muertos y 31 heridos (doc. 6814). Según declaración del portugués Emmanuel Fremoso embarcado en la almiranta, en las acciones del 31 de julio al 4 de agosto el *San Juan* sufrió 15 bajas (doc. 6478), número que incrementó a veinte en otra versión posterior. Entre los heridos figuró el capitán Pedro de Ayzarna (doc. 6500).

¹²⁵ Docs. 6111, 6236 y 6814.

¹²⁶ Doc. 5970.

Finalizados los combates entre el mediodía y las 13.00 horas del 31 de julio,¹²⁷ Valdés envió una pinaza al galeón de Recalde para interesarse si había sufrido daños. El general vasco contestó que había sido batido duramente y que el palo de proa lo tenía dañado de un impacto grueso; solicitaba que se le acercase para ayudarle porque si el enemigo reanudaba la acción ese mismo día no podría defenderse. Cuando Valdés en su nao *Nuestra Señora del Rosario* (a) *La Gallega* se dirigía hacia el *San Juan*, otro navío de la misma clase de la escuadra de Vizcaya se atravesó en su derrota, de forma tal que Valdés no pudo parar ni caer a sotavento. La nao *Rosario* colisionó por la proa y fue el origen de todas las desgracias que ocasionaron su pérdida en manos del enemigo.¹²⁸

Como resultado de las acciones de la mañana y mediodía del 31, el galeón *San Juan* había sufrido bastante en la jarcia fija y el palo trinquete. Recalde comenzó inmediatamente las reparaciones con gente de mar escasa y de poca calidad, a la cual fue menester sacar del interior del navío hasta tres veces para hacerla faenar. En estas labores colaboró gente vizcaína de otras naos de la escuadra de Recalde que trajo un patache. La situación se agravó hacia las 16.00 horas cuando a consecuencia de la segunda colisión de Valdés con la nao *Santa Catalina*, la armada se atravesó a la mar para ampararla. Esta maniobra, ordenada por el Duque y transmitida al galeón *San Juan* por el capitán Vicencio, se hizo tan precipitadamente que faltó el estay mayor y casi el palo mayor.

Estas circunstancias fueron apreciadas por el Duque, quien dispuso que Recalde abandonase la retaguardia hasta finalizar las reparaciones, siendo relevado inmediatamente por Alonso de Leyva. El general vasco informó que las obras durarían hasta la mañana del día siguiente, primero de agosto.¹²⁹

La modificación del dispositivo español ordenada por el Duque comenzó a ejecutarse en la mañana de este último día, pasando a retaguardia las levantiscas de Martín de Bertendona y tres galeazas –*San Lorenzo* (capitana de Moncada), *Girona* y *Napolitana*–, quedando este sector de la formación al mando de Leyva en la nave *La Rata Encoronada*. De todas formas, a sugerencia de Recalde, las levantiscas fueron reforzadas en la misma mañana con cuatro galeones de la escuadra de Portugal –*San Mateo*, *San Luis*, *Santiago* y el de Florencia– sin duda para compensar la relativa debilidad artillera de las primeras. En total eran cuarenta los navíos puestos en la retaguardia. Recalde pasó a la vanguardia provisionalmente, con la promesa del Duque de regresar a su puesto primitivo al finalizar las reparaciones.¹³⁰ Es difícil precisar cuándo se produjo esta circunstancia. El mismo día primero, puede que por la tarde, Recalde informó al Duque: «dentro de una hora y media podré hacer vela mayor y seguir con ella la orden de vuestra excelencia, procurando siempre de ponerme en mi puesto. Que con los cuatro galeones de Portugal, conquie vuestra excelencia refuerza la retaguardia, creo que iremos bien y podrá el señor don Alonso de Leyva ponerse en su puesto (volver a la vanguardia), y hacer otra cualquier cosa que vuestra excelencia ordene.»¹³¹

La contestación del Duque fue un tanto decepcionante para las pretensiones del almirante general, impaciente por regresar a la retaguardia: «hasta que vuestra merced esté puesto muy en orden con su galeón, no será de ningún inconveniente que don Alonso esté en la retaguardia. Y pues vuestra merced tome la vanguardia por ahora y en este tiempo se podrá vuestra merced mejorar en el aparejo del galeón y podrá volverse después a su puesto, pues ya no hay tiempo, viniendo los enemigos tan cerca, de hacer otra cosa.»¹³²

De todos modos la resolución final del Duque fue que la armada navegase en dos grandes agrupaciones, una de vanguardia a sus órdenes directas, y otra a retaguardia, la mitad al mando de Recalde y el resto al de Alonso de Leyva. Las galeazas capitana, *Girona* y *Napolitana* se unieron a las fuerzas de Recalde para actuar en cualquier punto donde fuese necesario, mientras que la *Zúñiga* se incorporaría a la vanguardia del Duque.¹³³

¹²⁷ Para los ingleses, las acciones de aquel día finalizaron a las 13.00 horas (docs. 5947, 5974, 6122 y 6173), o a las 15.00 (doc. 5970). Las fuentes españolas indican que fue al mediodía (doc. 6500).

¹²⁸ Docs. 6322 y 7013.

¹²⁹ Docs. 6112 (billete n.º 2) y 6683. En el fondo, Recalde, un tanto despechado, atribuyó esta orden del Duque no a preocupación por su seguridad, sino a que «a esta hora había hartos envidiosos en las demás naos de nuestra armada del puesto que este día había tenido la nao almiranta por haberlo hecho tan bien, y parecerles que cada cual haría lo mismo que ella en la ocasión, lo cual se vio después muy diferente como adelante se dirá.» (Doc. 6683).

¹³⁰ Docs. 5979, 5996, 6112 (billetes n.º 2, 3, 4, y 5), 6236, 6238 y 6239.

¹³¹ Doc. 6112 (billete n.º 5).

¹³² *Ibidem*.

¹³³ Doc. 5979. La idea de poner a Recalde y Leyva en la retaguardia puede que fuese de Francisco de Bobadilla: «de mi parecer querría que entrambos quedasen de retaguardia, pues de ella se ha de empezar la batalla y causa de la victoria.» (Doc. 6112, billete n.º 3).

No se conoce con exactitud cuando se ejecutó esta orden. Lo que resulta seguro es la presencia del galeón *San Juan* de Recalde en la retaguardia durante las acciones del día 2,¹³⁴ y parece lógico pensar que el reparto de las órdenes escritas fuese lento debido al gran número de destinatarios, lo escaso de los mensajeros y el recalmán de viento que sobrevino en la noche del 1 al 2 de agosto.

Este último día, tras el infructuoso ataque de las galeazas, un golpe de suerte dio de nuevo a Howard el barlovento respecto a la armada española. Unos dieciocho navíos de la flota inglesa, que constituyendo el ala derecha del Almirante habían permanecido hasta ahora inactivos por encontrarse lo más al sur o hacia la mar de la formación, se dirigieron encabezados por un gran navío –no se sabe con certeza cuál era, aunque algunos citan el *Revenge* de Drake– hacia el ala derecha de la retaguardia española, precisamente donde se encontraba el recién reparado galeón *San Juan* de Recalde, quien como en el día 31 hizo de nuevo frente a la acometida, al principio prácticamente en solitario pues algunas naos le dejaron desamparado. Al ver la situación comprometida del almirante general de la armada, acudieron en su socorro Alonso de Leyva con *La Rata Encoronada* y Martín de Bertendona en *La Regazona*. Esta acción duró hasta las cuatro o cinco de la tarde en que se retiraron los ingleses. El almirante, aprovechando el oportuno cambio de viento, arrumbó hacia el norte en apoyo del *Triumph* y sus compañeros, seguido del *Elizabeth Jonas* de Sir Robert Southwell, el *Gallion of Leicester* de George Fenner, el *Golden Lion* de lord Thomas Howard, el *Victory* de Sir John Hawkins, el *Mary Rose* de Edward Fenton, el *Dreadnought* de Sir George Beeston, el *Swallow* de Richard Hawkins y así hasta quince navíos, con determinación de atacar al enemigo y librar a Frobisher del acoso a que era sometido.

Medina Sidonia, por su parte, observando el aprieto en que se encontraba Recalde, ordenó al capitán Marolín de Juan que embarcado en una faluca o falúa trasmitiese a los galeones próximos al *San Martín* que apoyasen a la almiranta *San Juan*, lo que realizaron con éxito.

Al amanecer del día 3, la flota inglesa se había aproximado tanto a la armada por el norte, precisamente hacia donde ahora se encontraba Recalde, que fueron destacados varios navíos británicos con la intención de hostigar los buques más retrasados de la formación española, entre ellos, probablemente la urca capitana *El Gran Grifón* de Juan Gómez de Medina.¹³⁵

Hubo un intercambio vivo de fuego de cañón entre los navíos ingleses más adelantados y el galeón *San Juan* de Recalde, a su vez apoyado por las galeazas *San Lorenzo*, capitana de Moncada, y la *Zúñiga* que tiraban por la popa con la artillería de guardatimones manteniendo el puesto en formación para proteger a los retrasados. Se distinguió como siempre el *San Juan*, al que dispararon «más de doscientos cañonazos sin quererle pasar ninguna nao de las del enemigo de la popa adelante, temiendo el daño que recibían de él y habían recibido los días atrás, y así huían de sus costados».¹³⁶ Tras hora y media de combate, a las nueve de la mañana, los ingleses rompieron el contacto, reincorporándose al grueso de su flota.¹³⁷ Poco después cayó el viento y ambas fuerzas quedaron a más de dos leguas de distancia.¹³⁸

Hacia las 16.00 horas del 6 de agosto la armada fondeó contra la opinión de Recalde y otros en las proximidades de la rada o playa de San Juan, White Sand Bay de los ingleses, dos millas a poniente de la plaza fortificada francesa de Calais, distante poco más de 20 millas de Dunquerque. Inmediatamente después lo hizo la inglesa a poniente y a unas dos millas de los españoles, fuera del alcance de cañón.¹³⁹

Así permanecieron en tensa espera, hasta que en la medianoche del 7 al 8 de agosto se observó desde la armada el encendido de ocho brulotes y el inicio de su aproximación en línea de frente. Pasaron entre la armada y la costa sembrando el pánico entre no pocos navíos españoles.¹⁴⁰ A la vista de las circunstancias, el Duque ordenó dejar el fondeadero y regresar a él una vez haya pasado el peligro.¹⁴¹

¹³⁴ Doc. 6683.

¹³⁵ Suposición basada únicamente en la relación de Alonso Vanegas, quien refirió «estuvo la urca capitana empeñada y diéronle más de cuarenta cañonazos». (Doc. 6814). Al citar tan notable castigo parece razonable suponer que era la más retrasada y por lo tanto la que estuvo durante más tiempo expuesta al fuego inglés.

¹³⁶ Doc. 6683. El *San Juan* debió sufrir en estas acciones la mayoría de las 20 bajas que tuvo en el Canal a partir del día 2 de agosto, según las declaraciones del marinero Fremoso (doc. 6478).

¹³⁷ Docs. 5996 y 6683. Para Coco Calderón, el cañoneo duró una hora (doc. 6500) y tres según Luis de Miranda (doc. 6181). Una relación anónima española recalca que el enemigo «solo quería aprovechar del artillería por la confianza que tenía de ella y de los artilleros y de la ligereza de sus navíos». (Doc. 6513).

¹³⁸ Doc. 6500.

¹³⁹ *Ibidem*.

¹⁴⁰ Docs. 6236 y 6500.

¹⁴¹ Doc. 6125. El *San Juan* perdió dos anclas al levar y ponerse en movimiento.

Los ingleses habían observado el desorden del enemigo ocasionado por los brulotes, pero prudentemente esperaron a la amanecida para atacar. Tal como estaba acordado en el consejo de generales que había reunido Howard el día 7, la aproximación a la armada española debía efectuarse en columnas o escuadrones independientes entre sí; una de ellas se dirigió hacia el primer grupo español, más retrasado hacia poniente, constituido por el galeón *San Juan* de Recalde y los que acudieron para apoyarlo, los galeones *San Mateo* del maestro de campo Diego Pimentel y *San Felipe* del también maestro de campo Francisco de Toledo, y la nao guipuzcoana *María Juan*, que fue del capitán Ochoa de Goyaga, con algunos pataches.¹⁴²

Una vez dentro del alcance artillero comenzó un fuego vivo, principiando por el *San Juan* de Recalde, el más retrasado, sobre el que varios navíos ingleses –posiblemente el *Revenge* de Drake y el *Nonpareil* de Thomas Fenner, entre otros– dispararon más de mil cañonazos acompañados de mucha arcabucería y mosquetería, siendo adecuadamente respondidos por el español con trescientos disparos de cañón. En auxilio de Recalde acudieron los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan*, que como dijimos se encontraban en sus proximidades, logrando sacarle del apuro; tras el combate, a duras penas iniciaron la reincorporación a la retaguardia española de la que se encontraban rezagados.

Durante la tarde volvieron a verse envueltos de nuevo por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del Almirante –el *Ark Royal*, el *Golden Lion* de Thomas Howard y el *White Bear* de lord Sheffield– que también se dirigían con tres horas de retraso hacia la retaguardia española para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. La almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis* de Agustín Mexía, la nave *La Rata* de Alonso de Leyva y la urca almiranta *San Salvador*, viraron en su auxilio, logrando forzar con este movimiento la retirada del enemigo.

El 9 de agosto, entre las 02.00 y 04.00 horas se levantó viento WNW muy fuerte con la flota inglesa en las proximidades de la armada a legua y media sin querer aproximarse más. El *San Martín*, en la retaguardia, ceñía el viento todo lo posible procurando no alejarse de Flandes pero abatía hacia la costa zelandesa. Al amanecer cayó la fuerza del viento y los españoles avistaron por la popa y a poco más de dos millas la fuerza de Howard compuesta de 109 velas. En la retaguardia de la armada se encontraban el *San Martín*, el galeón *San Juan* de Recalde, la nave *La Rata* de Alonso de Leyva, el galeón *San Marcos* del marqués de Peñafiel, la nao *San Juan Bautista* de Diego Flóres y las galeazas; el resto de la armada estaba lejos a sotavento. Los ingleses se aproximaban a la capitana española, pero esta aproó al viento imitada por toda la retaguardia y a su vista el enemigo se fue quedando. El Duque tiró dos piezas para recoger la armada y envió un patache a los navíos sotaventados para que ciñesen el viento del NW lo más posible pues iban hacia los bajos que tenían muy próximos. El momento fue tan crítico que al llegar a las seis brazas y media de sonda los pilotos casi dieron por perdida la armada, tanto que los ingleses no intentaron aproximarse por considerar como segura la varada de sus enemigos.¹⁴³

La tarde del mismo día 9, Medina Sidonia reunió consejo de generales a bordo del *San Martín* –Leyva, Recalde, Bobadilla y Diego Flóres–¹⁴⁴ para adoptar una decisión definitiva sobre los movimientos futuros de la armada. El Duque expuso a los presentes el estado de la armada y la falta de municiones. Les consultó «que dijese si era bien volver a la canal de Inglaterra o volver por el mar del Norte a España, pues del duque de Parma no había aviso que pudiese salir tan presto. Todos los del consejo se resolvieron en que se volviese a la Canal si el tiempo diese lugar para ello, y si no, optar por la segunda, en vista de las carencias existentes en la armada y estar desaparejados los bajeles que hasta ahora habían hecho resistencia».¹⁴⁵ Esta última resolución de regresar a España navegando por el norte de las Islas Británicas fue la adoptada contra la tenaz oposición de Martínez de Leyva y Recalde.»¹⁴⁶

La armada mantuvo su progresión hacia el norte con vientos de componente sur duros y mucha mar, seguida de cerca a tres o cuatro millas por la flota de Howard, pero sin aproximarse demasiado. Esta circunstancia fue apreciada por Recalde, que escribió a Medina Sidonia «el enemigo no quiere al parecer sino hacernos la puente de plata, y así entiendo nos dejará dentro de dos o tres días, si ya reforzando de bastimento y gente no envían a nuestra vista una docena de naos hasta encercarnos».¹⁴⁷

¹⁴² Docs. 6683 y 7105.

¹⁴³ Doc. 6814.

¹⁴⁴ Docs. 6238, 6239 y 6500.

¹⁴⁵ Docs. 6125, 6236, 6238, 6239 y 6500.

¹⁴⁶ Docs. 6170 y 6683.

¹⁴⁷ Como en efecto sucedió el día 12 siguiente.

Recalde auxilió a la nave *Lavia*, almiranta de las levantiscas, enviándole marinería y velamen con que remediar las muchas averías que padecía. Por la tarde, cayó la fuerza del viento y el enemigo se acercó a la retaguardia española, «y viéndolo el Duque y que en la retaguardia iban pocos bajeles con Juan Martínez de Recalde, amainó las velas de gavia se atravesó aguardando la retaguardia y tiró tres piezas con un intervalo de tiempo la una de la otra, para que nuestra armada que iba a todas velas amainase y se atravesase aguardando la retaguardia y su capitana». Al observar este movimiento seguido por unos doce bajeles de los mejores, el enemigo también amainó sin llegar a utilizar la artillería.¹⁴⁸

El 18 de agosto, la armada rebasaba los 58° de latitud llevando buen viento del SE para pasar entre las islas Orkney y Shetland, al sur y cerca de la Fair Isle que se avistó hacia las 11.00, «y a esta hora se cogió un pescador». Una vez sobrepasadas las islas Sanday y North Ronaldsay (Orkney) cambió de rumbo al oeste en 59°,5 de altura ciñendo el viento del SSW, que iba refrescando según avanzaba la noche, de tal modo que a las 02.00 horas del 19 el galeón *San Juan* perdió el barcón que traía por la popa «con tres hombres y treinta carneros de la despensa del almirante y ciento y cuarenta (vasijas) peruleras de agua». Los galeones *San Juan* y *San Marcos* y catorce navíos más, entre ellos la urca almiranta *San Salvador* de Juan de Villaviciosa, iban agrupados dentro de la armada que se encontraba reunida de nuevo. El viento del SSW se mantuvo siempre fresco hasta el atardecer que comenzó a abonanzar y cambió al oeste.¹⁴⁹

El 20 de agosto, cuando la armada se hallaba en 60° de latitud, «habiendo doblado las islas últimas de Escocia al norte» de vuelta para España, el Duque decidió enviar a la corte a Baltasar de Zúñiga, con la relación de la campaña e informar a Su Majestad personalmente acerca de lo sucedido como testigo muy cualificado. Medina Sidonia pretendía dirigirse a La Coruña, y rogaba que se ordenase a don Andrés de Alva tuviese allí acopiados bastimentos para apoyar a sus navíos. Zúñiga se destacó en un patache el día 21 con viento bonancible del SSE cuando la armada estaba cerca de la costa de Irlanda navegando hacia España.¹⁵⁰

La noche del 25 al 26 entró una gran cerrazón y falta de visibilidad. El 26 amaneció con el mismo viento sur muy fresco y cielo muy cubierto. Como la almiranta *San Juan* no había podido ceñir el viento durante la noche por tener los palos y aparejos rendidos, sobre todo el bauprés y el trinquete,¹⁵¹ al clarear el día se encontraba sola con tres naos y tres pataches sin conocer la situación del resto de la armada, por lo que Recalde destacó los patajes, «cada uno por su parte, a ver si descubrirían la capitana u otra nao».¹⁵² El día 27, Recalde había navegado rumbo sur con el viento al oeste teniendo a la vista alrededor de ocho naos bastante alejadas. El almirante volvió a enviar otro pataje a saber de la capitana; regresó diciendo que esta con noventa navíos había llevado rumbo SE y luego aproado al oeste. A la vista de la información, Recalde dispuso ponerse de la misma vuelta que el *San Martín*. El 28 amaneció con viento WSW y Recalde navegando al NE1/4E siempre a la vista de los seis o siete navíos citados anteriormente. El almirante, cuando se encontraba en latitud 59°, despachó otro pataje en busca de la capitana que suponía a barlovento, pero regresó sin haberla hallado. Este día entró viento recio del SSE con mucha mar muy brava que iba creciendo. Al amanecer del 29 se avistaron ocho velas entre mayores y menores. Duró el mal tiempo hasta la mañana del día 30 que roló el viento al WSW amainando y el almirante puso rumbo SSE siempre con las ocho velas en conserva. El 31 amanecía en calma con lloviznas y neblina hasta el mediodía que saltó el viento al SSE por lo que arrumbó al oeste. A las 17.00 horas se agregaron a Recalde cuatro naos y una galeaza, probablemente la *Zúñiga*.¹⁵³

¹⁴⁸ Doc. 6112 (billete n.º 6), 6125, 6220, 6236, 6238, 6239, 6814 y 6962.

¹⁴⁹ Doc. 6181, 6500 y 6683. La armada cambió a un rumbo de componente oeste cuando estaba a la vista de la isla de Fair (Shetland) (docs. 6238 y 6239). Pasó «por un paraje muy trabajoso que es entre las islas de Escocia en altura de sesenta y un grados». (Doc. 6237). Debió de navegar entre las islas Orkney y Shetland, al sur y cerca de la Fair Isle, a juzgar por el aviso muy veraz de unos marineros que la avistaron el 18 de agosto con cerca de 100 navíos desde un punto situado a 36 millas al SE de las Shetland (doc. 6328). La armada también fue avistada por seis naos alemanas que al llegar a Lisboa informaron eran más de 130 velas y se pusieron al habla con algunas. La pérdida del barcón obligará a Recalde a entrar del 15 al 29 de septiembre en el Blasket Sound para hacer aguada y suministros. Según Coco, el 19 de agosto la urca *San Salvador* socorrió con dietas al galeón *San Juan*, pero no lo pudo efectuar al *San Marcos* por la mucha mar (doc. 6500).

¹⁵⁰ Docs. 6238 y 6239.

¹⁵¹ Doc. 6654. En esta carta escrita el 8 de octubre a Martín de Idiáquez, una vez fondeado en La Coruña, Recalde dice «porque el espolón se le rompió, y el bauprés y trinquete por milagro se han librado y sustentado, que fue causa porque yo no pudiese seguir al Duque».

¹⁵² Doc. 6683.

¹⁵³ *Ibidem*. Según la declaración de un marinero del *San Juan*, las velas que iban con el almirante eran 27 y entre ellas una galeaza de 28 remos por banda, mientras para otro no quedaron más de 20 con Recalde (doc. 6478).

Desde el 4 de septiembre, el *San Juan* experimentó vientos de componente sur que le dificultaban la progresión hacia España, hasta que a las 14.00 horas del 6 roló el viento al oeste y logró poner rumbo al sur, aunque con mucha mar. El día 7 amaneció con viento SW muy fresco con el que navegó al SSE en demanda del cabo Dursey¹⁵⁴ en compañía de siete velas pues las demás hasta veintidós se separaron por el mal tiempo. El 9 persistía el mismo viento fresco y la agrupación tuvo que mantener el mismo rumbo; la mayoría de los navíos que iban en su conserva se fueron quedando atrás la noche anterior por no poder ceñir lo suficiente, de tal modo que al hacerse de día permanecían a la vista solo cuatro y el resto se veía al NE desde los topes. El día 10 entró viento del SSE, por lo que el *San Juan* aprobó al WSW; desde la gavia se descubrían once velas al alcanzar los 54° de latitud.

El viento continuaba el día 11 pero con más fuerza. El 12 avistaron las Aran Islands¹⁵⁵ en poco más de 53° de latitud, en compañía de otros seis navíos. A las 09.00 horas pusieron rumbo al oeste para apartarse de tierra, y por la noche sufrieron un temporal deshecho, de forma tal que al amanecer del 13 el galeón se encontraba solo en conserva de una nao y un patache. A las nueve de la mañana de este mismo día comenzó a calmar y se puso el viento WNW, arrumbando al SSW. A las 14.00 horas descubrieron una nueva vela, anocheciendo en 52°,5 de latitud.¹⁵⁶

El 14 amaneció con viento WSW lo que permitió arrumbar al sur. Hacia las 07.00 horas, Recalde avistó la urca *La Barca Danzig*, que disparó tres cañonazos para pedir socorro; puestos a la voz dijo tener vías de agua y que la dotación quería abandonarla; el almirante, aunque lo intentó, no pudo auxiliarla por la dureza de la mar y el viento.¹⁵⁷ A las dos de la madrugada del día 15 llegaron muy cerca de las islas Quelmes (Killmakilloge) donde estuvieron a punto de varar en medio de la oscuridad de la noche con viento recio, por lo que pusieron rumbo a la mar hasta que se hizo de día. Entonces el almirante volvió al rumbo primitivo hacia tierra y tras un consejo de oficiales sobre las penosas circunstancias en que se hallaban, decidió arrumbar a la costa de Irlanda para repararse.¹⁵⁸

El mismo día 15, siguiendo el consejo de los pescadores escoceses recogidos el 14 de agosto, el *San Juan* en compañía de la nao *San Juan Bautista* de Marcos de Aramburu y probablemente el patache *San Esteban* de la escuadra de Vizcaya se fueron metiendo en el puerto de Vicey (?) por una embocadura entre bajos de una eslora de ancho. Los tres navíos lograron fondear por la tarde entre la isla Pereters Main Island (Great Blasket Island) y la playa.¹⁵⁹ Nada más fondear, Recalde envió un batel con ocho hombres y «una carta para el gobernador o cabo que hubiese allí, con son que éramos marchantes que íbamos a Flandes y que con temporal habíamos arribado allí para que por nuestro dinero nos diesen algún refresco». ¹⁶⁰ El día siguiente 16, el almirante destacó a un alférez y soldados para reconocer la isla próxima, probablemente la Great Blasket, que encontraron deshabitada y trajeron muy poca agua. Este mismo día, el galeón y la nao intercambiaron cables y anclas.

Al comprobar que la primera chalupa del día 15 no había regresado, el 17 ordenó al capitán Juan de Luna que fuese a tierra en un batel con cincuenta mosqueteros en su búsqueda. Al intentar el desembarco observó que en la costa batía mucho la mar y había entrado viento; asimismo descubrió cien hombres bien formados con una bandera inglesa, por lo que decidió regresar a bordo. Tras padecer un temporal en la mañana del día 18, por la tarde abonanzó el viento, lo cual duró hasta el 19, circunstancia que aprovechó el galeón para hacer aguada trabajosamente en la Great Blasket Island.

A las cuatro de la mañana del día 21 saltó viento fuerte que al entablarse desató un temporal muy duro del WNW. El galeón de Recalde garreó no obstante dar fondo con otra ancla; se fue sobre la *San*

¹⁵⁴ En realidad debía ser el cabo Clogher o el Sleá, cercanos a las islas Blasket, en latitud 52° 08'; el Dursey Head está bastante más al sur, en 51° 15'.

¹⁵⁵ Aunque no lo diga el diario del doc. 6683, los días 10 y 11 Recalde debió navegar también a rumbos de componente este para acercarse a la costa de Irlanda, abandonando el anterior del WSW, única forma de poder descubrir las que nombró islas de Arenas (Aran Islands).

¹⁵⁶ Doc. 6683.

¹⁵⁷ *Ibidem* y doc. 6622. Esta urca puede ser uno de los siete navíos avistados por los irlandeses en la boca del Shannon, sobre Loop Head hacia Carrigaholt Bay (Clare) (doc. 6469).

¹⁵⁸ La situación a bordo del *San Juan* era realmente desesperada y está descrita con bastante realismo por los marineros apresados posteriormente, en sus declaraciones respectivas del 21 de septiembre (doc. 6478).

¹⁵⁹ Docs. 6469, 6472, 6547, 6637 y 6683. Su presencia fue comunicada el día 20 por John Popham a Burghley (doc. 6469). Según esta carta «las gentes de estos lugares están en su mayoría seriamente preocupadas por la presencia de los españoles». (Doc. 6469). El primero de octubre, Richard Bingham informó a Sir William Fitzwilliam acerca de la presencia de estos navíos en los Blaskets aunque distorsionadamente (doc. 6603).

¹⁶⁰ Docs. 6683 y 6764. Todos cayeron en manos de los ingleses. Los apresados fueron interrogados en Dingle (doc. 6478) por el propio gobernador Dominick Rice y posteriormente serían ahorcados. Thomas Norris, vicegobernador de Munster, envió fuerzas de infantería y caballería a la costa para rechazar cualquier tentativa española de desembarco.

Juan Bautista, causándole desperfectos, pero la nao se tuvo bien sobre sus amarras. A mediodía avistó muy malparada la nao *Santa María de la Rosa*, capitán Pedro de Garagarza,¹⁶¹ navegando en demanda del grupo de navíos situado en el fondeadero y pidiendo socorro a cañonazos; al llegar, amainó y largó un ancla fondeó un ancla en sus proximidades. Dos horas después, tras garrear, queriendo izar la vela trinquete para enmendar la situación, zozobró en un momento al tocar en los arrecifes Stromboli, cerca de la Dunmore Head, sin que desde los navíos próximos se apreciase supervivientes de los centenares de hombres embarcados.¹⁶² Resultó milagroso que el resto de los buques no sufriese la misma suerte, cosa que evitaron reforzando los cables de fondeo.

Hacia las tres o cuatro de la tarde de este día en medio del temporal entró también la nao *San Juan Bautista* de Fernando Home, de la escuadra de Diego Flóres; venía sin el árbol mayor y muy malparada. Tras ella llegó asimismo el patache *La Isabela* de Miguel de Aranibar, de la escuadra de Recalde.¹⁶³

A petición de los capitanes de la nao recién llegada, Recalde ordenó el 22 a varios pilotos que pasasen a reconocerla; una vez inspeccionada informaron que «no estaba para navegar por tener el trinquete rendido y la nao abierta del agua arriba». A su vista, el almirante dispuso que la compañía del capitán Diego de Bazán, hijo del marqués de Santa Cruz, embarcase en su galeón y en los pataches, mientras que la del capitán Gonzalo Meléndez pasaba a la nao almiranta de la escuadra de Diego Flóres. Una vez a salvo algunos bastimentos, la pólvora y parte de la artillería menuda, la nao de Home se fue a pique el 26 con temporal, al parecer una vez incendiada.¹⁶⁴

Mientras, a las nueve de la mañana del 23 se había hecho a la vela la nao de Aramburu y tras muchas vicisitudes arriesgadas, al anochecer del mismo día consiguió estar en franquía y emprender el viaje de regreso a la Península.¹⁶⁵ Por su parte, Recalde permanecía a duras penas en el fondeadero trasbordando los efectos y bastimentos de la nao *San Juan Bautista*. La noche del 28 logró salir a la mar y poner rumbo hacia España llevando consigo los pataches *San Esteban* y *La Isabela*, para entrar los tres en La Coruña al anochecer del 7 de octubre con notables averías y destrozos.¹⁶⁶ Según el propio Recalde el galeón venía innavegable, el espolón roto y el bauprés y el trinquete muy debilitados, que «por milagro se han librado y sustentado, que fue causa porque yo no pudiese seguir al Duque».¹⁶⁷ Cuando llegó a puerto, tenía a bordo 151 personas de mar y 407 de guerra, en total 558,¹⁶⁸ y el 9 de noviembre disminuyó el número de hombres de mar a 58.¹⁶⁹ Recalde había fallecido el 23 de octubre «habiendo mostrado en la enfermedad y muerte el honrado deseo que siempre tuvo al servicio de Vuestra Majestad».¹⁷⁰

Las reparaciones del *San Juan* fueron acometidas inmediatamente, pero el galeón estaba tan maltratado que, ante la escasez de recursos en Galicia, incluso se pensó hacer las reparaciones en Lisboa.¹⁷¹ No obstante, a mediados de abril de 1589 los trabajos estaban bastante avanzados, aunque tenía parte de la artillería desembarcada.¹⁷²

Perdida la nave *Regazona* en Ferrol como consecuencia del temporal del 8 de diciembre, Martín de Bertendona se encargó del mando y de la ejecución de las obras que se realizaban en los navíos de

¹⁶¹ El propietario de la nao era Martín de Villafranca, hijo, que Aramburu cita en su relación (doc. 6764).

¹⁶² Docs. 6547, 6637 y 6764.

¹⁶³ Docs. 6472, 6683 y 6764.

¹⁶⁴ Docs. 6683 y 6926.

¹⁶⁵ Docs. 6683 y 6764.

¹⁶⁶ Docs. 6661 a 6663, 6665 y 6683. Las averías y destrozos que traía el *San Juan* eran particularmente notables (doc. 6570). Llegó con 60 quintales de pólvora (doc. 6666), lo que significa un consumo de 76 con respecto a los 136 que llevaba cuando salió de Lisboa (doc. 5052).

¹⁶⁷ Doc. 6654.

¹⁶⁸ Doc. 6666. Este doc. incluye también las existencias de bastimentos y municiones que traía. La gente del galeón fue socorrida económicamente y la infantería alojada en tierra (docs. 6713 y 6714). Los capitanes y gente que llegaron a Galicia a bordo de este navío figuran en el doc. 6926.

¹⁶⁹ Doc. 6894. Incluidos seis criados de Recalde.

¹⁷⁰ Doc. 6793. Su estado anímico era tan grave que nada más llegar a La Coruña escribió a don Andrés de Alba «mañana querría ir a encerrarme en una celda de San Francisco, y si me muriese, habrá menos trabajos para enterrarme». (Doc. 6664). El desconsuelo del marqués de Cerralbo ante el fallecimiento quedó patente en su correspondencia (docs. 6794 y 6795). Lippomano, al comunicar la noticia al Dux, calificó a Recalde como «bravo capitán» (doc. 6829). Al contestar a Cerralbo el día 7 de noviembre, el Rey se limitó a escribir fríamente «Mucho se ha sentido la muerte de Juan Martínez de Recalde, y pues deja tantas deudas y necesidades como lo apuntáis, mandaré que se tenga cuenta, como es razón, con sus cosas». (Doc. 6834).

¹⁷¹ Doc. 6904.

¹⁷² Doc. 7103; SALGADO, p. 114. Según Cerralbo, el 24 de abril de 1589, días antes del ataque inglés, tenía a bordo tan solo 38 hombres de mar incluyendo oficiales, artilleros, marineros, grumetes y pajes.

la armada surtos en La Coruña.¹⁷³ El 4 de mayo de 1589 se presentó a la vista del puerto la flota inglesa de Drake y el ejército de Norris con ánimo de tomar la ciudad. El galeón *San Juan*, con Bertendona a bordo y al mando del capitán Francisco Valverde del galeón *San Bernardo*,¹⁷⁴ embarcó la compañía de Diego de Bazán y se puso lo más cercano posible a Santa Lucía. Por la tarde del mismo día cañoneó a la fuerza de desembarco enemiga que se aproximaba a la ciudad. El día 5 por la mañana, tres piezas de artillería que habían llevado a tierra los ingleses comenzaron a batir al galeón; este respondió con eficacia desmontando dos de ellas y matando los sirvientes de la tercera. En la mañana del 6, una vez que el barrio de la Pescadería fue ocupado por los enemigos, la tripulación pegó fuego al galeón en cumplimiento a órdenes previas y emprendió la retirada al fuerte de la isla de San Antonio.¹⁷⁵

Galeón *San Marcos* o *São Marcos*

Construido probablemente en Lisboa o en Vila do Conde en el periodo comprendido entre 1583 y 1585, siendo este año el de la primera referencia que consta.¹⁷⁶

Porte: 790 toneladas españolas de sueldo,¹⁷⁷ unos 510 toneles machos,¹⁷⁸ 470 toneladas portuguesas.¹⁷⁹

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado: 16 rumos de quilla (24 m), 43 pies de goa de manga (10,75 m), 15 pies de goa de puntal en la primera cubierta (3,75 m).¹⁸⁰ Para Casado Soto: eslora 32,50; manga 9,70; puntal 5,17 m.¹⁸¹

Artillería: El 16 de abril de 1588 montaba 16 piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y 17 pedreros también de bronce, en total 33 piezas,¹⁸² y con ellas participó en la jornada.

Dotación: Iba a bordo como oficial superior el marqués de Peñafiel, que había relevado en La Coruña al maestro de campo Francisco de Bobadilla cuando este pasó al *San Martín* al ser nombrado asesor del Duque.¹⁸³ Capitán del galeón, Juan de Ibarra; maestro Cristóbal Álvarez; posteriormente quizá Pedro de Bringas.¹⁸⁴ Llevaba embarcados a Felipe de Córdova, hijo de don Diego, caballero mayor de Su Majestad, y los médicos Juan del Rubio y Francisco Sagastiberría; cirujano Antonio Pérez.¹⁸⁵

En Lisboa, gente de mar, 117 hombres; gente de guerra, 292 hombres (147 de la compañía de Francisco Perlines, 120 de la de Antonio Maldonado y 25 de Lope de Mendoza). En La Coruña, 108 de mar y 278 de guerra.¹⁸⁶

Historial: Servía en la armada de las islas Azores en 1585.¹⁸⁷ En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa, dispuesta para guardar las costas de Portugal, Galicia y Vizcaya al mando del marqués de Santa Cruz.¹⁸⁸ Por orden del 9 de abril de 1586 se incorporó a la armada que a cargo del mismo general debía partir en persecución de Drake.¹⁸⁹ A finales de julio de este mismo año salió a la mar integrada en la armada de Alexandre de Sousa que tenía por misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre.¹⁹⁰ El 16 de julio de 1587, estando a cargo del capitán Juan Pamames, dio la vela con la armada del marqués de

¹⁷³ Las obras progresaban lentamente (doc. 7041).

¹⁷⁴ AGS, GA, leg. 253-224. El *San Bernardo* se encontraba en obras de varada con la artillería en tierra.

¹⁷⁵ MN, SB, ms. 397, art. 6, doc. 115.

¹⁷⁶ En este periodo fueron construidos por lo menos dos galeones en Vila do Conde (información proporcionada por el investigador Augusto Salgado); CASADO en *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, p. 207.

¹⁷⁷ Docs. 5052 y 6772.

¹⁷⁸ Apéndice VIII.

¹⁷⁹ Doc. 532; SALGADO, p. 43; FONSECA, p. 645.

¹⁸⁰ SALGADO, cuadro 15, p. 68. Aplica las medidas de los galeones portugueses de 500 toneladas construidos a partir de 1589, que sí son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase nota 14 anterior y SALGADO, pp. 67-70.

¹⁸¹ CASADO, p. 207. Para este autor, las equivalencias de las medidas portuguesas son: un palmo de goa = 0,279 m; un ruma = 6 palmos de goa = 1,674 m (*Ibidem*, pp. 71-73).

¹⁸² Docs. 4878 y 5052. Según el doc. 5122 montaba 36 piezas.

¹⁸³ Doc. 6125.

¹⁸⁴ Docs. 5673 y 7182.

¹⁸⁵ Las dietas que llevaba a bordo por su cuenta fueron embargadas en el mar de Noruega, y «se socorrieron con ellas muchas naves de las que habían peleado». (AGS, CS, S. serie, leg. 287, s. f.).

¹⁸⁶ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados (doc. 5444).

¹⁸⁷ Información proporcionada por el investigador portugués Augusto Salgado.

¹⁸⁸ Doc. 532.

¹⁸⁹ Docs. 589 y 590.

¹⁹⁰ SALGADO, pp. 43-44.

Santa Cruz y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores, para dar protección en la recalada de las flotas de Indias.¹⁹¹

Durante la jornada de Inglaterra siguió la conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta que, tras la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio, una parte de ella quedó gobernando a la mar, manteniendo los movimientos de Recalde.¹⁹² Un grupo de navíos encabezado por el galeón *San Juan*, entre los que se encontraba el *San Marcos*, arribó a La Coruña el miércoles día 22 por la tarde,¹⁹³ donde despalmó en el mes de julio.¹⁹⁴

Nuevamente reaprovisionado de bastimentos y aguada partió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, la flota inglesa, recién salida de Plymouth y dividida en dos agrupaciones trató y consiguió ganar el barlovento a poniente de los españoles y comenzó la persecución de la retaguardia hispana.

El 2 de agosto, pasado el primer ataque inglés que había durado hora y media, Oquendo llegó con la nao *Santa Ana* en apoyo del Duque, interponiéndose entre la capitana española y los enemigos, haciendo un fuego vivo dirigido por el propio general vasco; a continuación se incorporó Agustín Mexía con el galeón *San Luis* y sucesivamente fueron llegando el galeón *San Marcos* junto con otros que habían acudido en socorro de Recalde, el cual se incorporó a la cola del grupo que socorría al *San Martín*. Al observar el almirante el gran consumo de pólvora y municiones y el escaso efecto de los impactos en los navíos españoles, optó por retirarse definitivamente y romper el contacto balístico. Esta acción había durado cerca de tres horas hasta bien avanzada la tarde.

Aparte del combate principal del 4 de agosto, se registraron otras escaramuzas parciales de escasa duración; en ellas destacó en el norte de ambas formaciones, el *Triumph* de Frobisher que estaba en dificultades, sin apenas viento, y a remolque de once esquifes tratando de alejarse de la amenaza procedente del *Gran Grín* de Pedro de Mendoza, el *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enriquez, el *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas y otros, a los que más tarde se unieron el *San Martín*, el *San Marcos*, el *San Juan* de Recalde y el *Santa Ana* de Oquendo. Al cambiar el viento, el *Triumph* se libró del acoso a que estaba sometido.

Tras el fondeo en Calais del día 6 y el episodio de los brulotes la noche del 7 al 8, la capitana española mantuvo este día un intenso duelo artillero con la del enemigo, probablemente el *Victory* de John Hawkins, y otros navíos –el *Mary Rose* de Edward Fenton, el *Dreadnought* de George Beeston y el *Swallow* de Richard Beeston– que la rodearon, en ocasiones a tiro de arcabuz. Los ingleses cesaron el ataque al *San Martín* y acompañantes hacia las 15.00 horas, abandonándolos sin lograr su destrucción que debieron suponer imposible, para dirigirse hacia el centro de la armada. En esta acción parcial intervinieron señaladamente el galeón *San Marcos*, que siempre se mantuvo en las proximidades de Medina Sidonia,¹⁹⁵ y entre otros, la nao *Santa Bárbara*, de la escuadra de Oquendo, capitán Francisco de Segura. En el combate del 8 de agosto murió en el galeón *San Marcos*, Felipe de Córdova, hijo de don Diego, caballero mayor de Su Majestad, de un balazo que le llevó la cabeza.¹⁹⁶

A partir del día 9 continuó viaje rodeando las islas Británicas por el norte, hasta que por los malos tiempos debió separarse de la armada probablemente en la noche del 26 de agosto. John Popham en carta a Burghley decía el 20 de septiembre que días atrás los lugareños habían avistado cuatro navíos grandes hacia la bahía de Galway; uno de ellos, seguramente el galeón *San Marcos*, se perdió por el temporal reinante quizá el día 22 en unos arrecifes entre Mutton Island y Lurga Point (condado de Clare, Irlanda) dejando cuatro supervivientes.¹⁹⁷

Casi simultáneamente, una nao, probablemente la *San Esteban* de la escuadra de Guipúzcoa, naufragaba sobre Doonbeg (condado de Clare) en la madrugada del día 21; desaparecieron cerca de trescientos hombres y sesenta fueron hechos prisioneros. Los supervivientes de ambos navíos fueron conducidos ante Boecius Clancy, sheriff de Clare; tras un breve encarcelamiento, serían ahorcados públicamente en una colina cercana al Spanish Point todavía llamada «Cnoc na Crocaire» (colina de las

¹⁹¹ Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998. Véase SALGADO, p. 46, cuadro 2.

¹⁹² Docs. 5338 y 5360.

¹⁹³ Doc. 5374.

¹⁹⁴ MN, SB, ms. 390, doc. 915.

¹⁹⁵ Docs. 6125, 6236, 6238, 6239, 6478, 6500, 6566 y 6814.

¹⁹⁶ Docs. 6500, 6538 y 6566.

¹⁹⁷ La dotación del *San Marcos* fue asistida espiritualmente por los padres jesuitas que iban a bordo antes de naufragar (MEDINA, p. 17). Se conserva una puerta de este galeón en el Clare County Museum, Ennis (Irlanda).

Horcas), incluso algún personaje de linaje del *San Marcos*, por cuyo rescate se hubiese podido alcanzar una buena suma.¹⁹⁸

Galeón *San Felipe* o *San Philippe* o *São Filipe*

Bautizado con este nombre en honor al rey Felipe I de Portugal y II de España. Su construcción por el maestre Jacomo Carneiro en la Ribeira das Naus (Lisboa) empezó en 1581, siendo botado al agua a mediados de enero de 1582 y finalizada la fábrica a mediados de 1583. El desarrollo de las obras de este galeón fue seguido personalmente por el propio rey don Felipe desde la baranda de la casa o pazo donde se alojaba hasta la botadura que duró tres días.¹⁹⁹ Aunque un poco menor que el *San Martín*, era, según el marqués de Santa Cruz, uno de los mejores galeones y el más fuerte que había visto.²⁰⁰

Porte: 800 toneladas españolas de sueldo,²⁰¹ unos 510 toneles machos, 470 toneladas de Portugal.²⁰²

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado: 16 rumos de quilla (24 m), 43 pies de goa de manga (10,75 m), 15 pies de goa de puntal en la primera cubierta (3,75 m).²⁰³ Para Casado Soto: eslora 32,50; manga 9,70; puntal 5,17 m.²⁰⁴

Artillería: El 16 de abril de 1588 montaba 23 piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y 17 pedreros también de bronce, en total 40 piezas;²⁰⁵ con ellas participó en la jornada de Inglaterra.²⁰⁶

Dotación: Llevaba a bordo como oficial superior a Francisco de Toledo, maestre de campo de las banderas que vinieron de Entre Duero y Miño. Sargento mayor de este tercio, Juan Suárez de Gallinato.²⁰⁷ Capitán del galeón, Juan Gordon, nombrado el 6 de abril de 1587; maestre, Gaspar Goçalvez;²⁰⁸ médico, el licenciado Francisco de Ancona.²⁰⁹

En Lisboa, al iniciar la jornada, gente de mar, 117 hombres; gente de guerra, 415 hombres (116 del maestre de campo Francisco de Toledo, 85 de la compañía de Pedro Núñez de Ávila, 100 de la de Lorenzo de Godoy y 114 de la de Blas de Xerez). En La Coruña, 108 de mar y 331 de guerra.²¹⁰

Historial: Recién construido, al mando del capitán San Juan de Agustín y de mar Juan de Aguirre, asistió a la campaña de la isla Tercera (Azores) con la escuadra de don Álvaro de Bazán (julio de 1583). De regreso de la jornada entró en Cádiz en septiembre siguiente.²¹¹ El Rey dispuso en febrero de 1584 que el portugués António Giralte se desplazase al puerto andaluz con objeto de trasladar a Lisboa los galeones que habían participado en la campaña del año anterior –entre ellos el *San Felipe*– transportando artillería destinada a equipar los navíos dedicados al comercio portugués con las Indias Orientales, Brasil y África.²¹²

En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa al mando del marqués de Santa Cruz dispuesta para guardar las costas.²¹³ Por orden del 9 de abril de 1586 se incorporó a los navíos que a

¹⁹⁸ Docs. 6469, 6530, 6547, 6637 y 6701; MARTIN & PARKER, p. 369; FALLON, pp. 143 a 149. Se informó al vicepresidente de Munster que habían naufragado «dos navíos grandes en la costa de Thomond, de los que se ahogaron 700 hombres y fueron hechos 150 prisioneros». (Docs. 6547 y 6637). Entre los personajes apresados tras los naufragios se dijo que estaba Felipe de Córdova, lo que parece improbable pues había fallecido previamente de un balazo según Coco Calderón. En el naufragio del *San Marcos* perecieron los padres Gonzalo del Álamo y Hernando de Torres, ambos de la Compañía de Jesús (MEDINA, pp. 34 y 35). Al menos un soldado del galeón llamado Miguel Derrios regresó a Lisboa (SALGADO, p. 109).

¹⁹⁹ Carta de Felipe II a las infantas, sus hijas, de 29 de enero de 1582 (AST, *Lettere Principi Forestiere, Spagna*, mazzi 1-2, edición a cargo de Fernando J. Bouza Álvarez en *Cartas de Felipe II a sus hijas*, Madrid, Ediciones Turner S.A., 1988, p. 60).

²⁰⁰ SALGADO, pp. 25 y 67, y nota 490.

²⁰¹ Docs. 5052 y 6772.

²⁰² Doc. 590; SALGADO, p. 43.

²⁰³ SALGADO, cuadro 15, p. 68. Aplica las medidas de los galeones portugueses de 500 toneladas construidos a partir de 1589, que sí son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase nota 14 anterior y SALGADO, pp. 67-70.

²⁰⁴ CASADO, p. 207. Para este autor, las equivalencias de las medidas portuguesas son: un palmo de goa = 0,279 m; un rumo = 6 palmos de goa = 1,674 m (*Ibidem*, pp. 71-73).

²⁰⁵ Doc. 4878.

²⁰⁶ Doc. 5052. Según el doc. 5122 montaba 36 piezas.

²⁰⁷ Llegó a Laredo en una zabra procedente de Flandes, el 16 de septiembre, en compañía de los capitanes Francisco Maldonado y Pedro de Pazos Figueroa, probablemente también embarcados en el galeón *San Felipe*. (Docs. 6441 y 6442).

²⁰⁸ Doc. 5673. También pudieron ser maestros Juan de Gandía y Juan de Pucheta (doc. 7182).

²⁰⁹ AGS, GA, leg. 280-97.

²¹⁰ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

²¹¹ FD, *La conquista de las Azores*, pp. 66-82; SALGADO, pp. 28-30; PAZZIS, p. 235.

²¹² SALGADO, p. 30.

²¹³ Doc. 532.

cargo del mismo general debían partir en persecución de Drake.²¹⁴ A finales de julio de este mismo año salió a la mar integrada en la armada de Alexandre de Sousa que tenía por misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre.²¹⁵ El 16 de julio de 1587 partió de Lisboa al mando de Juan de Ribadeneyra con la armada del marqués de Santa Cruz y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores para proteger las flotas de Indias.²¹⁶

Durante la jornada de Inglaterra siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta que, tras la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio, una parte de ella quedó gobernando a la mar, en la conserva de Recalde.²¹⁷ Un grupo de navíos encabezado por el galeón *San Juan* entre los que se encontraba el *San Felipe*, arribó a La Coruña el miércoles día 22 por la tarde,²¹⁸ donde despalmó en el mes de julio.²¹⁹

Reaprovisionado de bastimentos y aguada partió de la capital gallega el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, la flota inglesa, recién salida de Plymouth y dividida en dos agrupaciones trató y consiguió ganar el barlovento a los españoles que navegaban paralelos a tierra rumbo a levante y comenzó el hostigamiento a la retaguardia hispana.

El 2 de agosto, los primeros en interceptar el ataque de Howard a las fuerzas al mando de Leyva fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal –entre ellos el *San Felipe*– que acababa de asignar el Duque como refuerzo del primero. Los navíos españoles intentaron llegar al abordaje, lo que no conseguían pues los ingleses, muy maniobreros, mantenían la distancia y rehusaban llegar al alcance de tiro de mosquete. Martín de Bertendona acometió al *Ark Royal*, capitana de Howard, hasta llegar bien cerca, pero del ataque se zafó el inglés con soltura dándole la popa. También estuvieron a pique de abordar, el galeón *San Francisco* del duque de Florencia, el galeón *San Juan* el menor y la nao *Santa Ana*. El fuego fue vivo por ambas partes, siendo grande el consumo de municiones, sobre todo por parte inglesa por su mayor rapidez en la recarga y disparo de la artillería. Sin embargo, no hay constancia de averías o bajas notables en ambos contendientes.

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el episodio de los brulotes, entre las 07.00 y 08.00 horas del 8 de agosto, un escuadrón inglés al mando de Drake, constituido entre otros navíos por su capitana el *Revenge*, el *Nonpareil*, el *Victory*, el *Mary Rose*, el *Dreadnought* y el *Swallow* se dirigió resueltamente con todo el aparejo hacia el grupo de navíos españoles más retrasado hacia poniente, que estaba integrado por el galeón *San Juan* de Recalde y los que acudieron en su apoyo, los galeones *San Mateo* y *San Felipe*, la nao guipuzcoana *María Juana*, con algunos pataches.²²⁰

Medina Sidonia, al observar las intenciones del enemigo, había reaccionado ordenando levar y ponerse en movimiento hacia el resto de la armada, con la idea de recogerla y volver al primer fondeadero, pues estaba muy próxima a los bajos de Flandes. Mientras navegaba al NE ciñendo el viento del tercero y cuarto cuadrantes que iba refrescando, el Duque envió embarcaciones para prevenir este riesgo y ordenar a la armada que se mantuviese a la orza para evitarlo por recomendación de los pilotos flamencos que llevaba a bordo.²²¹

El enemigo acertó distancias, por lo que el capitán general facheó el *San Martín* secundado por el resto de los navíos que le acompañaban para interceptar su progresión hacia el grueso de la armada, que iba reagrupándose lentamente a entre tres y seis millas de distancia.²²² Se inició entonces un furioso cañoneo, principiando por el *San Juan* de Recalde, el más retrasado, sobre el que varios navíos ingleses –quizá el *Revenge* y el *Nonpareil*, entre otros– tiraron más de mil cañonazos acompañados de mucha arcabucería y mosquetería, siendo adecuadamente respondidos por el español con trescientos disparos de cañón. En apoyo de Recalde acudieron los citados galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juana*, que se encontraban en sus proximidades y consiguieron sacarle del apuro.

Cuando estos navíos acababan de auxiliar a Recalde, a duras penas iniciaron la navegación para incorporarse a la retaguardia española de la que se encontraban rezagados. De nuevo los tres anteriores

²¹⁴ Docs. 589 y 590.

²¹⁵ SALGADO, pp. 43-44.

²¹⁶ Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998. Véase SALGADO, p. 46, cuadro 2.

²¹⁷ Docs. 5338 y 5360.

²¹⁸ Doc. 5374.

²¹⁹ MN, SB, ms. 390, doc. 915.

²²⁰ Docs. 6683 y 7105.

²²¹ Uno de ellos, fue probablemente el flamenco Cornelio Hernández (doc. 6774).

²²² Docs. 6077, 6104, 6107, 6125 y 6181.

fueron rodeados durante la tarde por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del Almirante –el *Ark Royal*, el *Golden Lion* y el *White Bear*– que también se dirigían con tres horas de retraso hacia la retaguardia española para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. Entonces, la almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis* de Agustín Mexía, la nave *La Rata* de Alonso de Leyva y la urca almiranta *San Salvador*, viraron y acudieron en su apoyo, logrando con esta maniobra la retirada de los ingleses.

Viéndose libre de enemigos, desaparejado y no satisfecho con lo realizado hasta este momento, Francisco de Toledo cargó de nuevo con su *San Felipe* metiéndose en la retaguardia inglesa procurando llegar al abordaje, pero quedó envuelto por los navíos *Elizabeth Bonaventure*, *Rainbow* y *Vanguard*. El *San Mateo* junto con la nao *Valenzera Veneciana*, la *Santa María de Begoña* y el *San Juan de Sicilia* arrumbaron para socorrerlo, pero también fueron inmediatamente rodeados por un buen número de navíos enemigos encabezados por el *Mary Rose*, llegando «casi a emparejar los bordos sin aferrar en ellos, combatiéndolos solamente con artillería y los nuestros con mosquetes y espingardas (arcabuces) por estar muy cerca».²²³

El *San Felipe* se defendió bravamente contra el acoso a corta distancia de doce a dieciséis navíos ingleses; finalmente, hacia las 18.00 horas, fue abandonado por el enemigo, dejándolo destrozado por los impactos que había recibido y alrededor de 100 muertos.²²⁴ En tan crítica situación, una hora más tarde, Francisco de Toledo solicitó el socorro de otras naos que se encontraban en las proximidades para salvar a la dotación pues estimaba inminente el hundimiento de su galeón.²²⁵ Acudió la urca *Doncella*, de Miguel de Santiago, que inmediatamente procedió al trasbordo de la gente. Cuando la mayoría de los supervivientes –unos trescientos hombres– habían abandonado el galeón, se oyeron voces anunciando que la urca se iba a pique; Toledo y el capitán Juan Poza de Santiso regresaron a su buque, «pues para anegarse allí era mejor en su galeón». La urca desatraco en este momento, quedando a bordo del *San Felipe* entre veinte o treinta hombres encabezados por el propio maestre de campo. Al parecer, el navío *Ascensión*, de la escuadra de Castilla, también acudió en auxilio de la gente del galeón y logró rescatar 18 personas.²²⁶

Desarbolado y sin gobierno, el buque español llegó de milagro a la playa entre Neoporto (Nieuwpoort, Flandes) y Ostende, donde dio fondo el día 9. Allí fue descubierto por marineros ingleses pertenecientes a las guarniciones de Flandes, quienes apresaron el galeón el día siguiente a la vista del ejército de monsieur de la Mota, que no hizo nada para salvar el galeón o su artillería.²²⁷ Previamente, Toledo y sus acompañantes, entre ellos el médico Ancona, habían abandonado su buque en una barquilla y desembarcado en la playa, trasladándose seguidamente a Neoporto para más tarde presentarse al duque de Parma. Justinus van Nassau se apoderó finalmente del *San Felipe* y lo llevó a remolque hacia Flessinga (Vlissingen), pero se hundió a la altura de Rammekens debido a su mal estado.²²⁸

²²³ Docs. 6104, 6107, 6125, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6683, 6814 y 7159. Según refiere Recalde «los dichos dos galeones y la nave vizcaína (*San Mateo*, *San Felipe* y *María Juan*) se tornaron otra vez a meter entre la armada del enemigo, de suerte que de los muchos cañonazos quedaron desaparejados y de manera que no podían navegar. Y viéndolos de esta manera, ni la capitana ni ninguna de las demás naos los socorrían; y queriéndolo hacer el almirante general, le envió a decir el Duque que siguiese su derrota y que no se empeñase por nadie, que fue harta lástima para él y a todos los demás». Esta acerba crítica del general vasco a Medina Sidonia fue algo exagerada y en parte no se corresponde con la realidad expresada en otros relatos tanto ingleses como españoles, tal como indica Parker en la nota correspondiente del doc. 6683. Sin embargo, Gonzalo de Eraso, testigo presencial a bordo del *San Martín*, refirió que cuando dijo al Duque la conveniencia de esperar a los dos galeones *San Felipe* y *San Mateo* o darles remolque, y en su caso sacar la gente o hundirlos para evitar que el enemigo se aprovechase de ellos, «no solo no se hizo, mas antes se procuró apartar del enemigo». (Doc. 6577).

²²⁴ Doc. 6098. En su relación de la jornada, Coco Calderón dio numerosas particularidades sobre la acción, las pérdidas y dotación que llevaban tanto este galeón como el *San Mateo* (doc. 6500).

²²⁵ Puede que fuesen la galeaza *Zúñiga* y un galeón de los de Diego Flóres (doc. 6656).

²²⁶ Doc. 6513.

²²⁷ Alonso Vázquez: *Los sucesos de Flandes y Francia del tiempo de Alexandro Farnese*, Madrid, Ginesta, 1879.

²²⁸ Docs. 6098, 6111, 6125, 6148, 6155, 6161, 6168, 6198, 6218, 6236, 6238, 6239, 6500, 6683, 6814, 6962 y 7037; SCHOKKENBROEK, pp. 107 a 109. Tanto el *San Felipe* como el *San Mateo* fueron trasladados hacia Flessinga o Flushing (Vlissingen, isla de Walcheren) por los zelandeses; uno se hundió a la altura de Rammekens y el otro a la entrada de Flushing, debido al estado en que se encontraban. Previamente habían sido saqueados con gran desorden, salvándose solo la artillería (doc. 6168); algunas piezas sirvieron en la defensa de Bergen op Zoom contra las fuerzas de Parma. Entre los dos navíos los neerlandeses apresaron y condujeron a La Haya alrededor de 25 personas de calidad, mientras que los soldados comunes fueron repartidos por prisiones de diversas ciudades (doc. 6193).

Galeón *San Luis* o *São Luís*

Construido a finales de 1585 en Oporto, fue uno de los dos galeones fabricados allí entre 1583 y 1586, fecha en la que consta la primera referencia.²²⁹

Porte: 830 toneladas españolas de sueldo,²³⁰ unos 540 toneles machos, 500 toneladas de Portugal.²³¹

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado: 16 rumos de quilla (24 m), 43 pies de goa de manga (10,75 m), 15 pies de goa de puntal en la primera cubierta (3,75 m).²³² Para Casado Soto: eslora 33,13, manga 9,89, puntal 5,26 m.²³³

Artillería: En la jornada de 1588 montó nueve pedreros, nueve medias culebrinas, diez sacres y diez versos y esmeriles, todo de bronce; en total 38 piezas de artillería.²³⁴

Dotación: Durante la campaña de 1588 llevaba a bordo como oficial superior a don Agustín Mexía, maestre de campo de las banderas que se sacaron del castillo de Lisboa y se levantaron en Andalucía. Capitán del galeón, el portugués Pêro Albarado;²³⁵ maestre, Cristóbal Báez (en octubre de 1588)²³⁶ y después Vicente de Olivas.

En Lisboa, gente de mar, 116 hombres; gente de guerra, 376 hombres (163 del maestre de campo Agustín de Mexía, 70 de la compañía de Luis de León y 143 de la de Pedro Ponce de León). En La Coruña, 100 de mar y 339 de guerra.²³⁷

Historial: En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa a cargo de don Álvaro de Bazán dispuesta para guardar las costas peninsulares.²³⁸ Por orden del 9 de abril de 1586 se incorporó a los navíos que al mando del mismo general debían salir en persecución de Drake.²³⁹ A finales de julio de este mismo año salió a la mar integrada en la armada de Alexandre de Sousa que tenía como misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre.²⁴⁰

El 16 de julio de 1587 se hizo a la mar al mando del capitán Pêro Albarado con la armada del marqués de Santa Cruz y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores para proteger las flotas de Indias contra la amenaza inglesa.²⁴¹

Iniciada la jornada de Inglaterra, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Llegó muy malparado a Vivero en la noche del 4 de julio; traía sentido el palo mayor y sin gota de agua; en su derrota había llegado hasta cerca de La Rochela.²⁴² Tras una tentativa infructuosa efectuada el día 11 de julio, fondeó en La Coruña en la noche del 12 al 13, reincorporándose a la armada.²⁴³

Una vez reaprovisionado de bastimentos y aguada partió el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, y tras los primeros encuentros con la flota inglesa, recién salida de Plymouth, el 2 de agosto, los primeros en interceptar un ataque de Howard a las fuerzas españolas al mando de Leyva fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el Duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió entre otros navíos, el galeón *San Luis*.

Poco más tarde, cuando el Duque estaba siendo atacado por una columna inglesa llegó Oquendo con la nao *Santa Ana* en su apoyo, interponiéndose entre el *San Martín* y los enemigos, haciendo un

²²⁹ Información proporcionada por el investigador Augusto Salgado. Véase CASADO en *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, p. 207. Citado en FONSECA, p. 637, pero con datos en parte al parecer erróneos.

²³⁰ Docs. 5052 y 6772.

²³¹ Doc. 590; SALGADO, p. 43.

²³² SALGADO, cuadro 15, p. 68. Aplica las medidas de los galeones portugueses de 500 toneladas construidos a partir de 1589, que sí son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase nota 14 anterior y SALGADO, pp. 67-70.

²³³ CASADO, p. 207. Para este autor, las equivalencias de las medidas portuguesas son: un palmo de goa = 0,279 m; un rumo = 6 palmos de goa = 1,674 m (*Ibidem*, pp. 71-73).

²³⁴ Docs. 3177, 4878, 5052, 5122 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588).

²³⁵ Docs. 5443 y 5673. Según el doc. 5443, el capitán era Juan de Alvarado, lo cual es erróneo.

²³⁶ Doc. 3177.

²³⁷ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

²³⁸ Doc. 532.

²³⁹ Docs. 589 y 590.

²⁴⁰ SALGADO, pp. 43-44.

²⁴¹ Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998; SALGADO, p. 46, cuadro 2.

²⁴² Doc. 5590.

²⁴³ Docs. 5590, 5669 y 5709.

fuego vivo que dirigía el propio general vasco; a continuación se incorporó Agustín Mexía con el galeón *San Luis* y sucesivamente fueron llegando otros navíos españoles. Al observar el Almirante el gran consumo de pólvora y municiones y el escaso efecto de los impactos en los navíos españoles, optó por retirarse definitivamente y romper el contacto balístico. Esta acción había durado cerca de tres horas hasta avanzada la tarde del mismo día 2.

Al amanecer del 4 de agosto, día de Santo Domingo, seis leguas al sur del St. Catherine's Point de la isla Wight,²⁴⁴ varios navíos de la armada habían quedado rezagados y por lo tanto más próximos al enemigo. El más alejado del grueso español fue la urca *Duquesa Santa Ana*,²⁴⁵ seguida por el galeón *San Luis* y, según Coco Calderón, también la urca *Doncella*, de la escuadra de Oquendo. Sir John Hawkins era el más cercano a estos navíos parados por la ausencia absoluta de viento; no queriendo desaprovechar esta oportunidad, puso en el agua sus embarcaciones menores y con ellas bogando fue remolcado hacia los inermes navíos españoles. La maniobra sería observada por Alonso de Leyva, quien arrumbó resueltamente con su capitana *La Rata Encoronada* hacia el galeón y las urcas en apuros, acompañado por tres galeazas, la capitana *San Lorenzo*, la *Zúñiga* y la *Girona*, la nave *San Juan de Sicilia* y otros bajeles.

El *Victory* de Sir John Hawkins se aproximó tanto a *La Duquesa* que las lanchas remolcadoras entraron dentro del alcance de la mosquetería y arcabucaría de la urca. Al observar la progresión de las galeazas y demás buques españolas, el *Ark Royal* seguido del *Golden Lion* junto con otros navíos también se hicieron remolcar para apoyar a Hawkins, por lo que se entabló una acción en toda regla; finalmente, Leyva logró liberar del acoso inglés a los navíos separados y reintegrarlos al cuerpo de la armada, al cabo de dos horas de cañoneo.²⁴⁶

Coincidiendo con el final de las acciones poco efectivas protagonizadas por las galeazas, a eso de las diez de la mañana del mismo día 4, el viento escaso pero suficiente se puso del SW, lo que permitió a los cinco mejores navíos del escuadrón de Howard encabezado por el *Ark Royal*, arrumbar hacia el NE para apoyar a Frobisher, pero en la derrota se interpusieron el *San Martín* y la galeaza *Napolitana* de Perucchio Morán, los cuales, procedentes de la vanguardia española, acudían en socorro de Leyva y las galeazas, que se encontraban aisladas en este momento. Se produjo un encarnizado combate entre ambas capitanas, pues la distancia que les separaba –dos o tres veintenas de pasos según los ingleses– era inferior a la de las jornadas precedentes; además, la mar llana permitía abrir las portas de las baterías bajas de ambos navíos y por lo tanto empezó a jugar la artillería gruesa que montaban. En auxilio de Medina Sidonia concurren sucesivamente el galeón *San Luis*, el galeón *San Juan* de Juan Martínez de Recalde; el *San Juan*, el menor, de Diego Enríquez, y la nao *Santa Ana* de Miguel de Oquendo, que cubrieron eficazmente con sus fuegos al *San Martín*, siendo sobresaliente su actuación. El enemigo emprendió la retirada al acudir otros bajeles españoles, quedando su capitana malparada de algún cañonazo de Oquendo y algo sotaventada.

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el episodio de los brulotes, durante el combate del día 8 sobre Gravelinas, cuando los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan* acababan de sacar a Recalde de un apuro, a duras penas iniciaron la navegación para incorporarse a la retaguardia española de la que se encontraban rezagados. Durante la tarde, estos tres buques se vieron rodeados de nuevo por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del Almirante –el *Ark Royal*, el *Golden Lion* y el *White Bear*– que también navegaban con tres horas de retraso hacia la retaguardia española para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. La almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis*, acudió en su auxilio, logrando con este movimiento la retirada del enemigo.

Siguió la derrota del galeón *San Martín* en su navegación alrededor de las Islas Británicas hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 71 hombres de mar y 216 soldados.²⁴⁷ Traía 22 quintales de pólvora y 732 balas de artillería (270 de hierro, 12 enramadas

²⁴⁴ Doc. 6000. Esta distancia la estimó Sir George Carey, gobernador de la isla Wight y observador de vista del combate. Probablemente los navíos más cercanos estarían a dos leguas de tierra, unas siete millas como máximo. Para el mismo testigo, el combate del día 4 duró desde las 05.00 a las 10.00 horas y el cañoneo fue intensísimo. Según otro testimonio, este día «sacose el estandarte real y todas las banderas y todas las flámulas que las naves llevaban». (Doc. 6901.1).

²⁴⁵ Perteneciente a la escuadra de Andalucía.

²⁴⁶ Docs. 5996, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6656, 6683 y 7105. Debió de ser una acción brillante para que Petruccio Ubaldino la calificase de honorable (doc. 7105).

²⁴⁷ Docs. 6599 y 6772.

de bronce, 400 de piedra y 50 de plomo), y como salió de Lisboa con 69 y 1.900, respectivamente, el consumo en la jornada fue de 47 quintales de pólvora y 1.168 balas de artillería.²⁴⁸

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 49 hombres,²⁴⁹ y dos días más tarde Cardona informó sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.²⁵⁰

Durante el gran temporal que se abatió el 8 de diciembre sobre las costas del norte de España, los galeones *Santiago* y *San Luis* tocaron en el fondo pero consiguieron salvarse sin apenas daño.²⁵¹ El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander.²⁵² Salió a la mar el 22 de julio de 1589 al mando de Pedro de Alvarado e integrado en la armada de Alonso de Bazán con el cometido de proteger la llegada de los navíos que procedentes de las Indias regresaban a la Península, tras el ataque de Drake y Norris en Galicia y Portugal. En septiembre, antes de llegar a La Coruña, Alonso de Bazán dejó en Lisboa, entre otros navíos, el galeón *San Luis* y la zabras *Julia* y *Augusta* que tenían pendiente viajar a la isla Tercera (Azores).²⁵³ Cancelado el viaje el 11 de noviembre, fueron autorizados el día 18 para reunirse de nuevo con la armada de Ferrol. Por la llegada del invierno los navíos permanecieron en Lisboa y el *San Luis* fue carenado. Finalmente partieron el 30 de enero de 1590 al mando del almirante Marcos de Aramburu para proteger la recalada de los navíos de las Indias, lo que hicieron en marzo para dirigirse a continuación hacia Andalucía.²⁵⁴ El *San Luis* salió de Lisboa para Malaca el 4 de abril de 1591 al mando de Francisco de Mascarenhas. En el viaje de ida apresó una nao inglesa, pero naufragó en Mozambique en el de vuelta.²⁵⁵

Galeón *San Mateo* o *San Matheo* o *São Mateus*

Construido en la India portuguesa con madera local, en fecha desconocida a principios de la década de 1570.²⁵⁶

Porte: 750 toneladas españolas de sueldo,²⁵⁷ unos 490 toneles machos, 450 toneladas de Portugal.²⁵⁸

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado: 16 rumos de quilla (24 m), 43 pies de goa de manga (10,75 m), 15 pies de goa de puntal en la primera cubierta (3,75 m).²⁵⁹ Según Casado Soto: eslora 32,07; manga 9,57; puntal 5,10 m.

Artillería: El 16 de abril de 1588 tenía a bordo 14 piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y 18 pedreros también de bronce, en total 32 piezas, con las que participó en la jornada de 1588.²⁶⁰

Dotación: Durante la jornada de 1588 asistió a bordo como oficial superior Diego Pimentel, maestre de campo del tercio de Sicilia. Capitán del galeón, Juan Íñiguez de Medrano o Maldonado, nombrado el 3 de diciembre de 1587;²⁶¹ maestre Manuel Mayo (en octubre de 1587)²⁶² y después Gerónimo Pérez; cirujano mayor Francisco de Reinoso, del tercio de António Pereira. También iba embarcado el inglés Guillermo Brum (probablemente William Brown), gentilhomme de Su Majestad.²⁶³

En Lisboa, gente de mar, 120 hombres; gente de guerra, 277 hombres (106 del maestre de campo Diego Pimentel, 103 de la compañía de Martín Dávalos o de Ávalos y 68 de la de Francisco Márquez). En La Coruña, 110 de mar y 279 de guerra.²⁶⁴

²⁴⁸ Docs. 5052 y 6835.

²⁴⁹ Doc. 6861.

²⁵⁰ Docs. 6866 y 6961.

²⁵¹ Doc. 6914.

²⁵² Doc. 7075.

²⁵³ AGS, GA, leg. 251-296; MN, VP, t. 1B, doc. 68-17, fol. 237; JIT, *Otra cara...*, p. 668; SALGADO, p. 115.

²⁵⁴ AGS. E-Portugal, leg. 432, s. f.

²⁵⁵ SALGADO, p. 117; FONSECA, p. 644.

²⁵⁶ SALGADO, p. 14, e informaciones posteriores del mismo autor.

²⁵⁷ Docs. 5052 y 6772.

²⁵⁸ Doc. 590; SALGADO, p. 43.

²⁵⁹ SALGADO, cuadro 15, p. 68. Aplica las medidas de los galeones portugueses de 500 toneladas construidos a partir de 1589, que sí son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase nota 14 anterior y SALGADO, pp. 67-70.

²⁶⁰ Doc. 4878. Este número de 32 piezas fue más tarde confirmado por Diego de Pimentel (doc. 6135). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica 34 piezas, mientras que el doc. 5122 las rebaja a 28.

²⁶¹ Doc. 5673.

²⁶² Doc. 3177.

²⁶³ El Rey escribió a Parma en 1589 para que procurase su liberación porque estaba preso en Flushing tras la pérdida del galeón (doc. 7140).

²⁶⁴ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

Historial: Llegó a Lisboa el 15 de mayo de 1575 procedente de la India, al mando de Vasco Lourenço Carrão. Participó con el rey Sebastián en la campaña de 1578 que finalizó en el desastre de Alcázarquivir, llevando a bordo al general de mar Diogo de Sousa, 100 hombres de mar y 180 de guerra. Regresó a Lisboa a finales de 1579.²⁶⁵

A principios de julio de 1580, al producirse la invasión de Portugal a cargo del ejército del duque de Alba y la armada de Álvaro de Bazán a principios de julio de 1580, la guarnición del castillo de Setúbal, sostenida por los galeones *São Mateus* y *Santo António*, a cargo de Inácio Rodríguez Velloso que tenía su insignia en el primero, hizo fuerte resistencia a las tropas castellanas. Una vez rendidos por Bazán ambos navíos, la fortaleza tuvo que hacerlo, quedando el *São Mateus* varado en el interior del puerto de Setúbal por orden de Rodríguez (25 de julio de 1580).²⁶⁶ En mayo de 1581 continuaba en dicho puerto por imposibilidad de remolcarlo hasta Lisboa.²⁶⁷

Reparado el galeón en Lisboa, participó muy señaladamente al mando del maestre de campo general Lope de Figueroa, siendo capitán del galeón Jusepe de Talavera, en la derrota infligida por don Álvaro de Bazán a los franceses de Felipe Strozzi en el combate naval de la isla de San Miguel (Azores), el 26 de julio de 1582.²⁶⁸ Tras extensas reparaciones que le impidieron asistir a la campaña de la isla Tercera (Azores) en 1583, dos años más tarde formó parte de la Armada de Guarda Costas e Islas que a las órdenes de João de Saldanha, tenía izada su insignia a bordo del *San Mateo*.²⁶⁹

En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa dispuesta para guardar las costas de la Península.²⁷⁰ Por orden del 9 de abril de 1586 se incorporó a los navíos que al mando del mismo general debían partir en persecución de Drake.²⁷¹ A finales de julio de este año salió a la mar integrado en la armada de Alexandre de Sousa que tenía por misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre.²⁷²

El 16 de julio de 1587 se hizo a la vela al mando de Juan Íñiguez y capitán de mar Juan de Acuña con la armada del marqués de Santa Cruz, e intervino hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores para proteger las flotas de Indias.²⁷³

Iniciada la jornada de Inglaterra, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588, hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña el jueves día 23 siguiente.²⁷⁴

Reaprovisionado de bastimentos y aguada abandonó La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, la flota inglesa, recién salida de Plymouth y dividida en dos agrupaciones, trataba de ganar el barlovento a los españoles que navegaban paralelos a tierra rumbo a levante y así hostigar su retaguardia. Una de estas agrupaciones, al mando de Drake, dando bordadas al amanecer del 31 de julio aún no había conseguido doblar por el norte a los españoles y, al ser su avance hacia barlovento tan lento, no lo consiguió hasta que la armada cayó hacia sotavento. En uno de estos cambios de rumbo, algunos navíos del ala izquierda de la vanguardia de Leyva se cañonearon a distancia con parte del escuadrón de Drake, Según Coco Calderón, embarcado en la urca almiranta *San Salvador*, «por el mismo borde de tierra (Howard) envió cuatro naves, una de las cuales era su almiranta (Drake), a que trabasen la escaramuza con la nuestra y las demás naves de nuestra retaguardia; y así la cañonearon juntamente con el galeón *San Mateo*, el cual, metiéndose a orza cuanto más podía, sin disparar pieza, las esperó deseando le abordasen. Salió *La Rata*, en que venía don Alonso de Leyva, en busca de la capitana enemiga (debe referirse a la de Drake) que, asimismo, se dejó amollar en popa la vuelta suya. No se pudieron cañonear a causa de que la enemiga, recelándose le abordase el *San Mateo*,

²⁶⁵ SALGADO, pp. 14 y 15.

²⁶⁶ FD, *Armada española*, t. II, p. 297; SALGADO, pp. 15 y 16.

²⁶⁷ SALGADO, p. 18.

²⁶⁸ FD, *La conquista de las Azores*, pp. 22-57; SALGADO, pp. 21-24. El capitán Jusepe de Talavera murió en el combate. El *San Mateo* sufrió 40 muertos y 74 heridos, así como tuvo muchas averías.

²⁶⁹ SALGADO, pp. 30-31.

²⁷⁰ Doc. 532.

²⁷¹ Docs. 589 y 590.

²⁷² SALGADO, pp. 43-44.

²⁷³ Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998; SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña desarbolado del palo trinquete (docs. 3001 y 3176).

²⁷⁴ Docs. 5374 y 5376.

dejó a la nave *Rata* y le acañoneó; y el viento arronzando, a don Alonso Leyva no le fue posible pasar con su designio adelante, a quien cañonearon otras naves enemigas, haciendo él lo mismo».²⁷⁵

Aunque el texto es algo confuso, puede interpretarse como que la acción se desarrolló entre la tierra de Cornwall y el norte de la formación española. A la progresión del escuadrón de Drake, en su camino hacia la retaguardia española se interpuso el galeón *San Mateo*, que debía estar en el extremo de la izquierda y más retrasado de la vanguardia española de Leyva y, por tanto, próximo al mismo extremo de la retaguardia más avanzada de Recalde. Al observar el cañoneo, Leyva, embarcado en *La Rata Encoronada*, acudió en auxilio del *San Mateo* y se dirigió hacia lo que él consideraba la capitana enemiga (probablemente el *Triumph*, de Martin Frobisher, que era la mayor del grupo de Drake), pero no lo consiguió al no poder ceñir lo suficiente el viento; sin embargo, intercambió disparos con otros navíos ingleses de los que acompañaban a Sir Francis.²⁷⁶ Este mismo día 31, el *San Mateo* y el galeón *San Juan* el menor, de Diego Enríquez, acudieron en auxilio de la almiranta española *San Juan* de Recalde muy apretada por el enemigo.²⁷⁷

El primero de agosto, el *San Mateo* pasó a reforzar la retaguardia de la armada de Leyva junto con otros navíos. Al amanecer del día 2, Howard atacó de tal forma que las primeras naves en combatir a los ingleses fueron las levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el Duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió entre otros varios el galeón *San Mateo* de Pimentel.

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el episodio de los brulotes, entre las 07.00 y 08.00 horas del 8 de agosto, una columna inglesa al mando de Drake, constituida entre otros navíos por su capitana, el *Revenge*, arropado por el *Nonpareil*, el *Victory*, el *Mary Rose*, el *Dreadnought* y el *Swallow* se dirigió resueltamente con todo el aparejo hacia el grupo de navíos españoles más retrasado hacia poniente, que estaba integrado por el galeón *San Juan* de Recalde y los que acudieron en su apoyo, los galeones *San Mateo* y *San Felipe*, la nao guipuzcoana *María Juana* y algunos pataches.²⁷⁸

Medina Sidonia, al observar las intenciones del enemigo, reaccionó ordenando levar y ponerse en movimiento hacia el resto de la armada con la idea de recogerla y volver al primer fondeadero primitivo, pues estaba muy próxima a los bajos de Flandes. Mientras navegaban al NE ciñendo el viento del tercer y cuarto cuadrantes que iba refrescando, el Duque envió embarcaciones para avisar de este riesgo y ordenar a la armada que se mantuviese a la orza para evitarlo por recomendación de los pilotos flamencos que llevaba a bordo.²⁷⁹

El enemigo acortó distancias, por lo que el capitán general se atravesó con el *San Martín* secundado por el resto de los navíos que le acompañaban para interceptar su progresión hacia el grueso de la armada que iba reagrupándose lentamente a entre tres y seis millas de distancia.²⁸⁰ Tuvo lugar entonces un furioso cañoneo, principiando por el *San Juan* de Recalde, el más retrasado. En su apoyo acudieron los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juana* situados en las proximidades y consiguieron sacarle del apuro, iniciando seguidamente la navegación para incorporarse a la retaguardia española de la que se encontraban bastante rezagados.

De nuevo los tres buques citados volvieron a verse envueltos durante la tarde por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del Almirante –el *Ark Royal*, el *Golden Lion* y el *White Bear*– que también procedían con tres horas de retraso hacia la retaguardia española para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. Entonces, la almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis*, la nave *La Rata* y la urca almiranta *San Salvador* acudieron en su auxilio, logrando con esta maniobra la retirada del enemigo.

Viéndose libre de movimientos, desaparejado y no contento con lo realizado hasta el momento, Francisco de Toledo cargó de nuevo con su *San Felipe* metiéndose en la retaguardia inglesa procurando llegar al abordaje, pero quedó rodeado por los navíos *Elizabeth Bonaventure*, *Rainbow* y *Vanguard*. El *San Mateo* con la nao *Valenzera Veneciana*, la *Santa María de Begoña* y el *San Juan de Sicilia* aproaron para socorrerlo, pero también serían inmediatamente envueltos por un buen número de navíos enemigos

²⁷⁵ Doc. 6500. Al avistar al enemigo, el *San Martín* «hizo la señal de combate izando una bandera en el palo de proa, que era la señal que había acordado». (Doc. 6962).

²⁷⁶ Puede que con *La Rata Encoronada* se distinguiesen también en estas acciones la *Veneciana Valenzera* y el galeón *San Felipe* (doc. 6656).

²⁷⁷ Docs. 5996, 6112, billete n.º 2 y 6236.

²⁷⁸ Docs. 6683 y 7105.

²⁷⁹ Uno de ellos, fue probablemente el flamenco Cornelio Hernández (doc. 6774).

²⁸⁰ Docs. 6077, 6104, 6107, 6125 y 6181.

encabezados por el *Mary Rose* de Edward Fenton, llegando «casi a emparejar los bordos sin aferrar en ellos, combatiéndolos solamente con artillería y los nuestros con mosquetes y espingardas (arcabuces) por estar muy cerca».²⁸¹

El *San Mateo* en concreto fue combatido por diez o trece navíos a intervalos durante varias horas, en ocasiones a tiro de mosquete o a la voz, pues hasta se oyó a uno de los enemigos decir «¡Rendíos a la reina de Inglaterra!» Nunca osaron abordarlo y cuando se retiraron, sobre las 18.00 horas, Medina Sidonia, a la vista de su mal estado –en parte abierto el casco por el retroceso de su propia artillería– ordenó a varios navíos de la armada que acudiesen a salvar la gente, pero Diego Pimentel se negó a abandonar el galeón y decidió enviar a Rodrigo de Rivero y Luis Vanegas al *San Martín* para rogar al capitán general le enviase algún piloto que viera si el *San Mateo* podía seguir navegando y un buzo para estancar el casco.²⁸² El Duque dispuso entonces que un piloto, otro hombre de confianza y un trozo de gente pasasen a bordo del navío de Pimentel para achicarlo e intentar el salvamento, «pero por ser ya tarde y los mares muy grandes no pudieron llegar». Al anochecer, el galeón dejó de verse llevado por el viento y las corrientes hacia la costa entre Ostende y Sluys. Cuando amaneció el día 9; según Luis de Miranda, todavía se apreciaba en la lejanía.²⁸³

Dos buques holandeses al mando de Adriaen de Winter y Adriaen Corneliszoon respectivamente, ambos pertenecientes al escuadrón de Pieter van der Does, vicealmirante de Holanda y bailío de la ciudad de Leiden, atacaron al *San Mateo* el día 10, apoderándose de él tras un furioso combate de dos horas. En la acción también participaron tres navíos ingleses de los estacionados en Flushing (Vlissingen, isla de Walcheren, Zelanda) mandados por William Borlas, enviados y equipados por Sir Hugh Willoughby, comandante de las tropas de la Reina en los Países Bajos. El galeón español había recibido 350 impactos de cañón. Fue deshecho por la artillería enemiga a causa de la falta de balas y pólvora con que responder, en opinión de Francisco de Bobadilla.²⁸⁴ En el asalto, parte de la dotación fue arrojada al mar o muerta al subir a bordo los atacantes; en el *San Mateo* también murieron dos ingleses, uno de ellos hermano del lord Montagu. De los mandos españoles, Diego Pimentel, Juan de Velasco, y los capitanes Juan de Toledo, Martín de Ávalos, Francisco Marqués y Alonso de Vargas fueron apresados y conducidos a Rotterdam. El galeón sería trasladado hacia Flessinga o Flushing (Vlissingen, isla de Walcheren) en cuyos accesos se hundió. Previamente había sido saqueado con gran desorden, salvándose solo la artillería,²⁸⁵ alguna de estas piezas sirvieron para la defensa de Bergen op Zoom contra las fuerzas de Parma.²⁸⁶

²⁸¹ Docs. 6104, 6107, 6125, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6683, 6814 y 7159. Según narra Recalde, «los dichos dos galeones y la nave vizcaína (*San Mateo*, *San Felipe* y *María Juan*) se tornaron otra vez a meter entre la armada del enemigo, de suerte que de los muchos cañonazos quedaron desaparejados y de manera que no podían navegar. Y viéndolos de esta manera, ni la capitana ni ninguna de las demás naos los socorrían; y queriéndolo hacer el almirante general, le envió a decir el Duque que siguiese su derrota y que no se empeñase por nadie, que fue harta lástima para él y a todos los demás». Esta acerba crítica del general vasco a Medina Sidonia fue algo exagerada y en parte no se corresponde con la realidad expresada en otros relatos tanto ingleses como españoles, tal como indica Parker en la nota correspondiente del doc. 6683. Sin embargo, Gonzalo de Eraso, testigo presencial a bordo del *San Martín*, refirió que cuando señaló al Duque la conveniencia de esperar a los dos galeones *San Felipe* y *San Mateo* o darles remolque, y en su caso sacar la gente o hundirlos para evitar que el enemigo se aprovechara de ellos, «no solo no se hizo, mas antes se procuró apartar del enemigo». (Doc. 6577). El retraso de tres horas en la entrada en fuego de Howard con la retaguardia española está avalado por la relación de Henry White, «no habíamos luchado más de tres horas cuando llegó el Almirante con el resto de la flota». (Doc. 6183).

²⁸² Entre ellos debía de estar también Luis de León, sargento mayor del tercio de Sicilia, que quedó en el galeón almirante al no poder regresar al *San Mateo* (doc. 6926).

²⁸³ Doc. 6181. Como antes señalamos en nota precedente, Gonzalo de Eraso, testigo presencial a bordo del *San Martín*, refirió que cuando apuntó al Duque la conveniencia de esperar a los dos galeones *San Felipe* y *San Mateo* o darles remolque, y en su caso sacar la gente o hundirlos para evitar que el enemigo se aprovechara de ellos, «no solo no se hizo, mas antes se procuró apartar del enemigo». (Doc. 6577).

²⁸⁴ Doc. 6220.

²⁸⁵ Doc. 6168.

²⁸⁶ Docs. 6111, 6125, 6147, 6148, 6168, 6236, 6239, 6357, 6513, 6566, 6683 y 7037; SHOKKENBROEK, pp. 107 a 109. Farnesio informó que el *San Mateo* se hundió disparando «un pedrero estando arrimado a un banco» (doc. 6296); para Bernardino de Mendoza «se abrió de puro tirar cañonazos sobre un banco de Flessingas». (Doc. 6359); Entre el *San Mateo* y el *San Felipe* los neerlandeses apresaron alrededor de 25 personas de calidad y fueron conducidas a La Haya, mientras los soldados serían repartidos por prisiones de diversas ciudades (doc. 6193). Pimentel fue llevado desde Zelanda a La Haya, donde fue interrogado (docs. 6135 y 6193). Sufrió prisión en el castillo de Radboud, en Medemblik (Holanda Septentrional) siendo tratado de acuerdo con su rango (doc. 6193). El duque de Parma comenzó enseguida las gestiones para recuperar a los prisioneros, aunque el enemigo se mostraba duro en los tratos (docs. 6296 y 6320). Pimentel fue rescatado y puesto en libertad en Flandes junto con Alonso de Luzón y otros personajes por canje con el señor de Teligny (doc. 7167); sirvió en puestos relevantes y finalizó siendo virrey de Aragón y más tarde de México (1621). Pieter van der Does llevó a Leiden (Holanda Meridional) una gran

Galeón *Santiago*, el menor, o *São Tiago* o *São Tiaguinho*

Construido por contrato con António de Brandão en la Ribeira das Naus (Lisboa) entre 1581 y principios de 1583.²⁸⁷

Porte: 520 toneladas españolas de sueldo,²⁸⁸ unos 340 toneles machos, 315 toneladas de Portugal.²⁸⁹

Dimensiones estimadas: eslora 28,39; manga 8,48; puntal 4,51 m.²⁹⁰

Artillería: En la jornada de 1588 montaba siete cañones pedreros, cinco medias culebrinas, ocho sacres y seis versos y esmeriles, en total 26 piezas.²⁹¹

Dotación: Llevaba a bordo como oficial superior a António Pereira, cabo de los portugueses. Capitán Juan Cortés; maestre, el portugués Bartolomé Martínez, hermano de António, piloto de la nave *Valenzera*.²⁹² Contramaestre Baltasar Afonso.²⁹³

En Lisboa, gente de mar, 93 hombres; gente de guerra, 300 portugueses de la compañía de António Pereira y Gonzalo Rodrigo Caldera. En La Coruña, 80 de mar y 307 de guerra.²⁹⁴

Historial: Recién construido salió para Malaca el 25 de marzo de 1583 al mando de Francisco de Madeiros, y regresó a Lisboa el 3 de agosto de 1584.²⁹⁵ En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa al mando del marqués de Santa Cruz dispuesta para guardar las costas peninsulares.²⁹⁶ Por orden del 9 de abril de 1586 se incorporó a la armada que a cargo del mismo general debía salir en persecución de Drake.²⁹⁷ A finales de julio salió a la mar integrado en la armada de Alexandre de Sousa que tenía por misión dar protección a la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre.²⁹⁸

El 16 de julio de 1587 se hizo a la vela al mando de Juan de Verito (?) con la armada del marqués de Santa Cruz y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores para proteger la llegada de las flotas de Indias.²⁹⁹

Iniciada la empresa de Inglaterra, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa, el 30 de mayo de 1588, hasta que por la dispersión de la armada debida al temporal del 18 y 19 de junio, arribó a La Coruña este mismo día acompañando a la capitana,³⁰⁰ en este puerto despalmó en el mes de julio.³⁰¹

Reaprovisionado de bastimentos y aguada partió el 22 de julio con el resto de la armada. A medianoche del día 26, sin visibilidad, colisionó con el galeón *San Cristóbal*, capitana de Diego Flóres de Valdés, y así permanecieron abarloados más de una hora hasta que lograron zafarse; el galeón perdió dos áncoras, las barras del cabrestante y parte de las mesas de guarnición.³⁰² Alcanzada la costa británica, la flota inglesa, recién salida de Plymouth y dividida en dos agrupaciones trató y consiguió ganar el barlovento a los españoles que navegaban paralelos a tierra rumbo a levante. Tras las acciones iniciales del 31 de julio y primero de agosto, el *Santiago* pasó a reforzar la retaguardia de la armada con otros tres galeones de Portugal a sugerencia de Recalde.

flámula del *San Mateo* para exponerla en la iglesia Pieterschurch donde permaneció tres siglos; era tan grande que puesta en el tejado llegaba hasta el suelo (doc. 7037); actualmente se conserva en el Stedelijk Museum De Lakenhal, en la misma ciudad.

²⁸⁷ SALGADO, p. 25.

²⁸⁸ Docs. 5052 y 6772.

²⁸⁹ Doc. 590; SALGADO, p. 43.

²⁹⁰ CASADO, p. 207.

²⁹¹ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El 16 de abril de 1588 tenía a bordo once piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y once pedreros también de bronce, en total 22 piezas (doc. 4878). El doc. 5052 le da 24 piezas. En Ferrol, el primero de enero de 1591, conservaba el mismo número de piezas que llevó en la jornada (doc. 7165.1).

²⁹² Docs. 3177, 5673 y 6996.

²⁹³ Doc. 3177.

²⁹⁴ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

²⁹⁵ SALGADO, p. 25; según FONSECA, pp. 653 y 654, fue al mando de Manuel de Mendoça.

²⁹⁶ Doc. 532.

²⁹⁷ Docs. 589 y 590.

²⁹⁸ SALGADO, pp. 43-44.

²⁹⁹ Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998; SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña desarbolado del palo mesana (docs. 3001 y 3176).

³⁰⁰ Doc. 5361.

³⁰¹ MN, SB, ms. 390, doc. 915.

³⁰² Doc. 6962; es la única relación que cita el suceso.

Al amanecer del 2 de agosto saltó viento escaso del NE y la armada, situada a la altura de Portland, quedó a barlovento de la inglesa. Howard trató de doblar la armada por el norte y arrumbó al NW ciñendo el viento mura estribor todo lo que podía, acercándose a la costa. Medina Sidonia se hallaba en este momento con las galeazas en vanguardia y acompañado por el galeón *Santiago*, que al mando de António Pereira, maestro de campo de los portugueses, mantenía muy bien su puesto en apoyo de la capitana. Para evitar las consecuencias de las intenciones de Howard y conservar el barlovento, el Duque puso también proa hacia tierra, seguido por otros navíos de la armada, aunque un tanto alejados. Al observar Howard lo inútil de la maniobra de doblar a los españoles arrimado a tierra, viró por adelante con el *Ark* y arrumbó hacia el SSE o el sur seguido por unos quince navíos en total, posiblemente para volver a ganar el barlovento a los españoles por la banda de la mar de la armada. La maniobra fue observada por el general español, el cual a su vez viró a babor para impedir las intenciones del Almirante, provocando el contacto artillero entre ambas formaciones.

Con su movimiento, el grupo de Howard quedó más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva (ahora vanguardia de la armada), que del propio *San Martín*. De esta forma, los primeros en combatir a los ingleses fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el Duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió el galeón *Santiago*, que siempre acompañó a la capitana muy metido entre los enemigos.³⁰³

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el suceso de los brulotes, en el combate del 8 de agosto sobre Gravelinas, el galeón de Pereira se mantuvo siempre en las proximidades del *San Martín* «con mucho riesgo porque lo tuvieron puesto en mucho aprieto 17 velas del enemigo, las cuales lo llenaron bien de pelotería, y si no le hubiera socorrido nuestra capitana (*San Martín*), le habría acontecido lo que a los otros dos (*San Felipe* y *San Mateo*)».³⁰⁴

En el regreso a España alrededor de las Islas Británicas a partir del 9 de agosto, siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se hallaba el primero de octubre de 1588 con 63 hombres de mar y 66 soldados.³⁰⁵ Traía 18 quintales de pólvora y 455 balas de artillería (240 de hierro, 15 enramadas de bronce y 200 de piedra y 100 de plomo), y como salió de Lisboa con 46 y 1.200, respectivamente, el consumo en la jornada fue de 28 quintales de pólvora y 745 balas de artillería.³⁰⁶

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 22 hombres;³⁰⁷ dos días más tarde Cardona informó sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.³⁰⁸

Durante el gran temporal que se abatió el 8 de diciembre sobre las costas del norte de España, los galeones *Santiago* y *San Luis* tocaron en el fondo pero consiguieron salvarse sin apenas daños.³⁰⁹ El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander.³¹⁰ Salió a la mar el 22 de julio del mismo año al mando de Juan Cortés de Mendoza con la armada de Alonso de Bazán destinada a proteger la llegada de los navíos que regresaban a la Península procedentes de la Indias, tras el ataque de Drake y Norris en Galicia y Portugal. Pasó a Ferrol para efectuar reparaciones,³¹¹ donde se encontraba el 8 de febrero de 1591 con 26 piezas de artillería de bronce; tenía podridas ambas cubiertas y no podía servir si no se le hacían unas obras muy costosas.³¹² No obstante, al mando de Blas Freyre de Herrera participó con 117 hombres de guerra y 83 de mar en la jornada de las Azores del verano de 1591, agregado a la escuadra a cargo del almirante general Bartolomé de Villavicencio, una de las que componían la armada de Alonso de Bazán. Este salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 y sorprendió a Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole el día siguiente al abandono de las aguas del archipiélago, salvando así

³⁰³ Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6814, 6962 y 7105. «En el galeón *Santiago* de Portugal entraron muchas pelotas de bala sin hacer daño alguno.» (Doc. 6962).

³⁰⁴ Doc. 6962.

³⁰⁵ Docs. 6599 y 6772.

³⁰⁶ Docs. 5052 y 6835.

³⁰⁷ Doc. 6861.

³⁰⁸ Docs. 6866 y 6961.

³⁰⁹ Doc. 6914.

³¹⁰ Doc. 7075.

³¹¹ AGS, GA, leg. 251-296; SALGADO, p. 115. El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, docs. 1066 y 1074).

³¹² Docs. 7165.1 y 7171.

las flotas. Las escuadras de Bazán regresaron a Lisboa el 12 de octubre, mientras el *Santiago* arribó a Setúbal muy malparado por los temporales sufridos en la jornada.³¹³

El 29 de diciembre de 1591 se encontraba en Lisboa,³¹⁴ de donde pasó a Sevilla en fecha desconocida. Por orden real, el *Santiago* junto con otros dos galeones lusitanos –*San Martín* y *San Cristóbal*– fue devuelto a la corona de Portugal a partir del 28 de enero de 1592 cuando seguía en Sevilla y regresó a Lisboa ese mismo año. A pesar del esfuerzo realizado para reparar los navíos y poder concurrir a la llegada prevista de las flotas en unión de los castellanos en el verano de 1592, no se logró la puesta a punto hasta finales de este año. El mal estado de los tres galeones citados debido a su vejez relativa, así como las lluvias intensas de marzo de 1593 provocaron la orden de desguace ese mismo año.³¹⁵ Se daba la circunstancia de que el *Santiago* en particular no era considerado de servicio por ser pequeño, ruin y viejo.³¹⁶

Galeón *San Cristóbal* o *São Cristóvão*

Se desconoce el lugar y fecha de construcción; la primera referencia es del año 1586 cuando estaba integrado en la armada de las Islas Azores.³¹⁷

Porte: 352 toneladas españolas de sueldo,³¹⁸ unos 235 toneles machos.³¹⁹

Dimensiones estimadas: eslora 25,10; manga 7,49; puntal 3,99 m.³²⁰

Artillería: En la jornada de 1588 montaba dos cañones pedreros, cuatro medias culebrinas, once sacres y seis versos y esmeriles de bronce, en total 23 piezas.³²¹

Dotación: Capitán Pedro de Escovar; maestre Juan Sánchez (en octubre de 1587); puede que posteriormente fuese Juan de las Suertes.³²²

En Lisboa, gente de mar, 59 hombres; gente de guerra, 125 hombres portugueses de la compañía de Cosme Nao de los de António Pereira. En La Coruña, 79 de mar y 132 de guerra.³²³

Historial: Procedente de la armada de las Azores donde servía en 1586, el 16 de julio de 1587 salió a la mar al mando del capitán de mar Cristóbal de Dueñas con las fuerzas a cargo del marqués de Santa Cruz, y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y protección de las flotas de Indias.³²⁴

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña.³²⁵ Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y el combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasaron desapercibidas en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado, aunque no debió ser pequeña a juzgar por la munición consumida, pues al llegar de regreso a Santander traía cuatro quintales de pólvora y 260 balas de artillería (200 de hierro y 60 de plomo), y como salió de Lisboa con 22 y 1.000, respectivamente, el consumo en la jornada fue de 18 quintales de pólvora y 740 balas de artillería.³²⁶

El 10 de agosto, ya de vuelta a España, una nave levantisca entró en colisión con un galeón pequeño de los de Portugal (podía ser el *San Cristóbal* o el *San Bernardo*), lo que produjo daños en las velas mayores y en la cebadera de la levantisca.

³¹³ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121, 1124 y 1127; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

³¹⁴ MN, SB, ms. 391, doc. 1132.

³¹⁵ SALGADO, pp. 120-121.

³¹⁶ Doc. 7171.

³¹⁷ Información proporcionada por el investigador Augusto Salgado.

³¹⁸ Docs. 5052 y 6772. Otras fuentes señalan 250 toneladas de sueldo (MN, SB, ms. 391, doc. 1112).

³¹⁹ Apéndice VIII.

³²⁰ CASADO, p. 207.

³²¹ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El 16 de abril de 1588 montaba doce piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y siete pedreros también de bronce, en total 19 piezas (doc. 4878). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica veinte piezas. En Ferrol, el primero de enero de 1591, eran 26 (doc. 7165.1).

³²² Docs. 3177, 5673 y 7182.

³²³ Docs. 5444 y 5734.

³²⁴ Docs. 2273, 2339 y 2343; SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña desarbolado del palo mayor por colisión con otro galeón en las islas Azores (docs. 3001 y 3176). Dueñas había sido nombrado capitán el 8 de julio de 1587.

³²⁵ Doc. 5376.

³²⁶ Docs. 5052 y 6835.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* alrededor de las Islas Británicas hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se hallaba el primero de octubre de 1588 con 64 hombres de mar y 95 soldados.³²⁷

Escovar tomó muestra de la gente de mar embarcada el 18 de noviembre, dando un total de 43 hombres;³²⁸ Cardona informaba dos días más tarde sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.³²⁹

El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander.³³⁰ Al mando de Pedro Cobo de La Cerda salió a la mar el 22 de julio de 1589 con la armada de Alonso de Bazán destinada a proteger la llegada de los navíos de las flotas que regresaban a la Península, tras el ataque de Drake y Norris en Galicia y Portugal. Pasó a Lisboa, y por no conseguir pasar la barra siguió con la armada de Alonso de Bazán hasta La Coruña y luego a Ferrol para efectuar reparaciones.³³¹ Allí se encontraba el 1 de enero de 1591 con 26 piezas de artillería de bronce.³³²

Participó en la jornada de las Azores del verano de 1591 al mando de António de Ameste. En efecto, agregado a la escuadra a cargo de Bartolomé de Villavicencio, una de las que componían la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 81 hombres de guerra y 51 de mar; el general español sorprendió a Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole el día siguiente al abandono de las aguas del archipiélago, salvando así las flotas. Las escuadras de Bazán regresaron a Lisboa el 12 de octubre.³³³

El 29 de diciembre de 1591 se encontraba en Lisboa.³³⁴ Por orden real, el *San Cristóbal* junto con otros dos galeones lusitanos –*San Martín* y *Santiago*– fueron devueltos a la corona de Portugal el 28 de enero de 1592 cuando se encontraba en Sevilla de regreso de las Azores y volvió a Lisboa ese mismo año. A pesar del esfuerzo realizado para reparar los navíos y poder concurrir a la llegada prevista de las flotas en unión de los castellanos en el verano de 1592, no se logró hasta finales de este año. El mal estado de los tres galeones debido a su vejez, y las lluvias intensas de marzo de 1593 provocaron su desguace probablemente ese mismo año,³³⁵ ya que a la sazón no era considerado de servicio por ser pequeño, ruin y viejo.³³⁶

Galeón *San Bernardo* o *São Bernardo*

Se desconoce el lugar y fecha de construcción; la primera referencia es del año 1587 cuando estaba integrado en la armada de las Islas Azores.³³⁷

Porte: 352 toneladas españolas de sueldo,³³⁸ unos 235 toneles machos.³³⁹

Dimensiones estimadas: eslora 25,10; manga 7,49; puntal 3,99 m.³⁴⁰

Artillería: El 16 de abril de 1588 tenía a bordo ocho piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y doce pedreros también de bronce, en total veinte piezas.³⁴¹ En la jornada de 1588 montó tres medias culebrinas, cuatro medios cañones, ocho falconetes y seis versos, en total 21 piezas de artillería.³⁴²

Dotación: Capitán del galeón en Lisboa, Diego de Corcuera nombrado el 8 de julio de 1587; después, Francisco de Valverde;³⁴³ maestre Salvador Álvarez.³⁴⁴

³²⁷ Docs. 6599 y 6772.

³²⁸ Doc. 6861.

³²⁹ Docs. 6866 y 6961.

³³⁰ Doc. 7075. Carenaba en marzo (doc. 7088).

³³¹ AGS, GA, leg. 251-296; SALGADO, p. 115. El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, Ms. 391, docs. 1066 y 1074).

³³² Doc. 7165.1.

³³³ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

³³⁴ MN, SB, ms. 391, doc. 1132.

³³⁵ SALGADO, pp. 120-121.

³³⁶ Doc. 7171.

³³⁷ Información proporcionada por el investigador portugués Augusto Salgado. El 8 de febrero de 1591 no era considerado de servicio por ser ruin y viejo (doc. 7171).

³³⁸ Docs. 5052 y 6772.

³³⁹ Apéndice VIII.

³⁴⁰ CASADO, p. 207.

³⁴¹ Doc. 4878.

³⁴² Doc. 6809.2. El doc. 5052 de 9 de mayo también da 21 piezas. Según el doc. 5122 montaba 22 piezas.

³⁴³ Docs. 3558 y 5673.

³⁴⁴ Doc. 3177.

En Lisboa, gente de mar, 64 hombres; gente de guerra, 170 portugueses de la compañía de Juan de Trigueros de los de Gaspar de Sousa. En La Coruña, 65 de mar y 171 de guerra.³⁴⁵

Historial: Procedente de la armada de las Azores donde servía, el 16 de julio de 1587 salió a la mar al mando de Diego de Corcuera con la armada del marqués de Santa Cruz y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y protección de las flotas de Indias.³⁴⁶

Incorporado a las fuerzas de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña.³⁴⁷ Reaprovisionado de bastimentos y agua salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) no debió ser significativa, aunque sí intervino activamente en las escaramuzas pues salió con 1.050 balas de artillería y regresó con 430.³⁴⁸

El 10 de agosto, ya de regreso a España, una nave levantisca entró en colisión con un galeón pequeño de los de Portugal (podía ser el *San Cristóbal* o el *San Bernardo*), y se produjeron daños en las velas mayores y en la cebadera de la levantisca.

Siguió la conserva del galeón *San Martín* alrededor de las Islas Británicas. Hacia las tres o cuatro de la tarde del 21 de septiembre en medio de un temporal, los navíos de Recalde fondeados en la isla Pereters Main Island (Great Blasket Island) vieron pasar una nao o galeón por entre las islas Blaskets (Irlanda) la vuelta de la mar, que posiblemente era el *San Bernardo* de Portugal.³⁴⁹

Entró en La Coruña el 2 de octubre con necesidad de carena y pertrechos, sobre todo de vestuario, para ponerlo en condiciones de prestar servicio de nuevo y evitar que la gente muriese.³⁵⁰ Llegó con 52 hombres de mar y 111 portugueses de la compañía de Juan de Trigueros; en total 163 hombres,³⁵¹ y el 9 de noviembre bajó a 48 el número de los hombres de mar.³⁵² Las obras de reacondicionamiento progresaban lentamente.³⁵³ A mediados de abril de 1589 los trabajos estaban bastante avanzados.³⁵⁴

Al entrar Drake en el puerto de La Coruña el 4 de mayo del mismo año, el *San Bernardo* estaba tumbado, carenando próximo al barrio bajo de la Pescadería y depositada en el muelle su artillería que tomaron los ingleses el 5 siguiente, pero curiosamente no tocaron el galeón.³⁵⁵ En noviembre seguía en La Coruña al mando del capitán Valverde.³⁵⁶ De allí pasó a Ferrol, donde se encontraba el 1 de enero de 1591 continuando su puesta a punto.³⁵⁷ El 6 de febrero siguiente, como dijimos, ya no era considerado de servicio por ser pequeño, ruin y viejo.³⁵⁸

Pasó a Sevilla en fecha desconocida e integrado en la armada de Bazán patrulló sobre las Azores en 1592. Al regresar, entró en Sanlúcar de Barrameda con el resto de los navíos el 22 de enero de este año, muy dañado y con muchos enfermos a bordo.³⁵⁹ Fue devuelto a la corona de Portugal este mismo año de 1592.³⁶⁰ Se ignoran actividades posteriores del galeón, por lo que se puede suponer fuese desguazado en 1593.

³⁴⁵ Docs. 5444 y 5734.

³⁴⁶ Docs. 2273, 2339 y 2343; SALGADO, p. 46, cuadro 2.

³⁴⁷ Doc. 5376.

³⁴⁸ Doc. 6640.

³⁴⁹ Docs. 6472, 6640, 6683 y 6764.

³⁵⁰ Docs. 6568.1, 6648, 6661 a 6663 y 6772.

³⁵¹ Docs. 6640, 6643 y 6644. En el primer documento constan también los estados de los bastimentos y municiones a la llegada. La gente del galeón fue socorrida económicamente y la infantería alojada en tierra (docs. 6713 y 6714).

³⁵² Doc. 6894.

³⁵³ Doc. 7041.

³⁵⁴ Doc. 7103. En julio de 1589, el Rey ordenó que se completase la reparación necesaria para llegar a Lisboa (AGS, GA, leg. 250-129).

³⁵⁵ FD, *Armada Española*, t. III, pp. 43-44. El 3 de marzo de 1589 tenía 33 hombres de mar. Bertendona había dado orden de vararlo como navío perdido. Después, el mismo general se opuso a gastar dinero en su reparación por su mal estado (AGS, GA, leg. 250-50).

³⁵⁶ AGS, GA, leg. 253-224. Estaba previsto que se incorporase a la escuadra de Marcos de Aramburu (SALGADO, p. 115). El 5 de diciembre de 1590 ya estaba en Ferrol con los galeones de Portugal *San Martín*, *San Cristóbal* y *Santiago* (MN, SB, ms. 391, doc. 1074).

³⁵⁷ Doc. 7165.2.

³⁵⁸ Doc. 7171.

³⁵⁹ SALGADO, pp. 120-121.

³⁶⁰ Información proporcionada por el investigador Augusto Salgado.

Galeón *San Francisco*, del duque de Florencia

Construido en Italia (costas del mar Tirreno) en fecha desconocida. «Este galeón es hechura de galeaza.»³⁶¹ Era bueno y estaba emplomado.³⁶²

Porte: Arqueado en Lisboa el 30 de abril de 1588 dio que, sacado el 3% de gorja y raser, tenía 801 toneles machos y con el 20% de refacción, 961 toneladas y media de sueldo.³⁶³ Arqueado por Cristóbal de Barros en 1.059 toneladas y un cuarto.³⁶⁴ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 420 escudos.³⁶⁵

Dimensiones: Eslora 68 codos,³⁶⁶ manga 17 codos y 2/3 y puntal 11 codos.³⁶⁷

Artillería: En la jornada de 1588 montó cuatro cañones, nueve cañones pedreros, tres culebrinas, siete sacres, cuatro medios sacres y veinticuatro versos o esmeriles, en total 51 piezas de artillería.³⁶⁸

Dotación: Llevaba como oficial superior a Gaspar de Sousa, cabo de los portugueses. Capitán del galeón, Lucas de Bartoli o Bartolo o Barthulo,³⁶⁹ a su muerte le sucedió provisionalmente su sobrino Francesco y después el capitán Marino Raguina por patente dada en Florencia por don Fernando de Médici, de fecha 15 de diciembre de 1588.³⁷⁰ Maestre Nicolao de Barthulo o Bartoli; patrón, Antonio Plejo; contra maestre Antonio Prieto.³⁷¹ Un piloto llamado Juan Bonar escapado de la nave de Pedro de Valdés embarcó en este galeón.³⁷²

En Lisboa, gente de mar, 86 hombres; gente de guerra, 400 hombres de la compañía portuguesa de los capitanes Gaspar de Sousa y Manuel Labies de la Vega. En La Coruña, 89 de mar y 294 de guerra.³⁷³

Historial: Pertenece a Fernando I de Médici, gran duque de Toscana de 1587 a 1608. Carenado en 1582.³⁷⁴ Fue embargado por recomendación del marqués de Santa Cruz del 26 de octubre de 1585 para ser agregado a la armada que debía salir en persecución de Drake.³⁷⁵

A finales de 1586, cuando se dirigía a España, combatió con tres galeotas de moros de Arnaut Mamí apostadas en cabo de Gata, a las que rechazó obligándolas a retirarse «visto que era gran navío y que iba en orden.» Entró en Cádiz hacia el 4 de noviembre, donde el 24 de diciembre embarcó 47 piezas de artillería para su transporte a Lisboa.³⁷⁶ El 16 de julio de 1587 salió a la mar desde este puerto con la armada del marqués de Santa Cruz, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección en la recalada de las flotas de Indias.³⁷⁷

Sería incorporado a la escuadra de las levantiscas de la armada contra Inglaterra hacia el mes de octubre de 1587, una vez regresado de las Azores.³⁷⁸ Finalizó la carena el 23 de enero de 1588.³⁷⁹ Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Tras navegar hasta las islas Scilly, entró de arribada en La Coruña el 5 de julio.³⁸⁰ Allí pasó a integrarse con los galeones de Portugal hacia el 11

³⁶¹ Doc. 7133.2.

³⁶² Docs. 3177 y 6866.

³⁶³ Docs. 4982 y 6772; Apéndice VIII.

³⁶⁴ Docs. 7151 y 7162.

³⁶⁵ Doc. 6864. Este documento le da 700 toneladas de sueldo.

³⁶⁶ El codo, era la medida lineal usualmente adoptada en el norte de España para la construcción de bajeles; llamado codo real o de ribera, equivalía a 574 milímetros (ver anexo 1 de este vol.). En la construcción de galeras se utilizaba generalmente en España el pie de Burgos que medía 278,6 milímetros (OLESA, p. 248).

³⁶⁷ Docs. 4982 y 7133.2. Este último documento y la signatura AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13 dan como medidas: eslora 68 codos 4/12; manga 17 codos 11/12; puntal 10 codos 10/12. Según CASADO: eslora 39,27; manga 10,15; puntal 6,22 m.

³⁶⁸ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica 52 piezas, el mismo número que proporciona el doc. 5122.

³⁶⁹ Docs. 5443 y 5673.

³⁷⁰ Doc. 7162.

³⁷¹ Doc. 3177. Este doc. de octubre de 1587 cita como capitán a Nicolo Bartoli.

³⁷² Doc. 6854.

³⁷³ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

³⁷⁴ Doc. 3176.

³⁷⁵ Doc. 475. El Rey ordenó que se le dispensase trato de favor (doc. 4638).

³⁷⁶ Docs. 978 y 1110. Véase nota 122 del vol. II del *Corpus*.

³⁷⁷ Docs. 2273, 2339 y 2343. Regresó de la campaña con averías en el bauprés y trinquete (docs. 3001 y 3176).

³⁷⁸ Así figura a partir de diciembre en las relaciones de los docs. 3434, 3588, 3682 y 4177.1. El Rey ordenó que se le diese trato de favor como a las naves venecianas *La Lavia* y *La Regazona* (docs. 4638 y 4644). En la relación del 10 de abril figura en la escuadra de Portugal (doc. 4829).

³⁷⁹ Doc. 3827.

³⁸⁰ Doc. 5576.

de julio,³⁸¹ seguramente en sustitución del *San Luis* por si este no podía llegar a tiempo desde Vivero donde había arribado, y así mantener la misma fuerza en dicha escuadra.

Reparadas las averías y reaprovisionado, salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Tras las acciones del 31 de julio, el *San Francisco* pasó el primero de agosto a reforzar la retaguardia de la escuadra de Leyva junto con otros navíos. El 2 de agosto, los primeros navíos en interceptar el ataque de Howard a las fuerzas españolas al mando de Leyva, fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que le acababa de asignar el Duque como refuerzo. En este duelo artillero generalizado se distinguió entre otros navíos, el galeón *San Francisco*.

Simultáneamente, el *Triumph* de Frobisher acompañado de cinco navíos de la ciudad de Londres, junto con otras unidades menores hasta completar el número de once según fuentes españolas, se encontraban al sur de Portland Bill próximos a la costa, a sotavento y alejados del grueso inglés a causa de no haber sido capaces de seguir el cambio de rumbo de Howard hacia al SSE. Las galeazas, que tras la inútil tentativa del amanecer habían sido también incapaces por su falta de maniobrabilidad de seguir al *San Martín* en el ataque al grueso británico, se hallaban en las proximidades del grupo de Frobisher a causa de las corrientes, circunstancia que fue observada por Medina Sidonia, quien envió una orden a Hugo de Moncada para que a remo y vela procurase acercarse y atacar la citada agrupación enemiga. El mismo *San Martín* viró y a toda fuerza de vela acudió en apoyo de Moncada. Probablemente atrapadas por las fuertes corrientes de dos a tres nudos existentes en el canal formado entre las Shambles Rocks y la península de Portland, las galeazas no lograron aproximarse lo suficiente al *Triumph* para causarle daños apreciables. Los navíos de Moncada no estaban solos en su ataque, pues eran acompañados por algunos navíos que habían combatido previamente con el grueso de Howard, como el galeón *San Francisco* del duque de Florencia, la *Trinidad Valenzera* de Alonso de Luzón y otros que se encontraban al norte de la formación española y más próximos a tierra. Sin embargo, el resultado fue de nuevo infructuoso porque los enemigos cuando veían a los españoles intentar el abordaje lo rehuían dejándose caer a sotavento.

En la mañana del día 3 la flota inglesa seguía aguas de la armada a prudente distancia con la intención de hostigar los buques más retrasados del dispositivo español, entre ellos, probablemente la urca capitana *El Gran Grifón* de Juan Gómez de Medina.³⁸² Al estar cerca se intercambió un vivo fuego de cañón entre los navíos ingleses más adelantados y el galeón *San Juan* de Recalde, a su vez apoyado por las galeazas *San Lorenzo*, capitana de Moncada, y la *Zúñiga* que tiraban por la popa con la artillería de guardatimones manteniendo el puesto en formación para proteger a los retrasados.³⁸³ Según el capitán Alonso Vanegas, en el intercambio de disparos a tiro de cañón también intervinieron Oquendo, Bertendona, el galeón *San Francisco* del duque de Florencia y dos galeones de la escuadra de Diego Flóres de Valdés.³⁸⁴ Tras hora y media de combate, a las nueve de la mañana, los ingleses rompieron el contacto para reincorporarse al grueso de su flota.³⁸⁵ Poco después cayó el viento y ambas fuerzas quedaron a más de dos leguas de distancia.³⁸⁶

Aunque no se citan más actuaciones destacadas del galeón del duque de Florencia en las acciones de los días 4 y 8 de agosto, no cabe duda que debió comportarse dignamente, tal como comentaba Giulio Battaglino, secretario de la embajada toscana en Madrid, a su señor el duque de Florencia.³⁸⁷

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta la llegada a Santander desarbolado entre el 24 al 27 de septiembre,³⁸⁸ en cuyo puerto seguía el primero de octubre de 1588 con 84 hombres de mar y 180 soldados.³⁸⁹ Al llegar a puerto traía a bordo 20 quintales de pólvora y 100 proyectiles de

³⁸¹ Doc. 5674, aunque en la muestra del 13 de julio, el *San Francisco* todavía constaba en la escuadra de Levante (doc. 5734).

³⁸² Suposición basada únicamente en la relación de Alonso Vanegas, quien señaló «estuvo la urca capitana empeñada y diéronle más de cuarenta cañonazos». (Doc. 6814). Al citar tan notable castigo parece razonable suponer que era la más retrasada y por lo tanto la que estuvo durante más tiempo sometida al fuego inglés.

³⁸³ Doc. 6683.

³⁸⁴ Doc. 6814.

³⁸⁵ Docs. 5996 y 6683. Según Coco Calderón el cañoneo duró una hora (doc. 6500) y tres para Luis de Miranda (doc. 6181). Una relación anónima española recalca que el enemigo «solo quería aprovechar del artillería por la confianza que tenía de ella y de artilleros y de la ligereza de sus navíos». (Doc. 6513).

³⁸⁶ Doc. 6500.

³⁸⁷ Doc. 6538.

³⁸⁸ Doc. 6533.

³⁸⁹ Docs. 6534, 6599 y 6772. El embajador Vincenzo Alamanni en carta a su señor el gran duque de Toscana del 4 de octubre, dijo que el galeón «ha hecho un buenísimo servicio y mostrado ser el mejor bajel que tuviesen». (Doc. 6628).

artillería; como salió de Lisboa con 73 y 2.600, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 53 quintales de pólvora y 2.500 proyectiles de artillería.³⁹⁰

A los pocos días de arribar a Santander falleció Bartoli y le sucedió provisionalmente en el mando su sobrino Francesco por disposición de Vincenzo Alamanni, embajador del duque de Toscana en Madrid.³⁹¹ En fecha no bien determinada pasó de nuevo a integrarse en la escuadra de Levante.³⁹² El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 71 hombres.³⁹³ En febrero de 1589 continuaba en Santander,³⁹⁴ donde fue arqueado en abril siguiente.³⁹⁵ Salió para Lisboa el 22 julio del mismo año con la armada de Alonso de Bazán, y allí estaba al ancla el 23 de septiembre de 1589.³⁹⁶ Pasó sucesivamente a La Coruña y Ferrol,³⁹⁷ continuando agregado a la armada hasta que a petición del Gran Duque, por real cédula de 27 de noviembre de 1590, fue despedido del servicio de Su Majestad, cuando se hallaba en Ferrol con los navíos a cargo de Alonso de Bazán, capitán general de la Armada del Océano.³⁹⁸

Galeoncete o zabra gruesa *Augusta* o *Agusta*³⁹⁹

Construido en lugar y fecha desconocidos, pero antes de 1580.⁴⁰⁰

Porte: 166 toneladas españolas de sueldo,⁴⁰¹ unos 110 toneles machos,⁴⁰² 100 toneladas portuguesas.⁴⁰³

Dimensiones: desconocidas.

Artillería: En la jornada montó siete sacres, un medio sacre y seis versos y esmeriles, todo en bronce, en total catorce piezas de artillería.⁴⁰⁴

Dotación: Capitán Ginés Jiménez; maestre Pedro Dobarto.⁴⁰⁵

En Lisboa, gente de mar, 57 hombres; gente de guerra, 55 hombres de la compañía de Gonzalo Fernández. En La Coruña, 43 de mar y 49 de guerra.⁴⁰⁶

Historial: Probablemente participó con las fuerzas de Álvaro de Bazán en la campaña de las Azores de 1582.⁴⁰⁷ En febrero de 1586 fue agregada a las fuerzas de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz dispuesta para guardar las costas de Portugal, Galicia y Vizcaya.⁴⁰⁸ A finales de julio de este mismo año salió a la mar integrada en la armada de Alexandre de Sousa que tenía por misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre.⁴⁰⁹

El 16 de julio de 1587, al mando de Juan Cortés de Mendoza, dio la vela con la armada del Marqués, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección a las flotas de Indias.⁴¹⁰

³⁹⁰ Docs. 5052 y 6835. Parece exagerado el número de proyectiles consumidos.

³⁹¹ Doc. 6739.

³⁹² El 23 de octubre estaba incluida entre las levantiscas. En noviembre de 1588 constaba en la misma escuadra (docs. 6861 y 6866), así como cuando probablemente Cardona informó sobre el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón (doc. 6961). En la relación del doc. 6966 de finales de diciembre de 1588 también figuraba integrada en las levantiscas.

³⁹³ Doc. 6861.

³⁹⁴ Docs. 7064 y 7075.

³⁹⁵ Doc. 7133.2.

³⁹⁶ AGS, GA, leg. 251-296.

³⁹⁷ El 24 de septiembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, doc. 1066).

³⁹⁸ Docs. 7161 y 7162.

³⁹⁹ El doc. 4878 la nombra *Nuestra Señora de la Angustia*.

⁴⁰⁰ SALGADO, p. 19.

⁴⁰¹ Doc. 5052.

⁴⁰² Apéndice VIII.

⁴⁰³ Doc. 532; SALGADO, p. 43.

⁴⁰⁴ Docs. 5122 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El 16 de abril de 1588 montaba siete piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y seis pedreros también de bronce, en total trece piezas (doc. 4878). El doc. 5052, de 9 de mayo, reseña el mismo número de trece piezas.

⁴⁰⁵ Docs. 3177 y 5673.

⁴⁰⁶ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar y guerra embarcada con diferencias en el número (doc. 5444).

⁴⁰⁷ SALGADO, p. 19, nota 96.

⁴⁰⁸ Doc. 532.

⁴⁰⁹ SALGADO, pp. 43-44.

⁴¹⁰ Docs. 2273, 2339 y 2343; SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña desarbolada del trinquete (docs. 3001 y 3176).

Incorporado a la escuadra de Portugal del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y el 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña,⁴¹¹ donde despalmó en el mes de julio.⁴¹²

Reaprovisionado de bastimentos y aguada, salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, debió de implicarse activamente en las acciones, pues al llegar a Santander traía a bordo tan solo dos quintales de pólvora y 18 proyectiles de artillería (8 lanzas de fuego y 10 bombas de fuego), y como salió de Lisboa con 9 y 650, respectivamente, el consumo en la jornada fue de 7 quintales de pólvora y 632 proyectiles de artillería.⁴¹³

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* rodeando las Islas Británicas hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el día 30 siguiente, en cuyo puerto estaba el primero de octubre con 16 hombres de mar.⁴¹⁴ El mismo día, el Rey autorizó al Duque para trasladar a Lisboa en esta zabra y la *Julia* la infantería portuguesa licenciada que había servido en la jornada.⁴¹⁵ El 18 de noviembre tomó muestra en Santander de la gente de mar embarcada, dando un total de 17 hombres;⁴¹⁶ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar la zabra.⁴¹⁷ El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander.⁴¹⁸

Salió a la mar el 22 de julio del mismo año con la armada de Alonso de Bazán para dar protección a la recalada de las flotas de Indias tras el ataque de Drake y Norris en Galicia y Portugal. Antes de llegar a La Coruña en septiembre, el capitán general dejó en Lisboa, entre otros navíos, el galeón *San Luis* y las zabras *Julia* y *Augusta*.⁴¹⁹ En la capital portuguesa permanecía la *Augusta* efectuando reparaciones, aún al mando de Ginés Jiménez, pendiente de viajar a la isla Tercera (Azores) en conserva del galeón *San Luis* y la zabra *Julia*, cuando fue cancelada la misión el 11 de noviembre de 1589, y se autorizó a los navíos para que se dirigiesen a La Coruña y agregarse así al resto de la armada; el movimiento no llegó a realizarse y el galeón y las zabras continuaron en Lisboa.⁴²⁰

A partir de diciembre de 1589, la *Augusta* fue destacada a las Azores para proteger la recalada de las flotas de Indias en conserva del galeón *Nuestra Señora del Barrio* y una carabela, todos al mando de Marcos de Aramburu, con los que atacó a dos navíos enemigos, de los cuales hundió uno. Finalizada la campaña, regresó a Sevilla en marzo de 1590.⁴²¹ Se desconocen actividades posteriores.

Galeoncete o zabra gruesa *Julia* o *Juliana* o *Júlia*

Construido en lugar y fecha desconocidos, pero antes de 1580.⁴²²

Porte: 166 toneladas españolas de sueldo,⁴²³ unos 130 toneles machos,⁴²⁴ 100 toneladas portuguesas.⁴²⁵

Dimensiones: desconocidas.

Artillería: En la jornada de 1588 montaba ocho sacres, un medio sacre y siete versos y esmeriles, todo en bronce, en total dieciséis piezas de artillería.⁴²⁶

⁴¹¹ Doc. 5376.

⁴¹² MN, SB, ms. 390, doc. 915.

⁴¹³ Docs. 5052 y 6835. Los datos de proyectiles contabilizados a la llegada a Santander en este último documento muy probablemente son erróneos o incompletos.

⁴¹⁴ Docs. 6534, 6599 y 6772.

⁴¹⁵ Docs. 6576 y 6599.

⁴¹⁶ Doc. 6861.

⁴¹⁷ Doc. 6866.

⁴¹⁸ Doc. 7075. Carenaba en marzo (doc. 7088).

⁴¹⁹ MN, VP, t. 1B, doc. 68-17, fol. 237; SALGADO, p. 115.

⁴²⁰ AGS, GA, leg. 251-296; *Ibidem*.

⁴²¹ SALGADO, pp. 116-117. Declaración de Antonio Nieto, de una carabela que entró en Lisboa en marzo de 1590 (AGS, E-Portugal, leg. 432-s.f.).

⁴²² SALGADO, p. 15.

⁴²³ Doc. 5052.

⁴²⁴ Véase el apéndice VIII.

⁴²⁵ Doc. 532; SALGADO, p. 43.

⁴²⁶ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El 16 de abril de 1588 tenía a bordo nueve piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y cinco pedreros también de bronce, en total catorce piezas (doc. 4878). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica catorce piezas. También según el doc. 5122 montaba catorce piezas.

Dotación: Era de Diego Fernández Fernández en octubre de 1588.⁴²⁷ En la jornada el capitán fue Melchor de Aguilar y Castañeda; maestre Mateos Andrea (en octubre de 1587)⁴²⁸ y después probablemente Bartolomé de Bilvo.

En Lisboa, gente de mar, 72 hombres; gente de guerra, 44 hombres de la compañía de Diego Fernández. En La Coruña, 48 de mar y 87 de guerra.⁴²⁹

Historial: Tras la muerte del rey cardenal don Henrique, y antes de las operaciones emprendidas por las fuerzas de Felipe II para lograr la anexión de Portugal, la zabra salió a la mar desde Lisboa en 1580 al mando del capitán Francisco de Villalobos, nuevo capitán mayor portugués del estrecho de Gibraltar, pero fue apresada por las fuerzas navales del duque de Medina Sidonia.⁴³⁰ Probablemente participó integrado en la armada de Álvaro de Bazán en la campaña de las Azores de 1582.⁴³¹

Fue de los navíos concentrados en Lisboa a comienzos de 1586 para la guarda de las costas peninsulares. El 27 de julio siguiente salió a la mar con destino a Funchal para trasladar al obispo Luis de Figueiredo de Lemos; quizá con anterioridad llevó a Ceuta al nuevo gobernador de la ciudad Gil Fernando de Carvalho.⁴³² El 16 de julio de 1587, al mando del capitán Melchor de Aguilar dio la vela con la armada del Marqués, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección a las flotas de Indias.⁴³³

Incorporado a la escuadra de Portugal a cargo del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19;⁴³⁴ allí despalmó durante el mes de julio.⁴³⁵

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, debió de implicarse activamente en las acciones, pues al llegar a Santander traía a bordo tres quintales de pólvora y 120 proyectiles de artillería (60 de piedra y 60 de plomo), y como salió de Lisboa con 10 y 700, respectivamente, el consumo en la jornada fue de siete quintales de pólvora y 580 proyectiles de artillería.⁴³⁶

Rodeó las Islas Británicas en conserva del galeón *San Martín* hasta llegar a Santander el 22 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 19 hombres de mar.⁴³⁷ El mismo día, el Rey autorizó al Duque para trasladar a Lisboa en esta zabra y la *Augusta* la infantería portuguesa licenciada que había servido en la jornada.⁴³⁸ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 12 hombres,⁴³⁹ y dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la zabra.⁴⁴⁰ El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander.⁴⁴¹

Salió a la mar el 22 de julio del mismo año con la armada de Alonso de Bazán destinada a proteger la llegada de las flotas de Indias tras los ataques de Drake y Norris en Galicia y Portugal. Antes de llegar a La Coruña, el capitán general dejó en Lisboa a finales de septiembre, entre otros navíos, el galeón *San Luis* y las zabras *Julia* y *Augusta*.⁴⁴² Allí se encontraba la zabra *Julia* efectuando reparaciones, aún al mando de Melchor de Aguilar, pendiente de viajar a la isla Tercera (Azores) en conserva del galeón y la *Augusta*, cuando fue cancelada la misión el 11 de noviembre, y se autorizó a los navíos para que se

⁴²⁷ Doc. 6772.

⁴²⁸ Doc. 3177.

⁴²⁹ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar y guerra embarcada pero con diferencias en el número (doc. 5444).

⁴³⁰ SALGADO, p. 15.

⁴³¹ *Ibidem*, p. 19, nota 96.

⁴³² *Ibidem*, p. 136, nota 340.

⁴³³ Docs. 2273, 2339 y 2343. SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña con averías (docs. 3001 y 3176).

⁴³⁴ Doc. 5361.

⁴³⁵ MN, SB, ms. 390, doc. 915.

⁴³⁶ Docs. 5052 y 6835. Los datos de proyectiles contabilizados a la llegada a Santander de este último documento puede que sean erróneos o incompletos.

⁴³⁷ Docs. 6534, 6599 y 6772.

⁴³⁸ Doc. 6576.

⁴³⁹ Doc. 6861.

⁴⁴⁰ Docs. 6866 y 6961.

⁴⁴¹ Doc. 7075. Carenaba en marzo (doc. 7088).

⁴⁴² MN, VP, t. 1B, doc. 68-17, fol. 237; SALGADO, p. 115.

dirigiesen a La Coruña y agregarse así al resto de la armada, aunque el movimiento no llegó a realizarse y el galeón y la zabra *Julia* continuaron en Lisboa.⁴⁴³ Se desconocen las actividades posteriores de este galeoncete o zabra.

LA ESCUADRA DE CASTILLA

Al mando de Diego Flóres de Valdés desde febrero de 1588 cuando fue constituida.⁴⁴⁴ Sus navíos habían formado parte de la armada para la Guarda de la Carrera de las Indias de Álvaro Flóres de Quiñones, que llegó a Sanlúcar con las flotas el 25 de septiembre de 1587.⁴⁴⁵ A propuesta del duque de Medina Sidonia de 24 de enero de 1588 recibieron orden de incorporación a la armada de Lisboa.⁴⁴⁶ La escuadra de Flóres salió de Cádiz el 16 de abril y llegó a su destino el día 28 siguiente.⁴⁴⁷ Reforzada con cinco naos cantábricas embargadas en Sevilla el 3 de noviembre de 1587,⁴⁴⁸ mantuvo la fuerza de dieciséis navíos que tenía al entrar en Lisboa, y con ellos –nueve galeones, cinco naos y dos pataches– saldrá de este puerto⁴⁴⁹ y también del de La Coruña.⁴⁵⁰ Eran los siguientes:

Galeón *San Cristóbal* (capitana)

Construido en el astillero de Guarnizo en 1583 por Cristóbal de Barros.

Porte: 700 toneladas de sueldo, 568 toneles machos.⁴⁵¹

Dimensiones: eslora 32,18; manga 9,19; puntal 6,03 m.⁴⁵²

Artillería: En la jornada de 1588 montaba dos cuartos de cañón, dos medias culebrinas, ocho sacres de dos calibres diferentes, catorce falconetes de diferentes calibres, un esmeril, cuatro pedreros de dos calibres diferentes y un medio falconete, todo en bronce; en total, 32 piezas de artillería.⁴⁵³

Dotación: Dueño Rodrigo Riço. Capitana de Diego Flóres de Valdés desde febrero de 1588. Cuando la armada estaba en La Coruña, este general pasó como asesor al galeón *San Martín* por orden del Duque, siendo relevado en el *San Cristóbal* por el almirante Gregorio de las Alas.⁴⁵⁴ Marcos de Aramburu embarcó en la nao *San Juan Bautista* ejerciendo de almirante.⁴⁵⁵ Capitán del galeón Arias de Miño; maestros Antonio Gomes (en Lisboa), Juan de Nájera, Juan de Arancivia en diciembre de 1587⁴⁵⁶ y Pedro Sánchez Escudero en enero de 1588;⁴⁵⁷ piloto mayor de la escuadra de Castilla, Juan Ramos,⁴⁵⁸ escribano mayor de la misma escuadra, Gregorio de Mendieta.

En Lisboa, gente de mar, 120 hombres; de guerra, 205 hombres (88 de la compañía de Felipe Sumier y 117 de la gente que vino en el galeón al mando de Arias de Umania). En La Coruña, 116 de mar y 187 de guerra.⁴⁵⁹

⁴⁴³ AGS, GA, leg. 251-296; *Ibidem*.

⁴⁴⁴ Doc. 4212.

⁴⁴⁵ Doc. 2940. En su mayoría habían sido construidos para dar escolta a las flotas de Indias.

⁴⁴⁶ Doc. 3834.

⁴⁴⁷ Doc. 4881.

⁴⁴⁸ Doc. 3259.

⁴⁴⁹ Doc. 5226.

⁴⁵⁰ Doc. 5734.

⁴⁵¹ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII.

⁴⁵² CASADO, p. 209. A no ser que se indique otra cosa las dimensiones de todos los navíos que siguen proceden de este mismo autor.

⁴⁵³ Docs. 5122 y 6958. Al llegar a Lisboa en abril de 1588 montaba 33 piezas (doc. 5117). En mayo de 1588 tenía 36 (doc. 5052). Para observar los diferentes criterios utilizados en la clasificación de la artillería, el doc. 6835 indica que las piezas halladas en este galeón el 23 de octubre, una vez de regreso en Santander, fueron cuatro cañones pedreros, quince sacres, siete medios sacres, cuatro medias culebrinas y dos versos y esmeriles, todo de bronce, en total 32 piezas de artillería, único dato en que coinciden los documentos. En Ferrol eran 26 piezas, el 1 de enero de 1591 (doc. 7165.1).

⁴⁵⁴ Por título expedido en Madrid el 23 de marzo de 1588 (doc. 5592 y AGS, CS, S. serie, leg. 288, s. f.).

⁴⁵⁵ Doc. 5592.

⁴⁵⁶ Docs. 3627 y 5673.

⁴⁵⁷ ANTI, *Corpo cronológico*, Parte II, maço 258, doc. 36.

⁴⁵⁸ Doc. 5824.

⁴⁵⁹ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

Historial: Llegó a Sanlúcar el 25 de septiembre de 1587 al mando de Cristóbal de Dueñas, como almiranta de la armada de la Carrera de las Indias de Álvaro de Flóres.⁴⁶⁰ Posteriormente se armó en Sevilla y Sanlúcar. Durante la noche del 16 de marzo de 1588, los buques fondeados en Sevilla estuvieron a punto de perderse o sufrir graves averías, pues al desamarrarse la capitana, abatió hacia los demás a los que faltaron también sus anclas y amarras; afortunadamente, no existía apenas viento y el suceso no pasó del susto.⁴⁶¹ De Sanlúcar vino a Cádiz; de allí salió como capitana de la escuadra de Castilla el 16 de abril del mismo año;⁴⁶² el día 19 dobló el cabo de San Vicente donde se le incorporaron cuatro naos con trigo destinado a Lisboa. Llegó a este puerto con el resto de los navíos el 28 de abril,⁴⁶³ sin casi agua por estar las pipas mal acondicionadas, sin lastre ni áncoras.⁴⁶⁴

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 21 siguiente.⁴⁶⁵

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de puerto el 22 de julio con el resto de la armada. A medianoche del día 26, sin visibilidad, el galeón *Santiago*, de la escuadra de Portugal, colisionó con el *San Cristóbal*, y así permanecieron abarloados más de una hora hasta que consiguieron zafarse; el galeón perdió dos áncoras, las barras del cabrestante y parte de las mesas de guarnición.⁴⁶⁶ El día siguiente, con temporal deshecho, un golpe de mar le llevó todo el corredor de popa.⁴⁶⁷

Alcanzada la costa británica, la flota inglesa, recién salida de Plymouth y dividida en dos agrupaciones trató y consiguió ganar el barlovento a los españoles que navegaban paralelos a tierra rumbo a levante. Así comenzó el hostigamiento de la retaguardia.

El galeón intervino en la tentativa de salvamento de la nao *Nuestra Señora del Rosario*, de Pedro de Valdés, la noche del 31 de julio. Durante las acciones del 4 de agosto, al norte de ambas formaciones, el *Triumph* de Frobisher estaba en situación crítica, sin apenas viento y a remolque de once esquifes trataba de alejarse de la amenaza procedente del *Gran Grín* de Pedro de Mendoza, el *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez, el *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas⁴⁶⁸ y otros, a los que más tarde se unieron el *San Martín*, el *San Marcos* del marqués de Peñafiel, el *San Juan* de Recalde y el *Santa Ana* de Oquendo.

Frobisher se vio precisado a solicitar socorro tirando varios cañonazos, al mismo tiempo que arriaba el estandarte, mientras las lanchas continuaban desesperadamente remolcando al *Triumph*. Los navíos españoles, recordando que era el día de Santo Domingo, estaban a punto de abordar al enemigo y obtener una presa, cuando refrescó el viento que se puso probablemente del cuarto cuadrante, librando del acoso a la capitana británica; esta largó los remolques y logró escapar, por más que intentasen seguirla el galeón *San Juan de Fernandome* y otro de los más ligeros de la armada. Al mismo tiempo, roló el viento dando de nuevo el barlovento a los ingleses y Medina Sidonia, al considerar inútil los esfuerzos de abordar al enemigo y que estaba próximo a la isla Wight, decidió proseguir el viaje hacia Flandes con buen viento, quedando la flota de Howard muy retrasada. Eran las dos o tres de la tarde.⁴⁶⁹

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el episodio de los brulotes, en el combate del 8 de agosto, un escuadrón a cargo de Henry Seymour a bordo del *Rainbow*, acompañado por el *Vanguard* de William Winter, el *Antelope* de Henry Palmer y otros, se dirigió hacia el ala de estribor de la retaguardia española para combatir los navíos que se iban quedando rezagados, alcanzándolos a media mañana –entre las 09.00 y 10.00 horas– a la altura de Gravelinas. Rodearon estos navíos atrasados, cuya identidad se desconoce –posiblemente el galeón *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas, *La Regazona* de Bertendona, el galeón *San Juan* el menor, de Diego Enríquez y la nave *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez– sometiénolos a un fuerte cañoneo. Sólo el *Vanguard* disparó 500 proyectiles de medio cañón, culebrina y media culebrina a distancias que llegaban al alcance de la mosquetería y arcabucería e incluso

⁴⁶⁰ Doc. 2940.

⁴⁶¹ Doc. 4537.

⁴⁶² Doc. 4881.

⁴⁶³ Docs. 4881, 4974 y 5117.

⁴⁶⁴ Docs. 5057 a 5059.

⁴⁶⁵ Doc. 5361.

⁴⁶⁶ Doc. 6962; es la única relación que cita el suceso.

⁴⁶⁷ Doc. 5921.

⁴⁶⁸ En algunas relaciones mencionan Alonso de las Alas, sin embargo el doc. 5592 le nombra Gregorio de las Alas, como era en realidad y viene en su título expedido en Madrid, a 23 de marzo de 1588.

⁴⁶⁹ Docs. 6000, 6098, 6173, 6174, 6181, 6236, 6238, 6239, 6366, 6500, 6513, 6656, 6683, 6814 y 7105.

menores, lo que permitía estar a la voz entre los barcos. En esta acción que duró casi seis horas, los ingleses causaron daños a tres de los navíos españoles no obstante su fuerte resistencia; el *Rainbow* atravesó a uno de ellos con seis cañonazos disparados a corta distancia.⁴⁷⁰

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* alrededor de las Islas Británicas desde el 9 de agosto hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto ya estaba el primero de octubre de 1588 con 51 hombres de mar y 140 soldados.⁴⁷¹ Al llegar a puerto traía a bordo 20 quintales de pólvora y 920 balas (650 de hierro, 220 enramadas y 50 de piedra); como salió de Lisboa con 88 y 2.160, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 68 quintales de pólvora y 1.240 proyectiles de artillería.⁴⁷²

El almirante Gregorio de las Alas falleció, posiblemente a bordo, el 27 de septiembre.⁴⁷³ El 4 de octubre el capitán García de Valdés tomó el mando del galeón por orden del Duque.⁴⁷⁴ El 18 de noviembre levantó la muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 48 hombres;⁴⁷⁵ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.⁴⁷⁶ El 17 de diciembre, Cardona nombró a Marco de Aramburu almirante de la escuadra de Castilla como sucesor de Gregorio de las Alas.⁴⁷⁷ En febrero de 1589 continuaba en Santander.⁴⁷⁸

Salió a la mar el 22 de julio para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589 dando protección a las flotas; entró de arribada en Lisboa y se trasladó a La Coruña.⁴⁷⁹ Pasó a Ferrol⁴⁸⁰ y allí permanecía el 24 de septiembre de 1590⁴⁸¹ y el primero de enero de 1591 con 26 piezas de artillería de bronce.⁴⁸² Por real cédula de 31 de marzo del mismo año, García de Valdés fue relevado por el alférez Sancho de Alquiza. Continuando como capitana de la escuadra de Castilla del cargo de Marcos de Aramburu, una de las de la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 166 hombres de guerra y 90 de mar. Participó en la jornada de las Azores, donde sorprendió a los 22 navíos ingleses de lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de setiembre. La armada española alcanzó al enemigo al atardecer del día 9, y el general Martín de Bertendona, con su capitana *San Bernabé*, abordó a la almiranta inglesa *Revenge*, de Sir Richard Grenville, por su costado de babor. Los británicos, «a la primera carga que se les dio se metieron debajo de los castillos de popa y proa y de las jaretas, de donde tiraban su artillería y mosquetería, echando bombas y artificios de fuego. Marcos de Aramburu llegó a ayudarle, y abordando con su proa la popa del enemigo, echó alguna gente sobre el alcázar, que tomando la bandera y otras cosas y matando algunos ingleses llegaron al árbol mayor», pero en el abordaje, el galeón *San Cristóbal* se deshizo toda la proa hasta la línea de flotación, de tal modo que se hubo de alargar, y encendiendo fanales permaneció en las proximidades de la acción hasta la rendición del *Revenge*. Howard fue forzado al abandono de las aguas del archipiélago, salvándose de este modo las flotas. La armada entró en Lisboa el 12 de octubre.⁴⁸³

El 1 de diciembre de 1591, tras haber carenado, Martín de Gorostiza fue nombrado como capitán cuando el galeón permanecía en la capital portuguesa con la escuadra de Castilla.⁴⁸⁴ El 29 de diciembre del mismo año, el 15 de febrero y el 8 de agosto de 1592 consta que seguía en Lisboa.⁴⁸⁵

⁴⁷⁰ Docs. 6104, 6107, 6125, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6683, 6814 y 7159.

⁴⁷¹ Docs. 6599 y 6772.

⁴⁷² Docs. 5052 y 6835.

⁴⁷³ Doc. 6533. Había participado en la campaña del estrecho de Magallanes.

⁴⁷⁴ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁴⁷⁵ Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar que huyeron del galeón fondeado en Santander constan en el doc. 6745.

⁴⁷⁶ Docs. 6866 y 6961.

⁴⁷⁷ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁴⁷⁸ Docs. 7064 y 7075.

⁴⁷⁹ AGS, GA, leg. 251-146.

⁴⁸⁰ El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, docs. 1066 y 1074).

⁴⁸¹ Mn, SB, ms. 391, doc. 1066.

⁴⁸² Doc. 7165.1.

⁴⁸³ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

⁴⁸⁴ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁴⁸⁵ MN, SB, ms. 391, docs. 1132, 1125 y 1142.

Nao *San Juan Bautista* (almiranta)

Construida presumiblemente en astilleros del Cantábrico hacia 1585⁴⁸⁶ Según Coco Calderón era uno de los más veloces de la armada.

Porte: 750 toneladas de sueldo, 642 toneles machos.⁴⁸⁷ Arqueada por Diego Bernal el 24 de diciembre de 1587, dio 945 toneladas con la refacción.⁴⁸⁸ Cobraba seis reales y medio al mes por tonelada, en total 585 escudos.⁴⁸⁹

Dimensiones: eslora 54,5; manga 17,75; puntal 16,25 codos.⁴⁹⁰

Armamento: En la jornada de 1588 montó tres cañones pedreros, seis medias culebrinas, cinco sacres, seis medios sacres y dos versos y esmeriles, todo de bronce, y dos piezas de hierro colado, en total veinticuatro piezas de artillería.⁴⁹¹

Dotación: Dueño y maestre, Martín de Labayen cuando fue embargada en Sevilla el 3 de noviembre de 1587.⁴⁹² Maestre, Juan de Nájera en diciembre de 1587;⁴⁹³ durante los preparativos en Sanlúcar, el maestre fue Gaspar de los Reyes,⁴⁹⁴ en La Coruña, Fernando Mero,⁴⁹⁵ y después Juan Fernández de Sartal. Desde Cádiz a Lisboa iba embarcado Gregorio de las Alas, nombrado almirante de la escuadra de Castilla el 23 de marzo de 1588.⁴⁹⁶ Cuando la armada estaba en La Coruña, Diego Flóres de Valdés pasó como asesor al galeón *San Martín* por orden del Duque, siendo relevado en el *San Cristóbal* por el almirante Gregorio de las Alas. A su vez, Marcos de Aramburu, veedor y contador de los galeones de Castilla, embarcó en la nao *San Juan Bautista* llevándola a su cargo y ejerciendo como almirante.⁴⁹⁷

En Lisboa, gente de mar, 136 hombres; gente de guerra, 207 hombres (126 de la compañía de Gerónimo Cortés⁴⁹⁸ que vino en la nao y 81 de la de Pedro de Santisteban). En La Coruña, 90 de mar y 206 de guerra.⁴⁹⁹

Historial: Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de Indias de Álvaro Flóres el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Gerónimo de Ojeda.⁵⁰⁰ Fue embargada en Sevilla el 3 de noviembre de 1587.⁵⁰¹ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para viajar de Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña; entró acompañando a Leyva en Vivero entre los días 20 y 21 con vías de agua.⁵⁰² Se reunió en La Coruña con el resto de la armada el 7 de julio.⁵⁰³

Reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de La Coruña el 22 de julio. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. Sin embargo, al llegar a Santander traía a bordo 25

⁴⁸⁶ CASADO, p. 209. En general, los lugares y las fechas de construcción de los navíos que proporciona PAZZIS, pp. 306-316, coinciden con las de CASADO.

⁴⁸⁷ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII.

⁴⁸⁸ Doc. 3736.

⁴⁸⁹ Doc. 6864. Este documento le da 900 toneladas de sueldo

⁴⁹⁰ Docs. 3736 y 6864. Otras medidas: eslora 52 codos 11/12; manga 17 codos 3/12; puntal 11 codos 1/12 (doc. 7133.2). CASADO, p. 209, señala como dimensiones: eslora 30,37, manga 9,89, puntal 6,68 m.

⁴⁹¹ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al llegar la nao a Lisboa en abril de 1588, montaba 23 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 tenía 24 piezas (doc. 5052). El doc. 5122 las rebaja a 22. En Ferrol eran 22 piezas, el primero de enero de 1591 (doc. 7165.1).

⁴⁹² Doc. 3259.

⁴⁹³ Docs. 3259 y 3627. Este último documento señala como dueño a un tal Ojeda.

⁴⁹⁴ CHAUNU, p. 412.

⁴⁹⁵ Doc. 5379.

⁴⁹⁶ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁴⁹⁷ Docs. 5592 y 6764. Confirmado como almirante de su escuadra, el 17 de diciembre de 1588 (AGS, CS, S. serie, leg. 288, s. f.).

⁴⁹⁸ Hijo del marqués del Valle, nieto del conquistador Hernán Cortés, recomendado por el propio Felipe II (docs. 2032 y 5697).

⁴⁹⁹ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

⁵⁰⁰ Doc. 2940.

⁵⁰¹ Doc. 3259.

⁵⁰² Docs. 5360 y 5379.

⁵⁰³ Doc. 5669.

quintales de pólvora y 500 balas de artillería; como salió de Lisboa con 53 y 1.440, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 28 quintales de pólvora y 940 proyectiles de artillería.⁵⁰⁴

El 9 de agosto, entre las 02.00 y 04.00 horas se levantó viento WNW muy fuerte con la flota inglesa en las proximidades de la armada a legua y media sin querer aproximarse más. El *San Martín* en la retaguardia ceñía el viento todo lo posible procurando no alejarse de Flandes pero abatía hacia la costa zelandesa. Al amanecer cayó la fuerza del viento y los españoles avistaron por la popa y a poco más de dos millas la fuerza de Howard compuesta por 109 velas. En la retaguardia de la armada se encontraban con el *San Martín*, el galeón *San Juan* de Recalde, la nave *La Rata* de Alonso de Leyva, el galeón *San Marcos* del marqués de Peñafiel, la nao *San Juan Bautista* de Marcos de Aramburu y las galeazas; el resto de la armada estaba lejos a sotavento. Los ingleses se aproximaban a la capitana española, pero esta apró al viento imitada por toda la retaguardia y a su vista el enemigo se fue quedando

Desde que finalizó la singladura del 9 de agosto hasta el día 25 siguiente en que se encontraba en latitud 59° N a 60 leguas al oeste de Irlanda, la nao navegó en conserva de la armada. El 26 por la tarde empezó a disgregarse la fuerza y la *San Juan Bautista* a gobernar para no perder de vista a la capitana. A partir del 27 prosiguió su derrota a diversos rumbos y malos tiempos en compañía de la nao *Trinidad* hasta perderla de vista la noche del 12 de septiembre con gran temporal. En las siguientes singladuras avistó varios navíos de la armada sin llegar a reconocerlos. El 15 se incorporó al galeón *San Juan* del almirante Juan Martínez de Recalde y al patache *La Isabela* de la escuadra de Vizcaya; siguiendo sus aguas fondeó por la tarde del mismo día entre la isla Pereters Main Island (Great Blasket Island) y la playa.⁵⁰⁵ Tras padecer un temporal en la mañana del día 18, por la tarde abonanzó el viento, lo cual duró hasta el 19, circunstancias que aprovechó el galeón de Recalde para hacer aguada trabajosamente en la Great Blasket Island, operación que no pudo efectuar la nao de Aramburu por falta de embarcaciones menores.

A las cuatro de la mañana del día 21 saltó viento fuerte que al entablarse desató un temporal muy duro del WNW. El galeón de Recalde, no obstante haber fondeado otra ancla, garreó yéndose sobre la *San Juan Bautista*, le destrozó el fanal y causó desperfectos en los aparejos del palo mesana, pero la nao se tuvo sobre sus amarras. A mediodía se avistó muy malparada la nao *Santa María de la Rosa*, capitán Pedro de Garagarza, que se dirigió al grupo de navíos situado en el fondeadero pidiendo socorro a cañonazos mientras largaba un ancla en sus proximidades. Dos horas después, tras garrear, queriendo izar la vela trinquete zozobró en un momento al tocar en los arrecifes Stromboli, cerca de la Dunmore Head, sin que desde los navíos en las proximidades se apreciaran supervivientes de los centenares de hombres embarcados.⁵⁰⁶

Hacia las tres o cuatro de la tarde de este día, en medio del temporal, entró la nao *San Juan Bautista* de Fernando Home, de la escuadra de Diego Flóres; venía sin el árbol mayor y muy mal parada. Tras este navío llegó también el patache *La Isabela* de Miguel de Aranibar, de la escuadra de Recalde.

A petición de los capitanes de la nao *San Juan Bautista*, Recalde ordenó el 22 a varios pilotos que pasaran a reconocerla; informaron que el navío «no estaba para navegar por tener el trinquete rendido y la nao abierta del agua arriba». A su vista, el almirante dispuso que la compañía del capitán Diego Bazán embarcase en su nao y en los pataches, mientras que la del capitán Gonzalo Meléndez pasaba a la *San Juan Bautista*, almiranta de la escuadra de Diego Flóres. Una vez a salvo algunos bastimentos, la pólvora y parte de la artillería menuda, la nao de Home se fue a pique el 26 con temporal, al parecer tras ser incendiada.⁵⁰⁷

A las nueve de la mañana del día 23 dio la vela la nao de Aramburu y, tras muchas vicisitudes arriesgadas, al anochecer del mismo día logró estar en franquía emprendiendo el viaje de regreso a España. Después de una penosa navegación, entró en Santander el 14 de octubre por la mañana.⁵⁰⁸

⁵⁰⁴ Docs. 5052 y 6835.

⁵⁰⁵ Docs. 6469, 6472, 6547, 6637, 6683 y 6764. La aparición de los navíos fue comunicada el día 20 por John Popham a Burghley (doc. 6469). Según esta carta «las gentes de estos lugares están en su mayoría seriamente preocupadas por la presencia de los españoles». (Doc. 6469). El primero de octubre, Richard Bingham informaba también a Sir William Fitzwilliam acerca de la existencia de estos navíos en los Blaskets aunque distorsionadamente (doc. 6603).

⁵⁰⁶ Docs. 6547 y 6637. Hubo un marinero superviviente de la *Santa María de la Rosa* llamado Juan Antonio Manona, italiano, hijo de Francisco, el piloto de la nao.

⁵⁰⁷ Doc. 6683.

⁵⁰⁸ Doc. 6764. Esta es una relación muy completa que escribió Aramburu sobre los acaecimientos de la derrota de su nao desde el 25 de agosto hasta la entrada en Santander.

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando en total 50 hombres;⁵⁰⁹ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.⁵¹⁰ En febrero de 1589 permanecía en Santander;⁵¹¹ allí fue arqueada en abril siguiente.⁵¹²

Salió a la mar el 22 de julio para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589 dando protección a la llegada de las flotas; entró de arribada en Lisboa y se trasladó a La Coruña.⁵¹³ Pasó a Ferrol,⁵¹⁴ donde estaba el primero de enero de 1591.⁵¹⁵ La nao fue despedida el 31 de enero del mismo año, fecha en el que dejó de correr su sueldo, siendo su capitán Hierónimo de Ojeda.⁵¹⁶

Nao *Santa Catalina*

Construida presumiblemente en astilleros del Cantábrico hacia 1586.⁵¹⁷ Juan de Maldonado la consideraba de servicio por ser fuerte, de buen porte y más velera que los galeones andaluces.⁵¹⁸

Porte: 882 toneladas de sueldo, 567 toneles machos.⁵¹⁹ Según Cristóbal de Barros tenía de porte 588 toneladas y $\frac{1}{4}$.⁵²⁰ Cobraba seis reales y medio al mes por tonelada, en total 552 escudos.⁵²¹

Dimensiones: Eslora 51 codos 4/12; manga 16 codos 7/12; puntal 11 codos.⁵²²

Artillería: En la jornada montó tres cañones pedreros, siete sacres, seis medios sacres y dos versos o esmeriles, todo de bronce, y una pieza de hierro colado, en total 19 piezas de artillería.⁵²³

Dotación: Dueños, Cristóbal Monte Bernardo y Melchor Palomo, maestre y administrador, cuando fue embargada en Sevilla el 4 de noviembre de 1587.⁵²⁴ Capitán, Antonio de Leyva.⁵²⁵ El maestre era Lorenzo López en julio de 1587.⁵²⁶ Durante los preparativos en Sanlúcar y en la jornada, el maestre fue Alonso de Cuenca,⁵²⁷ contra maestre Díaz Bares.⁵²⁸ El 3 de septiembre de 1588, Pablo o Pablos de Aramburu sería nombrado capitán por orden del duque de Medina Sidonia,⁵²⁹ cargo que desempeñó hasta el 30 de junio de 1589, en que pasó al galeón *San Juan* de Álvaro Flóres de Quiñones.⁵³⁰

En Lisboa, gente de mar, 159 hombres; gente de guerra, 190 hombres (134 de la compañía del capitán Antonio de Leyva que vino en la nao y 56 de la del alférez Gerónimo de Ayvar). En La Coruña, 134 de mar y 186 de guerra.⁵³¹

Historial: Embargada en Sevilla el 4 de noviembre de 1587.⁵³² Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* en el traslado de Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588. Incorporada a la armada, permaneció en la conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de

⁵⁰⁹ Doc. 6861.

⁵¹⁰ Docs. 6866 y 6961.

⁵¹¹ Docs. 7064 y 7075.

⁵¹² Doc. 7133.2.

⁵¹³ AGS, GA, leg. 251-146.

⁵¹⁴ El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, Ms. 391, docs. 1066 y 1074).

⁵¹⁵ Doc. 7165.1.

⁵¹⁶ Docs. 7166 y 7171.

⁵¹⁷ CASADO, p. 209.

⁵¹⁸ Doc. 7171.

⁵¹⁹ Docs. 5052, 5673 y 6772.

⁵²⁰ Doc. 7151.

⁵²¹ Doc. 6864.

⁵²² Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO, eslora 29,50, manga 9,53, puntal 6,32 m.

⁵²³ Doc. 6835 (artillería que montaba en Santander el 23 de octubre de 1588). Artillería, armas y municiones el 30 de marzo de 1588, véase el doc. 4712. Artillería con que llegó a Lisboa el 28 de abril de 1588, 18 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 tenía 24 piezas (doc. 5052). En Ferrol eran 18 piezas, el 1 de enero de 1591 (doc. 7165.1).

⁵²⁴ Doc. 3259.

⁵²⁵ Doc. 5673.

⁵²⁶ Doc. 7182.

⁵²⁷ Doc. 3627; CHAUNU, p. 412.

⁵²⁸ Docs. 3177 y 3627.

⁵²⁹ AGS, CS, S. serie, leg. 288, s. f.

⁵³⁰ Doc. 7166 y AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁵³¹ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

⁵³² Doc. 3259.

1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 21 siguiente.⁵³³

Reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, al llegar a Santander traía a bordo 15 quintales de pólvora y 329 balas de artillería (102 de hierro, 167 enramadas y 60 de piedra); como salió de Lisboa con 49 y 1.440, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 34 quintales de pólvora y 1.178 proyectiles de artillería.⁵³⁴

En el regreso siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta entrar en Santander el 22 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre con 70 hombres de mar y 214 soldados.⁵³⁵ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 48 hombres;⁵³⁶ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.⁵³⁷ En febrero de 1589 permanecía en Santander.⁵³⁸ Fue arqueada allí en abril del mismo año.⁵³⁹

Salió a la mar el 22 de julio para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589 dando protección a las flotas en su recalada; entró de arribada en Lisboa y se trasladó a La Coruña.⁵⁴⁰ Pasó a Ferrol⁵⁴¹ y allí permanecía el 1 de enero de 1591 con 20 piezas de artillería.⁵⁴² La nao fue despedida el 31 de enero de 1591, fecha en la que dejó de correr su sueldo, siendo capitán Alonso de Cuenca.⁵⁴³

Galeón *San Pedro*

Construido y arqueado en el astillero de Guarnizo en abril de 1584 por Cristóbal de Barros.⁵⁴⁴ Era bueno, fuerte y bien labrado.⁵⁴⁵ Propiedad de Su Majestad.⁵⁴⁶

Porte: 530 toneladas de sueldo, 451 toneles machos.⁵⁴⁷ Arqueó 630 toneladas.⁵⁴⁸

Dimensiones: eslora 30,77, manga 8,55, puntal 5,41 m.⁵⁴⁹

Artillería: En la jornada montaba tres cañones pedreros, seis sacres, dos medios sacres, nueve versos y esmeriles, todo de bronce, y seis piezas de hierro colado, en total 26 piezas de artillería.⁵⁵⁰

Dotación: Maestre Andrés de Valenzuela.⁵⁵¹

En Lisboa, gente de mar, 131 hombres; gente de guerra, 141 hombres (111 de la compañía del capitán Pedro González de Mendoza que vino en el galeón y 30 de la de Diego del Oyo). En La Coruña, 90 de mar y 184 de guerra.⁵⁵²

Historial: Perteneciente a la escuadra de los seis galeones que al mando de Juan Martínez de Recalde se trasladó de Santander a Lisboa del 21 al 29 de junio de 1584, para participar en la protección de las costas y de la recalada de las flotas de Indias.⁵⁵³ Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de

⁵³³ Doc. 5361.

⁵³⁴ Docs. 5052 y 6835.

⁵³⁵ Docs. 6534, 6599 y 6772.

⁵³⁶ Doc. 6861.

⁵³⁷ Docs. 6866 y 6961.

⁵³⁸ Docs. 7064 y 7075.

⁵³⁹ Doc. 7133.2.

⁵⁴⁰ AGS, GA, leg. 251-146.

⁵⁴¹ El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, Ms. 391, docs. 1066 y 1074).

⁵⁴² Doc. 7165.1.

⁵⁴³ Doc. 7166.

⁵⁴⁴ Doc. 372.

⁵⁴⁵ Doc. 381.

⁵⁴⁶ Doc. 6866.

⁵⁴⁷ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII.

⁵⁴⁸ Doc. 372.

⁵⁴⁹ Para las dimensiones de la arboladura véase el doc. 378.

⁵⁵⁰ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al llegar el galeón a Lisboa en abril de 1588, montaba también 26 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 tenía 24 piezas (doc. 5052). En Ferrol, el 1 de enero de 1591, eran 22 piezas (doc. 7165.1).

⁵⁵¹ Doc. 3627; CHAUNU, p. 412. Salió de La Coruña sin capitán (doc. 5673).

⁵⁵² Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con algunas diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

⁵⁵³ Doc. 381.

Indias de Álvaro Flóres el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Patricio Antolínez.⁵⁵⁴ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* en el traslado de Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588 para incorporarse a la armada del duque de Medina Sidonia destinada a la jornada de Inglaterra.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la partida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña donde ya se encontraba el día 21 siguiente.⁵⁵⁵

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado; no obstante, al llegar a Santander traía a bordo 21 quintales de pólvora y como salió de Lisboa con 48, el consumo en la jornada debió ser de 27 quintales de pólvora.⁵⁵⁶

Permaneció junto al galeón *San Martín* durante el viaje alrededor de las Islas Británicas hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto estaba el primero de octubre de 1588 con 76 hombres de mar y 216 soldados.⁵⁵⁷ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 42 hombres,⁵⁵⁸ dos días más tarde Cardona informó sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.⁵⁵⁹ En febrero de 1589 continuaba en Santander.⁵⁶⁰

Salió a la mar el 22 de julio para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589 dando protección de las flotas en su recalada; entró de arribada en Lisboa⁵⁶¹ y se trasladó a La Coruña.⁵⁶² Pasó a Ferrol⁵⁶³ y allí permanecía el 1 de enero de 1591 con 22 piezas de artillería.⁵⁶⁴ El 20 de julio del mismo año, Diego de Santurce fue nombrado capitán del galeón en relevo de Pedro de Rabonal,⁵⁶⁵ mientras que el maestre era probablemente Pedro Rodríguez.⁵⁶⁶

Agregado a la escuadra de Castilla del cargo de Marcos de Aramburu, una de las de la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 105 hombres de guerra y 69 de mar y participó en la jornada de las Azores, donde el general español sorprendió a la flota de lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de setiembre, forzándole al abandono de las aguas del archipiélago; de este modo se salvaron las flotas; entró en Lisboa el 12 de octubre.⁵⁶⁷ El 15 de febrero de 1592 estaba en Ferrol y el 8 de agosto siguiente en Lisboa.⁵⁶⁸ El primero de septiembre del mismo año emprendió el regreso a Ferrol con la escuadra de Bertendona.⁵⁶⁹ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Galeón *San Juan*, el menor

Construido y arqueado en el astillero de Guarnizo en abril de 1584 por Cristóbal de Barros.⁵⁷⁰ Era bueno, fuerte y bien labrado.⁵⁷¹ Propiedad de Su Majestad.⁵⁷²

Porte: 530 toneladas de sueldo,⁵⁷³ 466 toneles machos. Arqueó 650 toneladas.⁵⁷⁴

Dimensiones: eslora 31,11, manga 8,64, puntal 5,47 m.⁵⁷⁵

⁵⁵⁴ Doc. 2940.

⁵⁵⁵ Doc. 5361.

⁵⁵⁶ Docs. 5052 y 6835. Este último documento no indica la existencia de proyectiles a la llegada a Santander.

⁵⁵⁷ Docs. 6599 y 6772.

⁵⁵⁸ Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar que huyeron del galeón en Santander constan en el doc. 6745.

⁵⁵⁹ Docs. 6866 y 6961.

⁵⁶⁰ Docs. 7064 y 7075.

⁵⁶¹ En Lisboa fue nombrado capitán Juan Ramos de Arriola el 19 de septiembre de 1589.

⁵⁶² AGS, GA, leg. 251-146.

⁵⁶³ El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, docs. 1066 y 1074).

⁵⁶⁴ Doc. 7165.1.

⁵⁶⁵ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁵⁶⁶ Doc. 7182.

⁵⁶⁷ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

⁵⁶⁸ MN, SB, ms. 391, docs. 1135 y 1142.

⁵⁶⁹ *Ibidem*, doc. 1145.

⁵⁷⁰ Doc. 372.

⁵⁷¹ Doc. 381.

⁵⁷² Doc. 6866.

⁵⁷³ Docs. 5052 y 6772.

⁵⁷⁴ Doc. 372.

⁵⁷⁵ Para las dimensiones de la arboladura véase el doc. 378.

Artillería: En la jornada montaba cuatro cañones pedreros, un medio cañón, ocho versos y esmeriles, todo de bronce, y ocho piezas de hierro colado, en total 21 piezas de artillería.⁵⁷⁶

Dotación: Iba embarcado como oficial superior Diego Enríquez, hijo del virrey Martín Enríquez. Capitán del galeón, Domingo Martínez de Avendaño confirmado el 20 de mayo de 1588;⁵⁷⁷ maestre Juan Fernández.⁵⁷⁸

En Lisboa, gente de mar, 113 hombres; gente de guerra, 163 hombres (100 de la compañía del capitán Domingo Martínez de Avendaño que vino en el galeón y 63 de la de Francisco Persoa). En La Coruña, 77 de mar y 207 de guerra.⁵⁷⁹

Historial: Capitana de la escuadra de los seis galeones que al mando de Juan Martínez de Recalde pasó de Santander a Lisboa del 21 al 29 de junio de 1584, enviada allí para dar protección de las costas y de la recalada de las flotas de Indias.⁵⁸⁰ Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de Indias de Álvaro Flóres el 25 de septiembre de 1587, al mando de Domingo Martínez de Avendaño.⁵⁸¹ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* en el traslado de la escuadra desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588, incorporándose a la armada del duque de Medina Sidonia destinada a la jornada de Inglaterra.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 21 siguiente.⁵⁸²

Reaprovisionado de bastimentos y aguada partió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. En las acciones del 31 de julio en el Canal fue de los navíos que acudieron en auxilio de la almiranta española de Recalde junto con el galeón *San Mateo* de Diego de Pimentel y otros.⁵⁸³

El 2 de agosto, el grupo que seguía a Howard en una de sus maniobras quedó más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva (ahora vanguardia de la armada), que del propio *San Martín*. De esta forma, los primeros en combatir a los ingleses fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el Duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió entre otros, el galeón *San Juan*, de don Diego Enríquez.⁵⁸⁴

Coincidiendo con el final de las acciones poco efectivas del día 4 protagonizadas por las galeazas, a eso de las diez de la mañana, el viento escaso pero suficiente se puso del SW, lo que permitió a los cinco mejores navíos del escuadrón de Howard encabezado por el *Ark Royal*, arrumbar hacia el NE para apoyar a Frobisher, pero en la derrota se interpusieron el *San Martín* y la galeaza *Napolitana* de Perucchio Morán, los cuales, procedentes de la vanguardia española, acudían en socorro de Leyva y las galeazas que se encontraban aisladas en este momento. Se produjo un encarnizado combate entre ambas capitanas, pues la distancia que les separaba –dos o tres veintenas de pasos según los ingleses– era inferior a la de las jornadas precedentes. En auxilio de Medina Sidonia concurrieron sucesivamente el galeón *San Luis* de Agustín Mexía, el galeón *San Juan* de Recalde, el *San Juan* el menor, de Diego Enríquez, y la nao *Santa Ana* de Miguel de Oquendo, que cubrieron eficazmente al *San Martín*, siendo sobresaliente su actuación. Al acudir otros bajeles españoles el enemigo se retiró, quedando su capitana malparada de varios cañonazos de la nao de Oquendo y algo sotaventada. Este mismo día 4, el Duque designó a Diego Enríquez para cubrir el mando vacante de la escuadra de Pedro de Valdés, «por haberlo visto prestar servicio con mucha atención y solicitud en aquella guerra naval».⁵⁸⁵

⁵⁷⁶ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al llegar a Lisboa en abril de 1588, montaba 21 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 tenía 24 piezas (doc. 5052). En Ferrol eran 20 piezas, el 1 de enero de 1591 (doc. 7165.1).

⁵⁷⁷ Docs. 5673 y AGS, CS, S. serie, leg. 288. Domingo Martínez de Avendaño ejercía de capitán de infantería y de galeón (doc. 7072).

⁵⁷⁸ Doc. 3627.

⁵⁷⁹ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

⁵⁸⁰ Doc. 381.

⁵⁸¹ Doc. 2940.

⁵⁸² Doc. 5361.

⁵⁸³ Docs. 5996, 6112 (billete n.º 2) y 6236.

⁵⁸⁴ Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6814, 6962 y 7105.

⁵⁸⁵ Doc. 5996. Otra relación refiere que la promoción fue debida a su «mucho cuidado y afición al arte de la mar» (doc. 6236).

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el suceso de los brulotes, entre las 07.00 y 08.00 horas del 8, una columna inglesa al mando de Drake, constituida entre otros navíos por su capitana el *Revenge*, el *Nonpareil*, el *Victory*, el *Mary Rose*, el *Dreadnought* y el *Swallow* se dirigió resueltamente con todo el aparejo hacia los dos grupos de navíos españoles más próximos pero separados entre sí. El primer grupo, más retrasado hacia poniente, estaba constituido por el galeón *San Juan* de Recalde y los que acudieron para apoyarlo, los galeones *San Mateo* y *San Felipe*, la nao *María Juana*, con algunos pataches.⁵⁸⁶ El segundo, era el encabezado por el galeón *San Martín* y los navíos fondeados en sus proximidades: la nao *Santa Ana* de Oquendo, el galeón *San Marcos*, el galeón *San Juan* de Diego Enríquez y varios pataches.⁵⁸⁷

Medina Sidonia reaccionó al observar las intenciones del enemigo ordenando levar y ponerse en movimiento hacia el resto de la armada con la idea de recogerla y volver al fondeadero primitivo, pues ya estaba muy próxima a los bajos de Flandes. Mientras navegaba al NE ciñendo el viento del tercer y cuarto cuadrantes que iba refrescando, el Duque envió embarcaciones para prevenir a los subordinados de este riesgo y ordenar a la armada que se mantuviese a la orza para evitarlo por recomendación de los pilotos flamencos que llevaba a bordo.

El enemigo acortaba distancias, por lo que el capitán general se atravesó con el *San Martín* secundado por el resto de los navíos que le acompañaban –entre ellos el galeón *San Juan* de Enríquez– para interceptar la progresión de los ingleses hacia el grueso de la armada que iba reagrupándose lentamente a entre tres y seis millas de distancia.⁵⁸⁸ Se inició entonces un furioso cañoneo, principiando por el *San Juan* de Recalde, el más retrasado, y seguido por la capitana española que a su vez mantenía un intenso duelo artillero con un escuadrón del enemigo, constituido probablemente por el *Victory*, el *Mary Rose*, el *Dreadnought* y el *Swallow*, entre otros, que la rodearon, en ocasiones a tiro de arcabuz, pero sin llegar al abordaje. Los ingleses cesaron el ataque al *San Martín* y acompañantes hacia las 15.00 horas, abandonándolos sin lograr su destrucción que debieron suponer imposible, para dirigirse hacia el centro de la armada.⁵⁸⁹

No bien había terminado esta acción parcial, cuando otro escuadrón inglés a cargo de Henry Seymour a bordo del *Rainbow*, acompañado por el *Vanguard*, el *Antelope* y otros, se dirigieron hacia el ala de estribor de la retaguardia española para combatir los navíos que iban quedando rezagados, alcanzándolos a media mañana –entre las 09.00 y 10.00 horas– a la altura de Gravelinas. Rodearon uno a uno a estos navíos atrasados, cuya identidad se desconoce –posiblemente el galeón *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas, capitana de la escuadra de Castilla, *La Regazona* de Bertendona, el galeón *San Juan* el menor de Diego Enríquez y la nave *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez– sometiéndolos a un fuerte cañoneo. Sólo el *Vanguard* disparó 500 proyectiles de medio cañón, culebrina y media culebrina a distancias que llegan al alcance de la mosquetería y arcabucería e incluso menores, lo que permite estar a la voz entre los barcos. Con este procedimiento que duró varias horas, los ingleses causaron daños importantes a tres de los navíos españoles empeñados, no obstante su fuerte resistencia.⁵⁹⁰

Finalizado el combate de Gravelinas, el galeón *San Juan* el menor mantuvo la conserva del *San Martín* rodeando las Islas Británicas hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el día 30, en cuyo puerto permanecía el primero de octubre con 74 hombres de mar y 199 soldados.⁵⁹¹ Al llegar a puerto traía a bordo 20 quintales de pólvora y 228 balas de artillería (100 de hierro y 128 enramadas); como salió de Lisboa con 49 y 1.440, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 29 quintales de pólvora y 1.212 proyectiles de artillería.⁵⁹²

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 42 hombres;⁵⁹³ dos días más tarde, Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la

⁵⁸⁶ Docs. 6683 y 7105.

⁵⁸⁷ Docs. 6238, 6239 y 6500.

⁵⁸⁸ Docs. 6077, 6104, 6107, 6125 y 6181.

⁵⁸⁹ Docs. 6125, 6236, 6238, 6239, 6478, 6500, 6566 y 6814.

⁵⁹⁰ El *San Juan*, el menor, tuvo que ser socorrido por Recalde el 10 de agosto con velas y marinería salvada procedente de la nao *María Juan*, de la escuadra de Vizcaya (doc. 6112, billete n.º 6).

⁵⁹¹ Docs. 6599 y 6772. Tenía casi la misma tripulación que a la salida de Lisboa por la razón referida en la nota anterior.

⁵⁹² Docs. 5052 y 6835.

⁵⁹³ Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar que huyeron del galeón en Santander constan en el doc. 6745.

arboladura para aderezar el galeón.⁵⁹⁴ En febrero de 1589 continuaba en Santander.⁵⁹⁵ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Galeón *Santiago*, el mayor

Construido y arqueado en el astillero de Guarnizo en abril de 1584 por Cristóbal de Barros.⁵⁹⁶ Era bueno, fuerte y bien labrado.⁵⁹⁷ Propiedad de Su Majestad.⁵⁹⁸

Porte: 530 toneladas de sueldo, 466 toneles machos.⁵⁹⁹ Arqueó 650 toneladas.⁶⁰⁰

Dimensiones: eslora 31,11, manga 8,64, puntal 5,47 m.⁶⁰¹

Artillería: En la jornada montaba cuatro cañones pedreros, tres sacres, dos medios sacres, diez versos y esmeriles, todo de bronce, y tres piezas de hierro colado, en total 22 piezas de artillería.⁶⁰²

Dotación: Capitán del galeón Antonio Moreno o Merino de Godoy,⁶⁰³ maestro Pedro de Govea.⁶⁰⁴

En Lisboa, gente de mar, 132 hombres; gente de guerra, 210 hombres (100 de la compañía de Antonio Moreno o Merino de Godoy que vino a Lisboa en el galeón, 60 de la de Francisco Persoa y 50 de Francisco Ortiz Melgarejo). En La Coruña, 103 de mar y 190 de guerra.⁶⁰⁵

Historial: Perteneía a la escuadra de los seis galeones que al mando de Juan Martínez de Recalde se trasladó de Santander a Lisboa del 21 al 29 de junio de 1584, para proteger las costas peninsulares y la recalada de las flotas de Indias.⁶⁰⁶ Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de Indias de Álvaro Flóres el 25 de septiembre de 1587.⁶⁰⁷ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para trasladarse con su escuadra desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

Iniciada la jornada, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó a La Coruña, donde ya estaba el día 21 siguiente.⁶⁰⁸

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, al llegar a Santander traía a bordo 14,5 quintales de pólvora y 310 balas de artillería (186 de hierro y 124 enramadas); como salió de Lisboa con 47 y 1.440, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 32,5 quintales de pólvora y 1.130 proyectiles de artillería.⁶⁰⁹

En el viaje de regreso a España acompañó al galeón *San Martín* hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el día 30, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre con 93 hombres de mar y 166 soldados.⁶¹⁰ El alférez Antonio de Guevara se hizo cargo de la infantería embarcada en el galeón por patente dada el 4 de octubre del mismo año.⁶¹¹ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 34 hombres;⁶¹² dos días más tarde Cardona

⁵⁹⁴ Docs. 6866 y 6961.

⁵⁹⁵ Docs. 7064 y 7075.

⁵⁹⁶ Doc. 372.

⁵⁹⁷ Doc. 381.

⁵⁹⁸ Doc. 6866.

⁵⁹⁹ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII.

⁶⁰⁰ Doc. 372.

⁶⁰¹ Para las dimensiones de la arboladura véase el doc. 378.

⁶⁰² Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al llegar a Lisboa en abril de 1588 montaba 20 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 tenía 24 piezas (doc. 5052). En Ferrol eran 18 piezas, el 1 de enero de 1591 (doc. 7165.1).

⁶⁰³ Doc. 5673.

⁶⁰⁴ Doc. 3627; CHAUNU, p. 412.

⁶⁰⁵ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

⁶⁰⁶ Doc. 381.

⁶⁰⁷ Doc. 2940.

⁶⁰⁸ Doc. 5361.

⁶⁰⁹ Docs. 5052 y 6835.

⁶¹⁰ Docs. 6534, 6578, 6599 y 6772.

⁶¹¹ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁶¹² Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar que huyeron del galeón en Santander constan en el doc. 6745.

informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.⁶¹³ En febrero de 1589 continuaba en Santander.⁶¹⁴

Salió a la mar el 22 de julio para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589 dando protección de las flotas que regresaban a la Península; entró de arribada en Lisboa y se trasladó a La Coruña.⁶¹⁵ Pasó a Ferrol⁶¹⁶ y allí permanecía el 1 de enero de 1591 con 18 piezas de artillería.⁶¹⁷ El 10 de julio de este año, Pedro de Lodosa y Andueca tomó el mando del navío por muerte del capitán Solórzano.⁶¹⁸

Agregado a la escuadra de galeones a cargo de Marcos de Aramburu, una de las de la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 117 hombres de guerra y 72 de mar e intervino en la jornada de las Azores, donde el general español sorprendió a lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole al abandono de las aguas del archipiélago; de este modo se salvaron las flotas; entró en Lisboa el 12 de octubre.⁶¹⁹ El 29 de diciembre del mismo año, el 15 de febrero y el 8 de agosto de 1592 consta que permanecía en Lisboa.⁶²⁰

Posiblemente es el galeón del mismo nombre integrado en la armada de Martín de Padilla, adelantado de Castilla, que salió de Lisboa destinada al apoyo de la sublevación de Irlanda contra el dominio inglés, pero fue dispersada por un temporal que echó al galeón sobre la costa entre Finisterre y Corcubión el 28 de octubre de 1596, con pérdida de casi toda la dotación.⁶²¹

Galeón *San Felipe y Santiago*

Construido y arqueado en el astillero de Guarnizo en abril de 1584 por Cristóbal de Barros.⁶²² Era bueno, fuerte y bien labrado.⁶²³ Propiedad de Su Majestad.⁶²⁴

Porte: 530 toneladas de sueldo, 458 toneles machos.⁶²⁵ Arqueó 638 toneladas.⁶²⁶

Dimensiones: eslora 30,91, manga 8,59, puntal 5,44 m.⁶²⁷

Artillería: En la jornada montaba dos cañones pedreros, cuatro sacres, seis medios sacres, dos versos o esmeriles, todo de bronce, y ocho piezas de hierro colado, en total 22 piezas de artillería.⁶²⁸

Dotación: Capitán del galeón Martín de Ochoa, muerto en las acciones del Canal, y relevado el 13 de agosto de 1588 por el capitán Juan Flórez de Valdés;⁶²⁹ maestro Juan Antonio,⁶³⁰ contramaestre, Juan Colmillo que desertó al llegar a Santander.⁶³¹

En Lisboa, gente de mar, 116 hombres; gente de guerra, 151 hombres (100 de la compañía de que era capitán Diego González de Heredia que vino en el galeón y 51 de Gerónimo de Ayvar). En La Coruña, 81 de mar y 153 de guerra.⁶³²

Historial: Pertenece a la escuadra de los seis galeones que al mando de Juan Martínez de Recalde se trasladó desde Santander a Lisboa del 21 al 29 de junio de 1584, para proteger las costas de la

⁶¹³ Docs. 6866 y 6961.

⁶¹⁴ Docs. 7064 y 7075.

⁶¹⁵ AGS, GA, leg. 251-146.

⁶¹⁶ El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, Ms. 391, docs. 1066 y 1074).

⁶¹⁷ Doc. 7165.1.

⁶¹⁸ *Ibidem*.

⁶¹⁹ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

⁶²⁰ MN, SB, ms. 391, docs. 1132, 1125 y 1142.

⁶²¹ RAH, J, t. 105, doc. 56 y t. 88, doc. 63; FD, *Armada española*, t. III, p. 130. Sobrevivieron el auditor general de la armada y 16 personas más.

⁶²² Doc. 372.

⁶²³ Doc. 381.

⁶²⁴ Doc. 6866.

⁶²⁵ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII.

⁶²⁶ Doc. 372.

⁶²⁷ Para las dimensiones de la arboladura véase el doc. 378.

⁶²⁸ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al llegar a Lisboa en abril de 1588 montaba 22 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 tenía 24 piezas (doc. 5052). En Ferrol, el 1 de enero de 1591, eran 20 piezas (doc. 7165.1).

⁶²⁹ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁶³⁰ Doc. 3627; CHAUNU, p. 412.

⁶³¹ Doc. 6745.

⁶³² Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de las personas (doc. 5444).

Península y la recalada de las flotas de Indias.⁶³³ Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de las Indias de Álvaro Flóres el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Gabriel de Vera.⁶³⁴ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* de la escuadra de Castilla que pasó de Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

Iniciada la jornada, siguió al galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 21 siguiente.⁶³⁵

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado, salvo la muerte del capitán del galeón Martín de Ochoa en alguno de los combates.

Acompañó al galeón *San Martín* en el regreso a España navegando alrededor de las Islas Británicas hasta la arribada a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 64 hombres de mar y 170 soldados.⁶³⁶ Al llegar a puerto traía a bordo 18 quintales de pólvora y 275 balas de artillería (80 de hierro, 125 enramadas y 18 de piedra); como salió de Lisboa con 47 y 1.440, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 29 quintales de pólvora y 1.165 proyectiles de artillería.⁶³⁷

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 36 hombres,⁶³⁸ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.⁶³⁹ En febrero de 1589 permanecía en Santander.⁶⁴⁰

Salió a la mar el 22 de julio para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589 dando protección de las flotas en su recalada; entró de arribada en Lisboa y se trasladó a La Coruña.⁶⁴¹ Pasó a Ferrol⁶⁴² y allí permanecía el 1 de enero de 1591 con 20 piezas de artillería.⁶⁴³

Agregado a la escuadra de Castilla del cargo de Marcos de Aramburu, una de las de la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 92 hombres de guerra y 79 de mar e intervino en la jornada de las Azores, donde el general español sorprendió a lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole al abandono de las aguas del archipiélago; de este modo se salvaron las flotas; entró en Lisboa el 12 de octubre.⁶⁴⁴ El 29 de diciembre del mismo año, el 15 de febrero y el 8 de agosto de 1592 consta que permanecía en el mismo puerto.⁶⁴⁵

Formó parte de la armada de Martín de Padilla, adelantado de Castilla, que salió de Lisboa destinada al apoyo de la sublevación de Irlanda contra el dominio inglés, pero fue dispersada por un fuerte temporal que echó al galeón sobre la costa entre Finisterre y Corcubión el 28 de octubre de 1596, con pérdida de toda la dotación.⁶⁴⁶

Galeón *La Asunción* o *La Ascensión* o *Asención*

Construido y arqueado en el astillero de Guarnizo en abril de 1584 por Cristóbal de Barros.⁶⁴⁷ Era bueno, fuerte y bien labrado.⁶⁴⁸ Propiedad de Su Majestad.⁶⁴⁹

Porte: 530 toneladas de sueldo, 461 toneles machos.⁶⁵⁰ Arqueó 642 toneladas.⁶⁵¹

⁶³³ Doc. 381.

⁶³⁴ Doc. 2940.

⁶³⁵ Doc. 5361.

⁶³⁶ Docs. 6599 y 6772.

⁶³⁷ Docs. 5052 y 6835.

⁶³⁸ Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar huidos del galeón en Santander constan en el doc. 6745.

⁶³⁹ Docs. 6866 y 6961.

⁶⁴⁰ Docs. 7064 y 7075.

⁶⁴¹ AGS, GA, leg. 251-146.

⁶⁴² El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, docs. 1066 y 1074).

⁶⁴³ Doc. 7165.1.

⁶⁴⁴ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

⁶⁴⁵ MN, SB, ms. 391, docs. 1132, 1125 y 1142.

⁶⁴⁶ RAH, J, t. 105, doc. 56 y t. 88, doc. 63; FD, *Armada española*, t. III, p. 130.

⁶⁴⁷ Doc. 372.

⁶⁴⁸ Doc. 381.

⁶⁴⁹ Doc. 6866.

⁶⁵⁰ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII.

⁶⁵¹ Doc. 372.

Dimensiones: eslora 30,98, manga 8,60, puntal 5,45 m.⁶⁵²

Artillería: En la jornada montaba dos cañones pedreros, tres sacres, un medio sacre, una media culebrina, seis versos y esmeriles, todo de bronce, y nueve piezas de hierro colado, en total 22 piezas de artillería.⁶⁵³

Dotación: El capitán, nombrado el 6 de abril de 1588, era Hernando de Miranda, siendo relevado por García Álvarez, designado por Flóres de Valdés el 8 de mayo siguiente.⁶⁵⁴ Maestre Pedro Jorge.⁶⁵⁵

En Lisboa, gente de mar, 114 hombres; gente de guerra, 199 hombres (82 de la compañía de Alonso de Tauste que vino en el galeón y 117 de Francisco de Vivanco). En La Coruña, 70 de mar y 170 de guerra.⁶⁵⁶

Historial: Pertenecía a la escuadra de los seis galeones que al mando de Juan Martínez de Recalde se trasladó de Santander a Lisboa del 21 al 29 de junio de 1584, destinada a proteger las costas peninsulares y la recalada de las flotas de Indias.⁶⁵⁷ Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de Indias de Álvaro Flóres el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Sancho de Vallecilla.⁶⁵⁸ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para trasladarse con la escuadra de Castilla desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó a La Coruña donde ya se encontraba el día 21 siguiente.⁶⁵⁹

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de La Coruña el 22 de julio con el resto de las escuadras. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) fue destacada, resultando el maestre herido en el primer combate.⁶⁶⁰ Al finalizar las acciones del día 8, sería uno de los navíos que acudieron en auxilio de la gente del galeón *San Felipe*, logrando salvar 18 personas.⁶⁶¹ Al llegar a Santander traía a bordo 16 quintales de pólvora y 246 balas de artillería (36 de hierro y 210 enramadas); como salió de Lisboa con 49 y 1.440, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 33 quintales de pólvora y 1.194 proyectiles de artillería.⁶⁶²

Acompañó al galeón *San Martín* en el regreso a España navegando alrededor de las Islas Británicas hasta llegar a Santander el 22 de septiembre en muy malas condiciones,⁶⁶³ en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 72 hombres de mar y 191 soldados.⁶⁶⁴ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 37 hombres;⁶⁶⁵ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.⁶⁶⁶ En febrero de 1589 permanecía en Santander.⁶⁶⁷

Salió a la mar el 22 de julio para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589 dando protección de las flotas de Indias en su recalada; entró de arribada

⁶⁵² Para las dimensiones de la arboladura véase el doc. 378.

⁶⁵³ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al llegar a Lisboa en abril de 1588 también montaba 22 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 tenía 24 (doc. 5052). En Ferrol eran 21 piezas, el 1 de enero de 1591 (doc. 7165.1).

⁶⁵⁴ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁶⁵⁵ Doc. 3627; CHAUNU, p. 412.

⁶⁵⁶ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de personas (doc. 5444).

⁶⁵⁷ Doc. 381.

⁶⁵⁸ Doc. 2940.

⁶⁵⁹ Doc. 5361.

⁶⁶⁰ Doc. 6513

⁶⁶¹ *Ibidem*.

⁶⁶² Docs. 5052 y 6835.

⁶⁶³ *Ibidem*. Morían dos o tres personas diarias «de muy fina pestilencia»; el galeón tenía al llegar más de 80 enfermos a bordo «sin haber quien los cure ni les dé de comer ni los vea, de suerte que el que enferma, de gran maravilla escapa».

⁶⁶⁴ Docs. 6534, 6599 y 6772.

⁶⁶⁵ Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar que huyeron del galeón en Santander constan en el doc. 6745.

⁶⁶⁶ Docs. 6866 y 6961.

⁶⁶⁷ Docs. 7064 y 7075.

en Lisboa y se trasladó a La Coruña.⁶⁶⁸ Pasó a Ferrol,⁶⁶⁹ donde estaba el 24 de septiembre de 1590⁶⁷⁰ y el 1 de enero de 1591 con 21 piezas de artillería.⁶⁷¹

Al mando del capitán Antonio Manrique y agregado a la escuadra de Castilla del cargo de Marcos de Aramburu, una de las de la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 111 hombres de guerra y 69 de mar, y participó en la jornada de las Azores, donde el general español sorprendió a la flota de lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre. El día 9 por la tarde, el galeón *Ascensión* se abordó por la proa de la almiranta enemiga, el navío *Revenge* de Sir Richard Greynville o Grenville, y del galeón *San Bernabé*, capitana de Martín de Bertendona, a su vez abarloada por la banda de babor del inglés, y empezó a cañonearse. Después llegó el portugués Luis Cousinho con la capitana de la escuadra de filibotes y se abordó con el enemigo junto a don Antonio Manrique, «y todos se estuvieron tirando toda la noche y desaparejando el navío sin dejar entrar gente por la confusión que podría haber con la oscuridad; y con todo, el enemigo no cesaba de echar sus fuegos y tirar de cuando en cuando». Al amanecer «ya estaba la almiranta deshecha y sin árboles y se rindió. El galeón *Ascensión* y la urca capitana de don Luis Cousinho se trataron tan mal uno con otro y con el galeón del enemigo que ambos se fueron a fondo, *La Ascensión* allí luego, salvándose don Antonio Manrique y casi toda su gente y marineros en la nao de Bertendona. La de don Luis Cousinho otro día, habiéndose sacado toda la gente della». Murieron de parte española menos de cien hombres con los que se ahogaron en *La Ascensión*, que fueron los más. Resultaron muertos los capitanes Luis de San Juan y don Jorge Proaño. Howard fue forzado al abandono de las aguas del archipiélago; de este modo se salvaron las flotas. La armada de Bazán llegó a Lisboa el 12 de octubre.⁶⁷²

Galeón Nuestra Señora del Barrio o Santa María del Barrio

Construido y arqueado en el astillero de Guarnizo en 1583 por Cristóbal de Barros.⁶⁷³ Propiedad de Su Majestad.⁶⁷⁴

Porte: 530 toneladas de sueldo, 464 toneles machos.⁶⁷⁵

Dimensiones: eslora 31,03; manga 8,62; puntal 5,47 m.

Artillería: En la jornada montaba tres sacres y catorce medios sacres de bronce, y cuatro piezas de hierro colado, en total 21 piezas de artillería.⁶⁷⁶

Dotación: Capitán del galeón Pedro Ortiz de Ogaleño,⁶⁷⁷ sustituido por Hernán Pérez de la Fuente por título expedido por el duque de Medina Sidonia el 14 de mayo de 1588; maestre Lope de Arechuleta o Archuleta.⁶⁷⁸

En Lisboa, gente de mar, 108 hombres; gente de guerra, 155 hombres (100 de la compañía de Pedro Ortiz de Ogaleño que vino en el galeón y 55 de Bernardino de Paredes). En La Coruña, 81 de mar y 196 de guerra.⁶⁷⁹

Historial: Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de Indias de Álvaro Flóres el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Juan de Salas.⁶⁸⁰ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para trasladarse con la escuadra de Castilla desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

⁶⁶⁸ AGS, GA, leg. 251-146.

⁶⁶⁹ El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, docs. 1066 y 1074).

⁶⁷⁰ MN, SB, ms. 391, doc. 1066.

⁶⁷¹ Doc. 7165.1.

⁶⁷² Docs. 7172; MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82. También fue de resaltar la gallarda actuación de Antonio de Vargas, tripulante del galeón *Ascensión* (AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f.). La noticia de la pérdida del *Revenge* fue recibida con mucho pesar por los ingleses (doc. 7174).

⁶⁷³ CASADO, «La arquitectura naval en Cantabria», p. 47.

⁶⁷⁴ Doc. 6866; CHAUNU, p. 412.

⁶⁷⁵ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII.

⁶⁷⁶ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al llegar a Lisboa en abril de 1588 montaba 16 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 llevaba 24 (doc. 5052). En Ferrol eran 12 piezas, el 1 de enero de 1591 (doc. 7165.1).

⁶⁷⁷ Doc. 5673.

⁶⁷⁸ Doc. 3627.

⁶⁷⁹ Docs. 5052 y 5734; CHAUNU, p. 412. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con algunas diferencias en el número de personas (doc. 5444).

⁶⁸⁰ Doc. 2940.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* a partir de la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 24 siguiente.⁶⁸¹

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, al llegar a Santander traía a bordo 32 quintales de pólvora y 262 balas de artillería (220 de hierro, 24 enramadas y 18 de piedra); como salió de Lisboa con 49 y 1.440, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 17 quintales de pólvora y 1.178 proyectiles de artillería.⁶⁸²

Acompañó al galeón *San Martín* en el regreso a España navegando alrededor de las Islas Británicas hasta llegar a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 57 hombres de mar y 165 soldados.⁶⁸³ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 31 hombres;⁶⁸⁴ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.⁶⁸⁵ En febrero de 1589 permanecía en Santander.⁶⁸⁶

El primero de marzo de 1589, Cardona nombró a Juan de Alcega como capitán del galeón en relevo de Gonzalo Meléndez de Valdés.⁶⁸⁷ Incorporado a la escuadra de Francisco de Leyva, en septiembre de 1589 estaba en Lisboa pendiente de carena.⁶⁸⁸ A partir de diciembre permaneció en las Azores para proteger la recalada de los flotas de Indias en conserva de la zabra gruesa *Augusta* de Portugal y una carabela, con los que atacó a dos navíos enemigos, de los que hundió uno; finalizada la campaña, regresó a Sevilla en marzo de 1590.⁶⁸⁹ Estaba en Ferrol el 1 de enero de 1591 con 12 piezas de artillería.⁶⁹⁰ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Galeón *San Medel* y *San Celedón* o *San Emeterio* y *Zeledón* o *Celedonio*

Construido y arqueado en el astillero de Guarnizo en abril de 1584 por Cristóbal de Barros.⁶⁹¹ Era bueno, fuerte y bien labrado.⁶⁹² Propiedad de Su Majestad.⁶⁹³

Porte: 530 toneladas de sueldo,⁶⁹⁴ 471 toneles machos.⁶⁹⁵ Arqueó 656 toneladas.⁶⁹⁶

Dimensiones: eslora 31,20; manga 8,67; puntal 5,49 m.⁶⁹⁷

Artillería: En la jornada montaba tres cañones pedreros, diez sacres y un verso, todo de bronce, y cinco piezas de hierro colado, total 19 piezas de artillería.⁶⁹⁸

Dotación: Capitán Pedro de Solórzano, nombrado por el duque de Medina Sidonia el 13 de mayo de 1588;⁶⁹⁹ después, Alonso de Sotomayor, ya en La Coruña en julio siguiente.⁷⁰⁰ Maestre Juan Agustín y más tarde, probablemente, Toribio de Ebia.⁷⁰¹

⁶⁸¹ Doc. 5376.

⁶⁸² Docs. 5052 y 6835.

⁶⁸³ Docs. 6599 y 6772.

⁶⁸⁴ Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar que huyeron del galeón en Santander constan en el doc. 6745.

⁶⁸⁵ Docs. 6866 y 6961.

⁶⁸⁶ Docs. 7064 y 7075.

⁶⁸⁷ AGS, CS, S. serie, leg. 288. Gonzalo Meléndez de Valdés era capitán de infantería y de galeón (doc. 7072).

⁶⁸⁸ AGS, GA, leg. 251-296.

⁶⁸⁹ SALGADO, pp. 116-117. Declaración de Antonio Nieto, de una carabela que entró en Lisboa en marzo de 1590 (AGS, E-Portugal, leg. 432-s.f.).

⁶⁹⁰ Doc. 7165.1.

⁶⁹¹ Doc. 372.

⁶⁹² Doc. 381.

⁶⁹³ Doc. 6866.

⁶⁹⁴ Docs. 5052 y 6772.

⁶⁹⁵ CASADO, «La arquitectura naval en Cantabria», p. 47, y apéndice VIII.

⁶⁹⁶ Doc. 372.

⁶⁹⁷ Para las dimensiones de la arboladura véase el doc. 378.

⁶⁹⁸ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al llegar a Lisboa en abril de 1588 también montaba 19 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 llevaba 24 piezas (doc. 5052). En Ferrol eran 17 piezas, el 1 de enero de 1591 (doc. 7165.1).

⁶⁹⁹ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁷⁰⁰ Doc. 5673.

⁷⁰¹ Docs. 3627 y 7182; CHAUNU, p. 412.

En Lisboa, gente de mar, 101 hombres; gente de guerra, 160 hombres (100 de la compañía de Alonso de Sotomayor, que vino en el galeón, y 60 de Bernardino de Paredes). En La Coruña, 75 de mar y 197 de guerra.⁷⁰²

Historial: Almiranta de la escuadra de los seis galeones que al mando de Juan Martínez de Recalde se trasladó de Santander a Lisboa del 21 al 29 de junio de 1584.⁷⁰³ Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de las Indias de Álvaro Flóres el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Martín de las Alas.⁷⁰⁴ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* de la escuadra de Castilla para pasar de Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 24 siguiente.⁷⁰⁵

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de este puerto el 22 de julio con el resto de las escuadras. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó casi desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado, excepto en el día 2 de agosto, cuando en un movimiento del grupo de navíos que acompañaban a Howard quedó más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva (ahora vanguardia de la armada), que del propio *San Martín*. De esta forma, los primeros en combatir a los ingleses fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el Duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió entre otros, el galeón *San Medel y Celedón*.⁷⁰⁶ Al llegar a Santander traía a bordo 34 quintales de pólvora y 78 balas de artillería (50 de hierro y 28 enramadas); como salió de Lisboa con 48 y 1.440, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 14 quintales de pólvora y 1.362 proyectiles de artillería.⁷⁰⁷

Acompañó al galeón *San Martín* en el regreso a España navegando alrededor de las Islas Británicas hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el 30 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba este día con 55 hombres de mar y 209 soldados.⁷⁰⁸ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 29 hombres;⁷⁰⁹ dos días más tarde, Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.⁷¹⁰ En febrero de 1589 permanecía en Santander.⁷¹¹

Salió a la mar el 22 de julio para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589 dando protección de las flotas de Indias en su recalada; entró de arribada en Lisboa y se trasladó a La Coruña.⁷¹² Pasó a Ferrol,⁷¹³ donde estaba el 1 de enero de 1591 con 17 piezas de artillería.⁷¹⁴

Agregado a la escuadra de Castilla del cargo de Marcos de Aramburu, una de las de la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 107 hombres de guerra y 68 de mar para participar en la jornada de las Azores, donde sorprendió a lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole el día 9 al abandono de las aguas del archipiélago; de este modo se salvaron las flotas; entró en Lisboa el 12 de octubre.⁷¹⁵ Se encontraba en Ferrol el 15 de febrero de 1592, y en Lisboa el 8 de agosto siguiente.⁷¹⁶ El primero de septiembre del mismo año emprendió el regreso a Ferrol con la escuadra de Bertendona.⁷¹⁷ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

⁷⁰² Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de las personas (doc. 5444).

⁷⁰³ Doc. 381.

⁷⁰⁴ Doc. 2940.

⁷⁰⁵ Doc. 5376.

⁷⁰⁶ Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6814, 6962 y 7105.

⁷⁰⁷ Docs. 5052 y 6835. Debió existir algún error en el conteo, pues parece exagerado el número de proyectiles consumidos.

⁷⁰⁸ Docs. 6534, 6578, 6599 y 6772.

⁷⁰⁹ Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar que huyeron del galeón en Santander constan en el doc. 6745.

⁷¹⁰ Docs. 6866 y 6961.

⁷¹¹ Docs. 7064 y 7075.

⁷¹² AGS, GA, leg. 251-146.

⁷¹³ El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, docs. 1066 y 1074).

⁷¹⁴ Doc. 7165.1.

⁷¹⁵ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

⁷¹⁶ MN, SB, ms. 391, docs. 1135 y 1142.

⁷¹⁷ *Ibidem*, doc. 1145.

Galeón *Santa Ana*, (a) el francés

De construcción francesa hacia 1581.⁷¹⁸

Porte: 250 toneladas de sueldo, 218 toneles machos.⁷¹⁹ En enero de 1588, Diego Bernal lo arqueó en 105 toneladas $\frac{1}{2}$ con la refacción de 17 y $\frac{1}{2}$.⁷²⁰

Dimensiones: eslora 31, manga 8 y $\frac{3}{4}$ y puntal 6 y $\frac{1}{4}$ codos.⁷²¹

Artillería: Montaba en la jornada dos cañones pedreros, seis sacres, cuatro medios sacres, todo de bronce, y dos piezas de hierro colado, en total 14 piezas de artillería.⁷²²

Dotación: Dueño y maestro Miguel de Alvear cuando fue embargado el 4 de noviembre de 1584;⁷²³ después Miguel Hurtado, en diciembre de 1587;⁷²⁴ posteriormente Amador González, Juan Gómez de Corbán y Juan Diego.⁷²⁵ El 11 de julio de 1588 aún no tenía nombrado capitán. Probablemente el que estaba a su cargo murió en el Canal o debió ser de los sustituidos por su actitud pasiva ante el enemigo, y Pedro de Miranda, por patente del duque de Medina Sidonia dada en la mar el 11 de agosto de 1588, se encargó del mando.⁷²⁶

En Lisboa, gente de mar, 80 hombres; gente de guerra, 91 hombres de la compañía de Juan Fernández de la Pila. En La Coruña, 54 de mar y 99 de guerra.⁷²⁷

Historial: Vino de las Indias sirviendo de patache agregado a la flota de Álvaro Flóres de Quiñones; llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de las Indias el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Gaspar Núñez.⁷²⁸ Fue embargado en Sevilla, el 4 de noviembre de 1587.⁷²⁹ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* de la escuadra de Castilla para trasladarse desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 24 siguiente.⁷³⁰

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado, tanto que probablemente el Duque relevó a su capitán el 11 de agosto poniendo en su lugar a Pedro de Miranda. No obstante, al llegar a Santander traía a bordo 16 quintales de pólvora y 195 balas de artillería (90 de hierro, 85 enramadas y de puntas y 20 de piedra); como salió de Lisboa con 29 y 1.440, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 13 quintales de pólvora y 1.245 proyectiles de artillería.⁷³¹

Acompañó al galeón *San Martín* en el regreso a España navegando alrededor de las Islas Británicas hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el 30 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba este día con 56 hombres de mar y 98 soldados.⁷³² El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 31 hombres;⁷³³ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.⁷³⁴ En febrero de 1589 continuaba en Santander.⁷³⁵ Estaba en Ferrol el 1 de enero de 1591 con

⁷¹⁸ CASADO, p. 209.

⁷¹⁹ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII.

⁷²⁰ Doc. 3736.

⁷²¹ *Ibidem*; CASADO, p. 209, da como dimensiones: eslora 25,56, manga 6,82, puntal 3,98 m.

⁷²² Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al llegar a Lisboa en abril de 1588 montaba también 14 piezas (doc. 5117). El 9 de mayo de 1588 llevaba 24 piezas (sic) (doc. 5052). En Ferrol eran 12 piezas, el 1 de enero de 1591 (doc. 7165.1).

⁷²³ Doc. 3259. Seguía cuando se arqueó en diciembre de 1587 (doc. 3736).

⁷²⁴ Doc. 3627; CHAUNU, p. 412.

⁷²⁵ Doc. 7182.

⁷²⁶ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

⁷²⁷ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica diferencias en el número de la gente de mar y guerra embarcada (doc. 5444).

⁷²⁸ Doc. 2940.

⁷²⁹ Doc. 3259.

⁷³⁰ Doc. 5376.

⁷³¹ Docs. 5052 y 6835. Posible error en el conteo porque los consumos de proyectiles son exagerados.

⁷³² Docs. 6534, 6578, 6599 y 6772.

⁷³³ Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar que huyeron del galeón en Santander constan en el doc. 6745.

⁷³⁴ Docs. 6866 y 6961.

⁷³⁵ Docs. 7064 y 7075.

12 piezas de artillería.⁷³⁶ Un mes más tarde era considerado por Juan de Maldonado como «pequeño, ruín de la vela y de poco servicio».⁷³⁷ Pese a todo, el mismo año hizo campaña en la costa francesa junto con otros navíos.⁷³⁸ El 15 de febrero de 1592 se encontraba en Ferrol.⁷³⁹ Sancho de Vallecilla pasó este galeón desde Ferrol a Lisboa junto con otros navíos a finales del mismo mes de febrero, donde permanecía el 8 de agosto de 1592.⁷⁴⁰ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Nao Nuestra Señora de Begoña o Santa María de Begoña, la chica

De construcción presumiblemente cantábrica hacia 1585.⁷⁴¹ Era fuerte, de buen porte y más velera que los galeones andaluces.⁷⁴²

Porte: 750 toneladas de sueldo, 740 toneles machos.⁷⁴³ En enero de 1588, Diego Bernal la arqueó en 980 toneladas con la refacción.⁷⁴⁴

Dimensiones: Eslora 54, manga 18 y puntal 17 codos.⁷⁴⁵

Armamento: En la jornada montaba presumiblemente 24 piezas de artillería.⁷⁴⁶

Dotación: Dueños Pedro de la Helguera, Francisco Alonso de Maluenda y Luis Alfonso Flóres cuando fue embargada en Sevilla el 3 de noviembre de 1587.⁷⁴⁷ Capitán de la nao, Juan Gutiérrez de Garibay;⁷⁴⁸ maestre, Melchor o Gaspar de los Reyes;⁷⁴⁹ antes había sido maestre Pedro de la Romualda cuando se embargó,⁷⁵⁰ y posteriormente lo fueron Juan (dueño de la nao)⁷⁵¹ y Agustín de Landecho.⁷⁵²

En Lisboa, gente de mar, 123 hombres; gente de guerra, 174 hombres (100 de los que vinieron con el galeón al mando de Gutiérrez de Garibay y 74 de la compañía de Juan de Soto). En La Coruña, 81 de mar y 219 de guerra.⁷⁵³

Historial: Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de las Indias el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Luis Alfonso Flóres.⁷⁵⁴ Fue una de las escogidas junto con otras catorce el 14 de mayo de 1587 por sugerencia del duque de Medina Sidonia con objeto de llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa.⁷⁵⁵ Sería embargada en Sevilla el 3 de noviembre de 1587.⁷⁵⁶ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para trasladarse de Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. No pudo mantener la conserva de la capitana general, y el primero de julio se incorporó a Gómez de Medina junto con la nave *San Nicolás*, de Bertendona, y otra urca. Advertidos por el alférez Esquivel, arrumbaron hacia La Coruña, donde entraron los días 5 y 6 de julio.⁷⁵⁷

⁷³⁶ Doc. 7165.1.

⁷³⁷ Doc. 7171.

⁷³⁸ MN, SB, ms. 391, doc. 1087.

⁷³⁹ *Ibidem*, doc. 1135.

⁷⁴⁰ *Ibidem*, doc. 1136.

⁷⁴¹ CASADO, p. 209.

⁷⁴² Doc. 7171. «De buena proporción» (doc. 7133.2).

⁷⁴³ Doc. 5052 y apéndice VIII.

⁷⁴⁴ Doc. 3736.

⁷⁴⁵ *Ibidem*. Según el doc. 7133.2 y la signatura AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13, las medidas eran: eslora 58 codos 5/12; manga 19 codos 1/12; puntal 12 codos. CASADO, p. 209, da como dimensiones: eslora 31,03; manga 10,34; puntal 7,18 m.

⁷⁴⁶ Doc. 5052. Llegó a Lisboa en abril de 1588 con 22 piezas (doc. 5117). El 1 de enero de 1591 montaba 18 piezas (doc. 7165.1).

⁷⁴⁷ Docs. 3259, 3280 y 4415.

⁷⁴⁸ Doc. 5673. Juan Gutiérrez de Garibay ejercía de capitán de infantería y del galeón (docs. 6926 y 7072).

⁷⁴⁹ Doc. 7182. El doc. 3627 lo nombra Gaspar de los Reyes, que después pasó al *Gran Grín* y fue relevado por el maestre Martín Delcano, vecino de Zumaya.

⁷⁵⁰ Doc. 3259.

⁷⁵¹ JIT, *Otra cara...*, p. 692.

⁷⁵² Doc. 7182. El doc. 7133.2 de noviembre de 1589, señala como dueño y capitán a Martín de Jáuregui.

⁷⁵³ Docs. 5052 y 5734. El extracto del historial de cada capitán embarcado figura en el doc. 6926.

⁷⁵⁴ Doc. 2940.

⁷⁵⁵ Docs. 1716 y 1772.

⁷⁵⁶ Doc. 3259.

⁷⁵⁷ Doc. 5599. Puede que fuese este grupo el avistado el 2 de julio a 45 millas de d'Ouessant por una naveta irlandesa (doc. 5617). El Rey aprobó y agradeció la actuación de Gómez de Medina (doc. 5751).

Reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Ya en el Canal, el primero de agosto, al perderse la nave *San Salvador*, almiranta de Oquendo, recogió parte de su gente, entre ella el piloto San Juan de Deodiez.⁷⁵⁸

El 2 de agosto, al estar las galeazas cerca del grupo de Frobisher encabezado por el *Triumph* a causa de las corrientes, recibieron orden de atacar acompañadas por el *San Martín* y algunos navíos que habían combatido previamente con el grueso de Howard, como eran el galeón *San Francisco* del duque de Florencia, la *Trinidad Valenzera* y otros que se hallaban al norte de la formación española y más próximos a tierra, las naos *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* y *Nuestra Señora de Begoña* de Juan Gutiérrez de Garibay y el galeón *San Juan Bautista* de Juan de Maldonado. Sin embargo, el resultado fue infructuoso porque los enemigos cuando veían a los españoles intentar el abordaje lo rehuían dejándose caer a sotavento. En estos momentos críticos, un golpe de suerte favoreció a los ingleses: el viento que durante las primeras horas de la mañana había soplado del NE, empezó a rolar rápidamente al SW, dando de nuevo a Howard el barlovento respecto a la armada española y el ataque fracasó.

En las acciones del 8 de agosto, durante el acoso inglés al galeón *San Felipe*, la nao *Begoña* tuvo que ser socorrida por el galeón *San Martín*; según el capitán Vanegas, testigo presencial a bordo de la capitana, la nao «que estaba muy empeñada y metida en los enemigos, se recobró, donde se vio el temor que a la real le tenían, y que no osaban abordar alguna nao de las nuestras, sino de lejos con su artillería y pólvora que cierto era muy mejor».⁷⁵⁹

La *Begoña* siguió al grueso de la armada en su navegación alrededor de las Islas Británicas. Del 23 al 27 de septiembre probablemente navegó hacia España en conserva de la galeaza *Zúñiga* y otras dos naos, hasta que la primera se destacó al canal de la Mancha debido a un temporal deshecho que las sorprendió este último día. Previamente había informado a la galeaza acerca de la pérdida de la nave *La Rata* de Alonso de Leyva en la costa de Irlanda, novedad que conocía gracias quizá al haber hecho escala a mediados de septiembre en las cercanías de la urca *Duquesa Santa Ana*, fondeada en Elly Bay (en un extremo de Blacksod Bay).⁷⁶⁰ El 10 de octubre arribó al puerto de Cangas (Pontevedra, Galicia) con muchas necesidades tanto de la nao como de la gente embarcada.⁷⁶¹ El 9 de noviembre tenía a bordo 36 hombres de mar.⁷⁶²

Una vez en España, Garibay informó que el gobernador de Galway había detenido varios hombres de la nao durante su estancia en Blacksod, por lo que el Rey ordenó a Francisco Arias Maldonado suspender la salida de un navío irlandés de Waterford que había llegado a Galicia, hasta saber lo que había de cierto en ello.⁷⁶³ Parte de estos tripulantes de la *Begoña* fueron degollados por Bingham y otros consiguieron escapar.⁷⁶⁴ El marqués de Cerralbo ordenó en diciembre que la nao pasase a La Coruña, y si el tiempo lo impedía fuese a Bayona para efectuar las reparaciones con más facilidad.⁷⁶⁵ En Bayona desembarcó diez piezas de artillería de bronce para reforzar las baterías de tierra, pero Alonso de Bazán reclamó su devolución el 30 de abril de 1590.⁷⁶⁶ El 20 de julio se encontraba en Ferrol con la escuadra de Martín de Bertendona, maestre Joan de Liendo.⁷⁶⁷ Permanecía en el mismo puerto con la escuadra de galeones de Castilla del general Marco de Aramburu, cuando este general nombró como capitán de la nao a Andrés de Cigarrán por patente de 7 de diciembre de 1590.⁷⁶⁸ Seguía en Ferrol el 1

⁷⁵⁸ AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f., exp. de Deodiez.

⁷⁵⁹ Doc. 6814.

⁷⁶⁰ Doc. 6618. En nota de secretaría puesta al margen del doc. 6772, refiriéndose a esta nao, dice: «estuvo en Galway, puerto de Irlanda, y en islas de Aran».

⁷⁶¹ Docs. 6712, 6719, 6720, 6787 a 6789, 6804 y 6809. Llegó muy maltratada con 50 personas de mar y 108 personas de guerra de las compañías de Juan Gutiérrez de Garibay y Juan de Soto (docs. 6789 y 6926). La infantería fue alojada en Redondela y Porriño (doc. 6714).

⁷⁶² Doc. 6894. Los materiales necesarios para su reparación constan en el doc. 6899.

⁷⁶³ Doc. 6808. Uno de estos hombres declaró en Irlanda que había hablado con miembros de la dotación de *La Duquesa Santa Ana* (FALLON, pp. 72 y 73). Entre los detenidos por los ingleses pudo estar el maestre Gaspar de los Reyes (doc. 6920, que equivoca el nombre del navío donde iba embarcado Reyes que era la nao *Nuestra Señora de Begoña* y no la nave *El Gran Grín*).

⁷⁶⁴ Doc. 6983. En Irlanda quedaron 70 u 80 hombres de ambas compañías «que desembarcaron para aligerar el navío que dicen tocaba fondo, y cuando los quisieron recoger no pudieron, que los habían preso los de la tierra». (Doc. 6926).

⁷⁶⁵ Docs. 6925, 7098 y 7103. Del aderezo de la nao se encargó el licenciado Marín López Pavón, corregidor de Bayona (doc. 7063).

⁷⁶⁶ Docs. 7098 y MN, SB, ms. 378-582. Sólo desembarcó las ocho piezas descritas en el doc. AGS, GA, leg. 264-156.

⁷⁶⁷ Docs. 7182 y AGS, CMS, S. serie, leg. 292. Seguía el 24 de septiembre de 1590 (MN, SB, ms. 391, doc. 1066).

⁷⁶⁸ AGS, CS, S. serie, leg. 288.

de enero de 1591 con 18 piezas de artillería.⁷⁶⁹ En febrero siguiente había sido despedida, no obstante considerarla Juan de Maldonado como de servicio por ser fuerte, de buen porte y más velera que los galeones andaluces.⁷⁷⁰ Estas consideraciones recomendaron su participación al mando de Agustín de Landecho en la jornada de las Azores del verano de 1591 agregada a la escuadra a cargo de Martín de Bertendona, una de las que componían la armada de Alonso de Bazán. Este salió de Ferrol el 12 de agosto y sorprendió a la flota de Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 9 de septiembre, forzándole al abandono de las aguas del archipiélago, salvando así las flotas de Indias. Las escuadras de Bazán regresaron a Lisboa el 12 de octubre.⁷⁷¹ Pasó a Ferrol donde continuaba en abril de 1592.⁷⁷² Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Nao *La Trinidad*

De construcción presumiblemente cantábrica a principios de la década de 1580, aunque para otros lo fue en 1586.⁷⁷³

Porte: 872 toneladas de sueldo, 676 toneles machos.⁷⁷⁴ Arqueada en Sevilla por Diego Bernal en enero de 1588, también dio 872 toneladas de sueldo con la refacción.⁷⁷⁵

Dimensiones: Eslora 52 y 2/3, manga 17 y 1/3 y puntal 16 y 1/2 codos.⁷⁷⁶

Armamento: Participó en la jornada de 1588 con 24 piezas de artillería.⁷⁷⁷

Dotación: Dueño Rodrigo Riço cuando fue embargada en Sevilla el 3 de noviembre de 1587,⁷⁷⁸ y maestre Jacobo o Jácome o Yusepe de Hiurre o Yurre.⁷⁷⁹ Posteriormente, Juan de Uribe Apayua o Apallúa ya era dueño y capitán de *La Trinidad* en diciembre de 1587,⁷⁸⁰ en enero de 1588 el maestre era Álvaro Cuenca.⁷⁸¹

En Lisboa, gente de mar, 122 hombres; gente de guerra, 180 hombres (100 de los que vinieron con el galeón con el capitán Nicolás Ortiz y 80 de la compañía del alférez Juan de Soto). En La Coruña, 79 de mar y 162 de guerra.⁷⁸²

Historial: Participó en la jornada de la isla Tercera con la armada del marqués de Santa Cruz (1583). Fue embargada en Sevilla el 3 de noviembre de 1587.⁷⁸³ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para trasladarse con la escuadra de Castilla desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó finalmente a La Coruña, donde ya se encontraba el día 24 siguiente.⁷⁸⁴ Reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de este puerto el 22 de julio con el resto de la armada de Medina Sidonia. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. A partir del 9 de agosto mantuvo la conserva del *San Martín* hasta que hacia el día 25 del mismo mes debió destacarse accidentalmente del grueso.

Amanecido el día 27 entró viento del oeste que se mantuvo toda la singladura. La nao *San Juan Bautista* de Marcos de Aramburu ceñía el viento cuanto podía para separarse de Irlanda, aunque ganaba bien poco. Al anochecer era alcanzada por la nao *La Trinidad*, capitán Juan de Uribe Apallúa; puesto de acuerdo con Aramburu, ambos decidieron mantener el mismo rumbo pues era el más apropiado

⁷⁶⁹ Doc. 7165.1.

⁷⁷⁰ Doc. 7171.

⁷⁷¹ MN, SB, ms. 391, docs. 1066, 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

⁷⁷² MN, SB, ms. 391, docs. 1137.

⁷⁷³ CASADO, p. 209; PAZZIS, p. 306.

⁷⁷⁴ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII.

⁷⁷⁵ Doc. 3736.

⁷⁷⁶ *Ibidem*. CASADO, p. 209, da como dimensiones: eslora 30,27; manga 9,96; puntal 6,97 m.

⁷⁷⁷ Doc. 5052. La artillería con que llegó a Lisboa en abril de 1588 era de 19 piezas (doc. 5117).

⁷⁷⁸ Doc. 3259.

⁷⁷⁹ Docs. 3627 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fol. 663.

⁷⁸⁰ *Ibidem* y doc. 4415. Al salir de La Coruña no tenía nombrado capitán (doc. 5673).

⁷⁸¹ Docs. 3736 y 4415. Véase JIT, *Otra cara...*, pp. 415 y 416.

⁷⁸² Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

⁷⁸³ Doc. 3259.

⁷⁸⁴ Doc. 5376.

para el viaje, y la armada no podía hacer otra cosa que arrumbar al norte –para no abatir hacia la costa irlandesa– tal como el que llevaba otra nao situada a barlovento y a la que no podían reconocer. Así continuaron ambos navíos navegando toda la noche en solitario al rumbo SSE. Amaneció el día 28 de mal cariz con los cielos cubiertos y mantenían la misma vuelta o al S1/4SE. Cuando anochece, el viento empezó a escasear y pasó al SW hasta quedar de componente sur en sonda de 120 brazas; a medianoche viraron para ceñir al W1/4SW. El 2 de septiembre ambos navíos se perdieron mutuamente de vista y la nao *San Juan Bautista* amainó vela para esperar a Uribe. Por la tarde aclaró el tiempo y se reconocieron de nuevo; la *Trinidad* comunicó que había quedado atrás por tener que taponar una vía de agua en la proa.

Continuaron navegando las dos naos en conserva hasta el 12 de septiembre, en que «a las cinco de la tarde comenzó a ventear el sur con tanta fuerza que hizo la noche una grandísima tormenta, con brava tormenta de mar y cerrazón». Navegaba la *Trinidad* con los dos papahigos bajos y de medianoche en adelante no se volvieron a ver, aunque, según Aramburu, «si bien la hicimos farol».⁷⁸⁵ La nao *Trinidad* desapareció con toda la dotación probablemente en las cercanías de Valentia Island, condado de Kerry (Irlanda), hacia el 15 de septiembre de 1588.⁷⁸⁶

Nao *San Juan Bautista* o *San Juan Fernandome*

Construida presumiblemente en la costa cantábrica hacia el año 1586.⁷⁸⁷ Era de los más veleros de la armada, según Coco Calderón.

Porte: 650 toneladas de sueldo, 604 toneles machos.⁷⁸⁸ Arqueada en Sevilla por Diego Bernal en enero de 1588, dio 810 toneladas de sueldo con la refacción.⁷⁸⁹

Dimensiones: Eslora 50, manga 16 y 1/3 y puntal 16 y 1/3 codos.⁷⁹⁰

Armamento: Montaba en la jornada 24 piezas de artillería.⁷⁹¹

Dotación: Dueño Fernando o Hernando Home,⁷⁹² cuando fue embargada en Sevilla el 3 de noviembre de 1587.⁷⁹³ Durante los preparativos en Sanlúcar era maestro Juan de Nájera.⁷⁹⁴ En la jornada de 1588 el capitán fue Gonzalo Meléndez; maestro Gaspar de los Reyes.⁷⁹⁵

En Lisboa, gente de mar, 93 hombres; gente de guerra, 192 hombres (100 de los que vinieron de Andalucía con el galeón con el capitán Gonzalo Meléndez y 92 de la compañía de Diego Bazán). En La Coruña, 57 de mar y 183 de guerra.⁷⁹⁶

Historial: Llegó a Sanlúcar con la armada de la Carrera de las Indias el 25 de septiembre de 1587, al mando del capitán Vasco de Carvajal.⁷⁹⁷ Fue embargada en Sevilla el 3 de noviembre de 1587.⁷⁹⁸ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para trasladarse con la escuadra de Castilla desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* a partir de la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Entró de arribada en Vivero el día 22 con un grupo de navíos encabezado por Alonso Martínez de Leyva,⁷⁹⁹ que posteriormente se reunieron con Medina Sidonia en La Coruña.

Reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, tras las acciones del 31 de julio y 3 de agosto, el día siguiente, el *Triumph* de Frobisher navegaba con dificultades al norte de ambas formaciones, sin apenas viento y a remolque de once esquifes tratando de alejarse de la amenaza procedente de *El Gran Grín*, el *San Juan de Sicilia*,

⁷⁸⁵ Doc. 6764.

⁷⁸⁶ FALLON, pp. 198-201.

⁷⁸⁷ CASADO, p. 209.

⁷⁸⁸ Doc. 5052 y apéndice VIII. El doc. 6772 da 652 toneladas.

⁷⁸⁹ Doc. 3736.

⁷⁹⁰ *Ibidem*. CASADO, p. 209, da como dimensiones: eslora 28,73; manga 9,39; puntal 6,90 m.

⁷⁹¹ Doc. 5052. La artillería con que llegó a Lisboa, era de 22 piezas (doc. 5117).

⁷⁹² Su mal carácter está reflejado en el doc. 3715.

⁷⁹³ Doc. 3259.

⁷⁹⁴ CHAUNU, p. 412.

⁷⁹⁵ Docs. 3627 y 5673.

⁷⁹⁶ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

⁷⁹⁷ Doc. 2940.

⁷⁹⁸ Doc. 3259.

⁷⁹⁹ Docs. 5366 y 5376.

el *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas y otros, a los que más tarde se unieron el *San Martín*, el *San Marcos*, el *San Juan* de Recalde y el *Santa Ana* de Oquendo.

Frobisher estaba en tan gran apuro que se vio precisado a solicitar socorro tirando varios cañonazos, al mismo tiempo que arriaba el estandarte, mientras las lanchas continuaban remolcando al *Triumph* desesperadamente. Los navíos españoles, recordando que era el día de Santo Domingo, estaban a punto de abordar al enemigo y obtener una presa, cuando refrescó el viento que se puso probablemente del cuarto cuadrante, librando del acoso a la capitana británica que largó los remolques y escapó, por más que intentasen seguirla la nao *San Juan Fernandome* y otro galeón de los más ligeros de la armada. Al mismo tiempo, ese mismo viento dio de nuevo el barlovento a los ingleses, y Medina Sidonia, al considerar inútiles los esfuerzos de abordar al enemigo y que estaba próximo a la isla Wight, decidió proseguir el viaje hacia Flandes con buen viento, quedando la flota de Howard muy retrasada.⁸⁰⁰

Finalizados los combates del 8 de agosto, la nao *San Juan Fernandome* siguió a la armada en la navegación alrededor de las Islas Británicas hasta su separación del grueso en fecha no bien determinada. La nao entró muy mal parada en el Blasket Sound con temporal el 21 de septiembre entre las tres o las cuatro de la tarde sin el palo mayor, y poco después faltó la vela trinquete, pero consiguió dar fondo. Juan Martínez de Recalde, que estaba en el mismo fondeadero a bordo del galeón *San Juan*, no pudo comunicar con ella por el mal estado de la mar. El 22 por la mañana echó fuera su chalupa, dio a entender su necesidad al almirante; a la vista de ser irremediable, Recalde repartió la gente de las compañías de Gonzalo Meléndez y de Diego Bazán entre la nao de Marcos de Aramburu (*San Juan Bautista*) y de los dos pataches de Miguel de Aranívar (*La Isabela*) y Martín de Echegaray (*San Esteban*), respectivamente, que allí se encontraban.⁸⁰¹ Una vez salvados algunos bastimentos y parte de la artillería menuda, la nao zozobró el 26 con temporal, al parecer tras ser incendiada.⁸⁰²

Patache Nuestra Señora del Socorro o Rosario⁸⁰³

Construido presumiblemente en la costa cantábrica hacia el año 1586.⁸⁰⁴

Porte: 75 toneladas de sueldo, 62 toneles machos.⁸⁰⁵

Dimensiones estimadas: Eslora 15,50; manga 4,37 y puntal 2,87 m.⁸⁰⁶

Armamento: Participó en la jornada con seis piezas de artillería, dos de bronce y cuatro de hierro.⁸⁰⁷

Dotación: Maestre Juan de Pamares o Pamanes o Parres.⁸⁰⁸

En Lisboa, gente de mar, 25 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Gerónimo de Herrera. En La Coruña, 15 de mar y 20 de guerra.⁸⁰⁹

Historial: Probablemente se trata del navío que fue embargado en Sevilla el 4 de noviembre de 1587, siendo su maestre Juan de Gorostiba o de Gorrostola.⁸¹⁰ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para trasladarse con la escuadra de Castilla desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588 sin artillería. Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el 21 de junio.⁸¹¹

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó

⁸⁰⁰ Docs. 6000, 6098, 6173, 6174, 6181, 6236, 6238, 6239, 6366, 6500, 6513, 6656, 6683, 6814 y 7105.

⁸⁰¹ El doc. 6683 refiere que la gente del capitán Gonzalo Meléndez embarcó en la nao almiranta de la escuadra de Diego Flóres.

⁸⁰² Docs. 6683 y 6764.

⁸⁰³ La relación de «La felicísima armada» del 9 de mayo de 1588, le denomina *Nuestra Señora del Rosario*, lo mismo que el doc. 6772.

⁸⁰⁴ CASADO, p. 209.

⁸⁰⁵ Apéndice VIII. CASADO le adjudica 60 toneles machos.

⁸⁰⁶ *Ibidem*.

⁸⁰⁷ Doc. 5122. El número de 24 piezas que da el doc. 5052 es no fiable. A Lisboa llegó sin artillería en abril de 1588 (doc. 5117).

⁸⁰⁸ Docs. 5673 y 7182; CHAUNU, p. 412.

⁸⁰⁹ Docs. 5052 y 5734.

⁸¹⁰ Docs. 3259 y 3280.

⁸¹¹ Doc. 5361.

desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. A mediados de octubre de 1588 se ignoraba su paradero.⁸¹² Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Patache *San Antonio de Padua*

Construido presumiblemente en la costa cantábrica hacia el año 1586.⁸¹³

Porte: 75 toneladas de sueldo, 62 toneles machos.⁸¹⁴

Dimensiones estimadas: eslora 15,50; manga 4,37 y puntal 2,87 m.

Armamento: Participó en la jornada con seis piezas de artillería, dos de bronce y cuatro de hierro.⁸¹⁵

Dotación: Maestres Pedro Marín o Martín y Francisco Hernández.⁸¹⁶

En Lisboa, gente de mar, 46 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Jerónimo de Herrera. En La Coruña, 26 de mar y 20 de guerra.⁸¹⁷

Historial: Probablemente se trata del navío que se pretendía embargar en Sevilla el 8 de noviembre de 1587, siendo su maestre Miguel de Alvear.⁸¹⁸ Mantuvo la conserva de la capitana *San Cristóbal* para trasladarse con la escuadra de Castilla desde Cádiz a Lisboa, donde llegó el 28 de abril de 1588 sin artillería. Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el 21 de junio.⁸¹⁹

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Se perdió en Blakenberg, cerca de Ostende tras el combate de Gravelinas, en la segunda semana de agosto, probablemente el día 10; fue quemado por los holandeses y zelandeses, dejando 21 marineros prisioneros en manos del enemigo.⁸²⁰

LA ESCUADRA DE VIZCAYA

El origen de la formación de esta escuadra⁸²¹ se encuentra en la orden de 26 de enero de 1586 dada por el Rey al marqués de Santa Cruz para reunir una armada en Lisboa destinada a combatir el corso inglés –Drake en particular–, aunque con la mira puesta en la invasión de Inglaterra.⁸²² El capitán general García de Arze recibió una cédula real de 5 de abril por la que el monarca le encargaba embargar en principio seis naos en Guipúzcoa –número elevado a ocho posteriormente– y cuatro pataches en Vizcaya y las Cuatro Villas.⁸²³ Los embargos se realizaron entre el 10 y el 30 de abril,⁸²⁴ Juan Martínez de Recalde era nombrado general de esta escuadra el 8 de junio de 1586.⁸²⁵ Los doce navíos salieron de Pasajes el 23 de agosto del mismo año,⁸²⁶ reunidos a la altura de Castro Urdiales con los ocho pataches y ocho zabras a cargo de Antonio Hurtado de Mendoza,⁸²⁷ ambas escuadras prosiguieron viaje y entraron en Lisboa a principios de septiembre quedando incorporadas a las fuerzas del marqués

⁸¹² Doc. 6772.

⁸¹³ CASADO, p. 209.

⁸¹⁴ Apéndice VIII. CASADO le adjudica 60 toneles machos.

⁸¹⁵ Doc. 5122. El número de doce piezas que proporciona el doc. 5052 es exagerado y no fiable. A Lisboa llegó sin artillería en abril de 1588 (doc. 5117).

⁸¹⁶ Doc. 7182; CHAUNU, p. 412.

⁸¹⁷ Docs. 5052 y 5734.

⁸¹⁸ Doc. 3280.

⁸¹⁹ Doc. 5361.

⁸²⁰ Docs. 6198, 6296 y 7037. Según el doc. 6168 «se hundió entre Ostende y Blakenberg sin que nadie se salvase». Probablemente los supervivientes fueron asesinados por sus captores.

⁸²¹ La publicación en Lisboa el 9 de mayo de 1588 de la relación de «La felicísima armada», en la que titulaba como escuadra de Vizcaya a la agrupación de navíos a cargo de Recalde, provocó con toda razón las reclamaciones de la Provincia de Guipúzcoa para que fuese rectificado el error (docs. 5434 a 5436 y 6124); el 30 de abril de 1590 la Junta guipuzcoana obtuvo la satisfacción de sus peticiones (MN, VP, Ms. 76, doc. 30).

⁸²² Doc. 518; orden ratificada el 4 de marzo siguiente (doc. 549).

⁸²³ Doc. 584 y AGS, CMC, S. serie, leg. 460 (exp. de la nao *Concepción*, mayor, de Zubelzu).

⁸²⁴ Docs. 593, 595, 620 y 621.

⁸²⁵ Doc. 681. El 12 de julio fue autorizado para tomar el mando. Un extracto del historial de los servicios de Recalde a la Corona está contenido en el memorial que dirigió al Rey el 13 de diciembre de 1586 (doc. 1066).

⁸²⁶ Doc. 868.

⁸²⁷ Doc. 876.

de Santa Cruz.⁸²⁸ Tras una navegación por las costas de Portugal y Galicia, Recalde participó con ellas en la campaña de las Azores de julio a septiembre de 1587 llevando ocho naos,⁸²⁹ jornada en la que perdió la nombrada *San Juan Bautista*.⁸³⁰ Como el patache *Santo Crucifijo de Burgos*, fue incorporado a la escuadra de Vizcaya en octubre de este último año, Recalde volvió a tener a su cargo doce unidades, es decir, siete naos y cinco pataches.⁸³¹

Por orden del Rey y disposición del marqués de Santa Cruz se agregaron a Recalde las naos *La Manuela* y *Santa María de Montemayor* y la nave *El Gran Grín*, todas procedentes de la escuadra de Andalucía, como consecuencia de la reorganización del 15 de enero de 1588.⁸³² La escuadra de Vizcaya salió definitivamente de Lisboa con catorce navíos –nueve naos, una nave y cuatro pataches–⁸³³ por haber pasado el citado patache *Santo Crucifijo* a la escuadra de Antonio Hurtado de Mendoza a primeros de abril de 1588.⁸³⁴ Eran los siguientes:

Nao Santa Ana (capitana)

Construcción cantábrica en 1586.⁸³⁵

Porte: Arqueó 668 toneles machos y 5/8; 798 toneladas y 5/8 de sueldo (con 20% de refacción). Ganaba 4.803 reales mensuales.⁸³⁶

Dimensiones: Eslora 52 y 1/3; manga 17 y 2/3 y puntal 12 y 1/8 codos.⁸³⁷

Armamento: El 29 de diciembre de 1587 montaba diez piezas de artillería de bronce y veinte de hierro,⁸³⁸ en total 30, con las que participó en la jornada de 1588.

Dotación: Llevaba a bordo a Juan Martínez de Recalde, general de la escuadra de Vizcaya, hasta el 26 de marzo de 1588 en que al ser nombrado almirante general de la armada pasó al galeón *San Juan* de Portugal; no obstante, por disposición real continuó como general de la escuadra de Vizcaya.⁸³⁹ Juan Martínez de Zurbarán permaneció a bordo de la nao *Santa Ana* como almirante de esta misma escuadra. Embarcaron también el maestro de campo Nicolás de Isla y el contador Pedro de Igueldo que custodiaba a bordo 50.000 ducados de Su Majestad.⁸⁴⁰ Sus dueños eran Juanes Pérez de Mutio, vecino de San Sebastián, y Juan Suárez, vecino de Fuenterrabía; el primero era el capitán y maestro,⁸⁴¹ piloto, Ramos de Irruza, no práctico.⁸⁴²

En Lisboa, gente de mar, 114 hombres; gente de guerra, 323 hombres (188 del maestro de campo Nicolás de Isla, 105 de la compañía de Duarte Núñez y 30 de la compañía de Melchor de Avendaño). En Santander, el 13 de julio de 1588, 101 de mar y 311 de guerra.⁸⁴³ Al salir de La Coruña, la dotación

⁸²⁸ Docs. 923, 938 y 940. Salieron de Lisboa para recorrer las costas de Portugal y Galicia hasta la ría de Vigo y regreso. Recalde entró en Lisboa el 24 de octubre y recibió orden de carenar la escuadra (doc. 971), obras que finalizaron en enero de 1587 (doc. 1150). Hurtado de Mendoza, por su parte, desempeñó comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

⁸²⁹ Docs. 2343 y 2981. Cuando regresó el marqués de Santa Cruz, la escuadra de Recalde con seis naos y cuatro pataches permaneció en las Azores aguardando las naos procedentes de las Indias Orientales (doc. 2714). Entró en Lisboa el 28 de septiembre con la armada de Santa Cruz, menos la capitana que arribó el 10 de octubre (docs. 2981 y 3133). Llegaron con muchas averías (docs. 3000 y 3107).

⁸³⁰ Docs. 2273, 2339, 2343 y 3176. En la salida a la mar del 16 de julio de 1587 naufragó en los Cachopos del estuario del Tajo la nao guipuzcoana *San Juan Bautista*, capitán Juan López de Durango, maestro Juanes de Bidaondo (doc. 2375). Había sido embargada en Guipúzcoa el 30 de abril de 1586 (AGS, CS, S. serie, leg. 280, fols. 970-997).

⁸³¹ Docs. 3107 y 3176. Así figura en las relaciones del 3 de diciembre de 1587 (doc. 3434), 26 siguiente (doc. 3588) y 7 de enero de 1588 (doc. 3682).

⁸³² Docs. 3323, 3755 y 3757. La incorporación de estos tres navíos se refleja en las relaciones de 1 de febrero (doc. 3962), 29 de febrero (doc. 4371) y 1 y 30 de marzo (docs. 4378 y 4725).

⁸³³ Doc. 5226.

⁸³⁴ Docs. 4829 y 4946.

⁸³⁵ CASADO, p. 211.

⁸³⁶ Docs. 735 y 804 y apéndice VIII. Los docs. 5052 y 6772 dan 768 toneladas de sueldo. El arqueó ordenado por García de Arze el 6 de julio de 1586 dio eslora 52 y 2/3 de codo; manga 17 y 1/3 codos y puntal 10 codos; 347 toneles macho y con el 20% de refacción 416, 5 toneladas de sueldo (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

⁸³⁷ *Ibidem*. Según CASADO, p. 211, eslora 30,27; manga 9,96 y puntal 6,90 m.

⁸³⁸ Doc. 3604. El doc. 5052 de 9 de mayo contabiliza también treinta piezas. Juan de Acuña había entregado a esta nao cuatro cañones pedreros y dos medios cañones, todo de bronce de la nueva fundición, antes de salir de Lisboa (doc. 5109). El doc. 5122 de 14 de mayo coincide con el número de treinta piezas, pero especifica que dieciséis eran de bronce y catorce de hierro colado.

⁸³⁹ Doc. 4670.

⁸⁴⁰ Doc. 6500.

⁸⁴¹ Docs. 593, 3176 y 5673; AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fol. 728.

⁸⁴² Doc. 4549.

⁸⁴³ Docs. 5052 y 5734.

estaba compuesta, además del capitán, por 98 hombres de mar, el maestro de campo Nicolás de Isla con 284 soldados y el contador Pedro de Igueldo.⁸⁴⁴

Historial: Fue embargada en El Pasaje por García de Arce el 30 de abril de 1586, cuando pretendía trasladarse a Sevilla con mercancías.⁸⁴⁵ Partió de aquel puerto el 23 de agosto de 1586 como capitana de la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde.⁸⁴⁶ Reunidos dos días más tarde a la altura de Castro Urdiales con la escuadra de pataches y zabras de Antonio Hurtado de Mendoza, ambas formaciones navegaron con independencia hacia Lisboa. El 6 de septiembre estaban a la altura de la Roca de Cintra.⁸⁴⁷ Por orden del marqués de Santa Cruz, la escuadra de Recalde permaneció en la mar cruzando sobre las costas portuguesas hasta el cabo San Vicente, pero tuvo que entrar de arribada en Cascaes por temporal.⁸⁴⁸ Salió de nuevo hasta recibir la orden de Su Majestad de fecha 7 de octubre de incorporarse en Lisboa a la armada del marqués de Santa Cruz,⁸⁴⁹ lo que ejecutó el día 24 del mismo mes. Los navíos de la escuadra de Recalde comenzaron inmediatamente a carenar en Sacavém.⁸⁵⁰

La nao participó en la campaña de las Azores integrada en la armada de Álvaro de Bazán desde el 16 de julio hasta principios de octubre de 1587, para proteger la recalada de las flotas de las Indias.⁸⁵¹ Recalde quedó en el Archipiélago a la espera de las naos procedente de las Indias Orientales, mientras Santa Cruz emprendía el regreso a Lisboa. En la navegación de vuelta a Portugal, la capitana sufrió la pérdida del bauprés y el trinquete por los malos tiempos, y fue desamparada por el resto de su escuadra –en particular por la nao *María Juan*, de Ochoa de Goyaga– que fondeó en Belém el 28 de septiembre. El marqués de Santa Cruz envió la nao *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* y dos pataches en su búsqueda y ordenó hacer una información sobre las circunstancias del suceso.⁸⁵² Recalde llegó a Espichel el 4 de octubre y pasó a Lisboa el día 10 muy destrozado.⁸⁵³ Sufrió también los efectos del temporal que se abatió sobre Lisboa el 16 de noviembre del mismo año.⁸⁵⁴

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada de Medina Sidonia por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña. La nao *Santa Ana* arribó a Santander a las 16.00 horas del domingo día 26 con muchos descalabros y sentido el palo mayor.⁸⁵⁵ Una vez reparadas las averías, se hizo de nuevo a la mar el 14 de julio⁸⁵⁶ para entrar en La Coruña el día 18.⁸⁵⁷

Reaprovisionada de bastimentos y aguada partió del puerto gallego el 22 de julio con el resto de las escuadras. El día 26, navegando hacia el Canal y cuando estaba a unas 100 millas de la isla d'Ouessant, la nao acudió por orden de Recalde a reparar un mástil del patache *Santisteban* de la escuadra de Vizcaya, trabajo en que empleó medio día, lo que le ocasionó quedar rezagada dos leguas del grueso de la armada. Por la tarde cargó tan gran niebla y calma de viento que perdió de vista el fanal de la capitana.⁸⁵⁸ El almirante Juan Martínez de Zurbarán decidió entonces poner rumbo hacia la bahía de San Miguel, lugar señalado por el duque de Medina Sidonia como punto de reunión para las naos que se apartasen del cuerpo principal. Allí no obtuvo información de la armada y de nuevo salió a buscarla, pero con tiempo forzoso que le sobrevino tuvo que arribar a la bahía de La Hogue (levante de la península de Cherburgo, Francia); como era lugar poco seguro, partió en demanda de Brest con la

⁸⁴⁴ Doc. 6500.

⁸⁴⁵ Docs. 593 y 620; el primero da como fecha de embargo en El Pasaje el 10 de abril, mientras el segundo la fija en San Sebastián el 30 del mismo mes.

⁸⁴⁶ Doc. 735.

⁸⁴⁷ AGS, E-Armadas y Galeras, leg. 454, s. f., carta de Recalde de 6 de septiembre.

⁸⁴⁸ Docs. 925, 928, 933 y 938.

⁸⁴⁹ Doc. 940.

⁸⁵⁰ Docs. 971 y 7175.

⁸⁵¹ Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998. Llegó tan malparada de la campaña, que se dio orden de reemplazarla por la capitana de la flota de Nueva España arribada a Lisboa (docs. 3131 y 3134). La orden fue anulada posteriormente y la capitana de la flota se perdió en diciembre (doc. 3447).

⁸⁵² Docs. 2999, 3037 y 3133. La nao y los pataches finalmente no pudieron salir a causa del mal tiempo (doc. 3037).

⁸⁵³ Docs. 3037 y 3133. Por la carta de Recalde del 17 de octubre (doc. 3116) se sabe «cuánta necesidad había de castigo en lo que usó conmigo la nao y en otras desórdenes», al parecer causados por la gente de guerra.

⁸⁵⁴ Doc. 3348.

⁸⁵⁵ Docs. 5416 y 5497. Enseguida empezaron las reparaciones (doc. 5498).

⁸⁵⁶ Docs. 5725 y 5775

⁸⁵⁷ Doc. 5813.

⁸⁵⁸ Recalde lamentó mucho la desaparición de la nao (doc. 6112, billete n.º 3).

esperanza de saber algo de la armada. El mal tiempo le obligó a entrar en la rada de El Havre. El lugar era aceptable para ir a Brest o volverse a España pues la nao estaba navegable, pero tanto el almirante como Nicolás de Isla no se resolvieron en hacerlo contra la opinión de Mutio y permanecieron en el fondeadero, aun conociendo el peligro que representaba para la seguridad de la nave.⁸⁵⁹

Inmediatamente fueron socorridos con dinero por Bernardino de Mendoza, embajador español en París, medida aprobada por el Rey al mismo tiempo que disponía lo que hacer con los caudales transportados a bordo.⁸⁶⁰ El 24 de agosto, el duque de Parma daba sus primeras instrucciones a Isla: desembarcar y enviar a Flandes el dinero y, cuando pudiese, dirigirse a La Coruña; si los tiempos fuesen contrarios, le autorizaba la entrada en Le Conquet o en cualquier otro puerto francés.⁸⁶¹

El duque de Montpensier, gobernador de la plaza de El Havre y partidario de los hugonotes, además de acoger mal al navío español, envió inmediatamente aviso a los ingleses para que lo apresasen.⁸⁶² George Carey se apresuró a destacar una embarcación con la idea de preparar una operación de ataque a la nao *Santa Ana*, siendo designados los navíos *Elizabeth Bonaventure*, *Foresight*, *Aid* y *Charles* para llevarla a cabo.⁸⁶³ En el entretanto, Farnesio había ordenado desembarcar la artillería del Rey, que la infantería pasase a Flandes y devolver la nao a su capitán y dueño Juan Pérez de Mutio, atendiendo a estar tan malparada.⁸⁶⁴

El 5 de septiembre, los navíos *Elizabeth Bonaventure* y *Foresight* llegaron a Portsmouth, donde encontraron fondeados al *Aid* y el *Charles*; una vez reaprovisionados salieron a la mar el 6 hacia Newhaven (El Havre) para atacar a la *Santa Ana*. El *Charles* por pérdida del palo mayor regresó a puerto tres días más tarde con la pretensión de reparar y volver a la mar.⁸⁶⁵ Los tres navíos se presentaron en El Havre el día 9 por la tarde y el 10 al amanecer, cuando se había reincorporado el *Charles*, fondearon en las proximidades de la nao española fuera del alcance de la mosquetería y arcabucería. Desoyeron la advertencia del gobernador de la plaza de que estaban en puerto francés, respondiendo los ingleses que no saldrían de la rada sin hundir o quemar la nao.

Los británicos atacaron el día 11 «desde el amanecer hasta las dos de la tarde». Uno de los primeros disparos echó abajo la verga mayor de la nao que alcanzó debajo al maestre de campo Nicolás de Isla dejándole muy malherido. Tomó el mando el contador Pedro de Igueldo por estar en tierra los dos capitanes de la infantería embarcada y, al parecer, también el almirante Zurbarán. Otro impacto cortó los cables de fondeo y la nao quedó varada. Prosiguió el combate disparando los franceses desde un fuerte cercano y los españoles con dos piezas que llevaron a tierra. Como la *Santa Ana* había quedado fuera del alcance de la artillería enemiga, el contador desembarcó la artillería y municiones e hizo llevar la nao a sitio seguro. Los enemigos en número de ocho navíos permanecieron a la vista toda la noche sin acercarse. En la acción murieron cinco hombres y el maestre de campo fue trasladado a tierra, falleciendo el día 12; con él «Su Majestad ha perdido un buen soldado». Al anochecer del 17, un nuevo temporal hizo que la nao diese contra la costa donde quedó destrozada dos días más tarde.⁸⁶⁶

Respecto al dinero que llevaba la *Santa Ana*, 42.500 escudos de oro, la orden que había dado el duque de Parma a Pedro de Igueldo era la de entregarlo en su totalidad a un mercader de Rouen, pero sin tener en cuenta las necesidades de la gente de la nao a la que se le debían numerosas pagas. Igueldo adoptó entonces la decisión de adelantarles parte del dinero adeudado para que la infantería emprendiese el viaje ordenado por el gobernador general; al pasarles revista los soldados se amotinaron por considerar escasa la paga y a punto estuvieron de matar al contador, que finalmente pudo controlar la situación. El dinero sobrante lo entregó en la villa de Rouen al mercader Diego Hernández de Miranda⁸⁶⁷ pero

⁸⁵⁹ Doc. 7150. Por carta del 16 de agosto, Nicolás de Isla informó a Farnesio sobre las vicisitudes de la nao desde que se apartó de la armada el 26 de julio cuando estaba a unas 100 millas de d'Ouessant por el descuido del piloto y haberse roto «un árbol de gavia de la proa»; desde entonces permaneció cruzando por el Canal hasta fondear en La Hogue, bahía abierta y peligrosa a levante de la península de Cherburgo donde no se podía reparar la nao (doc. 6297), en vista de lo cual se trasladó a El Havre (docs. 6308 y 6337). También Jorge Manrique se hizo eco de la noticia añadiendo que estaba con mucho riesgo de perderse tanto por el mal tiempo como por los enemigos (doc. 6245).

⁸⁶⁰ Docs. 6213 y 6431.

⁸⁶¹ Docs. 6258, 6296, 6297, 6337, 6410, 6491 y 6492. El dinero se depositó en casa de un mercader español y a punto estuvo de ser embargado.

⁸⁶² Docs. 6308 y 6492.

⁸⁶³ Docs. 6328, 6333 y 6393.

⁸⁶⁴ Docs. 6337 y 6410. Al parecer las averías eran las del palo trinquete.

⁸⁶⁵ Docs. 6398, 6403 y 6404.

⁸⁶⁶ Docs. 6410, 6445, 6470, 6492, 6618, 6620, 6814 y 7034.

⁸⁶⁷ Docs. 6618 a 6620.

terminaría en manos de los Guisa («Mucio») para apoyar la causa católica en Francia.⁸⁶⁸ La infantería quedó al mando del capitán Melchor de Avendaño, sargento mayor del tercio de Nicolás de Isla, que pretendía regresar a España para reincorporarse a su tercio.⁸⁶⁹ Pérez de Mutio vendió en El Havre varias piezas de artillería de su propiedad y con el dinero compró dos pataches con los que regresó a España, llegando a Gijón en enero de 1589.⁸⁷⁰ El mismo capitán solicitó el 23 de mayo de 1590 una indemnización por la pérdida de la nao de su propiedad.⁸⁷¹

Nao *Santiago* (almiranta)

Construcción cantábrica en 1585.⁸⁷²

Porte: 666 toneladas de sueldo, 583 toneles machos.⁸⁷³ Otro arqueo dio 589 toneles machos y 1/4; 707 toneladas y 1/20 de sueldo (con 20% de refacción).⁸⁷⁴ Según Cristóbal de Barros tenía de porte 529 toneladas y 3/4.⁸⁷⁵ Ganaba 4.254 reales mensuales.⁸⁷⁶

Dimensiones: Eslora 50 y 1/8; manga 16 y 1/2 y puntal 12 codos.⁸⁷⁷

Armamento: El 29 de diciembre de 1587 montaba ocho piezas de artillería de bronce y diecisiete de hierro,⁸⁷⁸ con las que participó en la jornada de 1588.⁸⁷⁹

Dotación: Almirante de la escuadra de Vizcaya, Juan Martínez de Zurbarán a propuesta de su primo el general Martínez de Recalde, aprobada por el Rey el 3 de abril de 1588.⁸⁸⁰ Dueños Juan López de Rezu y Martín López de Yraebán, siendo maestro el primero al ser embargada la nao, vecino de San Sebastián, fallecido en el golfo de las Yeguas, el 14 de septiembre de 1587.⁸⁸¹ Puede que después fuese maestro provisional Juan López de Zubelzu;⁸⁸² piloto Pedro de la Parada, no práctico,⁸⁸³ que finalmente quedó como maestro.⁸⁸⁴

En Lisboa, gente de mar, 102 hombres; gente de guerra, 214 hombres (105 de la compañía de Francisco de Borja y 109 de la compañía de Juan Torres de Mendoza). En La Coruña, 106 de mar y 206 de guerra.⁸⁸⁵

Historial: Embargada en El Pasaje por orden de García de Arce, capitán general de Guipúzcoa, el 10 de abril de 1586, cuando iba destinada a la pesca del bacalao.⁸⁸⁶ Salió de la citada villa el 23 de agosto de 1586 como almiranta de la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde.⁸⁸⁷ Tuvo las mismas vicisitudes que la nao capitana *Santa Ana*, hasta incorporarse en Lisboa a la armada del marqués de Santa Cruz, lo que ejecutó el 24 de octubre de 1586.⁸⁸⁸ Participó en la campaña de las Azores para dar protección a la recalada de las flotas de las Indias integrada en las escuadras de Álvaro de Bazán del 16 de julio hasta el 28 de septiembre de 1587, que fondeó en Belém.⁸⁸⁹

⁸⁶⁸ Doc. 6897.

⁸⁶⁹ Docs. 6620 y 6638.

⁸⁷⁰ Doc. 7034. Trajeron consigo el estandarte real de la nao (FD, *Armada Española*, t. III, p. 33).

⁸⁷¹ Doc. 7150. JIT, *Otra cara...*, pp. 766 a 770.

⁸⁷² CASADO, p. 211.

⁸⁷³ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII. El arqueo ordenado por García de Arze el 6 de julio de 1586 dio eslora 48 y 2/3 de codo; manga 16 codos y puntal 12 codos; 554 y 7/8 toneles macho y con el 20% de refacción 665 y 3/4 toneladas de sueldo (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

⁸⁷⁴ Docs. 735 y 804.

⁸⁷⁵ Doc. 7151.

⁸⁷⁶ Doc. 735.

⁸⁷⁷ *Ibidem*. Arqueada de nuevo en julio de 1589 dio: eslora 48 codos; manga 16 codos 1/6; puntal 11 codos 5/12 (doc. 7133.2). Según CASADO, p. 211, eslora 27,97; manga 9,29 y puntal 6,90 m.

⁸⁷⁸ Doc. 3604.

⁸⁷⁹ Doc. 5052 y 5122. Juan de Acuña había entregado a esta nao antes de salir de Lisboa un tercio de cañón y una media culebrina, todo de bronce de la nueva fundición (doc. 5109).

⁸⁸⁰ Docs. 4670, 4764 y 4858.

⁸⁸¹ Docs. 5255 y 7177; JIT, *Otra cara...*, p. 486.

⁸⁸² Doc. 3176. Este doc., de octubre de 1587, dice: «maestre, que fue, Juan López de Zubelzu,» dando a entender que había desembarcado en esta época.

⁸⁸³ Docs. 3583 y 4549. El doc. 3177 de octubre de 1587 le cita como maestre.

⁸⁸⁴ Docs. 5673 y 7151.

⁸⁸⁵ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de las personas (doc. 5444).

⁸⁸⁶ Docs. 593 y 7175.

⁸⁸⁷ Doc. 735.

⁸⁸⁸ Doc. 940.

⁸⁸⁹ Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña; arribó a este puerto, donde ya se encontraba el 24 de junio.⁸⁹⁰

Reaprovisionada de bastimentos y aguada partió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y el combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó inadvertida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado.

Tras rodear las Islas Británicas, entró en El Pasaje el 23 de septiembre en conserva de la nao *Santa Ana*, de Oquendo. Llegó con 94 hombres de mar, 297 soldados de las compañías de Francisco de Borja, Juan de Torres de Mendoza y Gonzalo de Butrón y 65 enfermos.⁸⁹¹ El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje.⁸⁹² Fue arqueada en San Sebastián el uno y dos de julio de 1598.⁸⁹³ El 20 de julio de 1590 estaba en Ferrol con la escuadra de Antonio de Urquiola.⁸⁹⁴ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Nave San Jorge (a) El Gran Grín o Grangrín⁸⁹⁵

Lugar y año de construcción desconocidos. Era un navío fuerte.

Porte: 1.160 toneladas españolas de sueldo, unos 830 toneles machos.⁸⁹⁶

Dimensiones estimadas: Eslora 33,01; manga 11,48 y puntal 6,94 m.

Armamento: En la jornada llevó 28 piezas de artillería.⁸⁹⁷

Dotación: Dueño y capitán ordinario de mar Andrés Felipe, que la adquirió en España tras un viaje a las Indias;⁸⁹⁸ en julio de 1587 era maestro y piloto Gaspar de los Reyes, vecino de Sevilla en Triana.⁸⁹⁹

En Lisboa, gente de mar, 73 hombres; gente de guerra, 256 hombres (86 de la compañía de Alonso Ladrón de Guevara, 120 de la compañía de Pedro de Mendoza y 50 de Pedro Hurtado de Corcuera). En La Coruña, 75 de mar y 261 de guerra.⁹⁰⁰

Historial: Dio carena en Borrego (Sevilla) en febrero de 1587 cuando era alistada para la flota de Nueva España de Diego de Alcega.⁹⁰¹ Fue una de las escogidas junto con otras catorce y embargadas el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia destinadas a llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa, lo que efectuó en julio del mismo año.⁹⁰² Asignada a la escuadra de Recalde en la reforma del 15 de enero de 1588 por orden del marqués de Santa Cruz,⁹⁰³ se incorporó a la armada del duque de Medina Sidonia destinada a la jornada de Inglaterra.

Iniciada la jornada, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña; llegó a Ribadeo (Lugo, Galicia) el viernes día 24 desarbolado del trinquete.⁹⁰⁴ Durante el temporal abordó a *La Rata Encoronada* que sufrió desperfectos y pérdida de anclas.⁹⁰⁵ En conserva de la urca *San Gabriel* intentó salir a la mar el 7 de julio, pero ambas tuvieron que regresar al fondeadero

⁸⁹⁰ Doc. 5361.

⁸⁹¹ Docs. 6507, 6555, 6599 y 6772. Su estado al llegar a El Pasaje se desprende de las necesidades contenidas en el doc. 6832. Véase en los docs. 6851 a 6853 la gente de mar existente al pasar la muestra del 12 de noviembre y lo que se debía al navío y a estas personas hasta fin de octubre.

⁸⁹² Doc. 7048.

⁸⁹³ Doc. 7133.2.

⁸⁹⁴ AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

⁸⁹⁵ Doc. 3177. En la relación de «La felicísima armada» del 9 de mayo de 1588, *El Gran Grín* figura como almiranta.

⁸⁹⁶ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772 y el apéndice VIII.

⁸⁹⁷ Docs. 5052 y 5122. Al ser embargada tenía ocho piezas de bronce y 16 de hierro colado, 24 en total (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba catorce de bronce y nueve de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre de 1587 llevaba dieciséis de bronce y nueve de hierro (doc. 3605).

⁸⁹⁸ Docs. 2316, 2318, 2379, 4562 y 5673. El título de capitán ordinario de mar le fue concedido por Su Majestad el 13 de noviembre de 1582.

⁸⁹⁹ Docs. 2316, 2318, 2379 y 4549; AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fol. 117.

⁹⁰⁰ Docs. 5052 y 5734. En este documento, el *Gran Grín* no figuraba como almiranta.

⁹⁰¹ AGS, GA, leg. 214-92.

⁹⁰² Docs. 1716, 1719, 1772, 2316, 2318 y 2379.

⁹⁰³ Docs. 3755 y 3757. Recalde se quejaba de la poca artillería que montaba su escuadra.

⁹⁰⁴ Doc. 5442.

⁹⁰⁵ Doc. 5379.

de partida por el temporal reinante;⁹⁰⁶ finalmente arribaron a La Coruña el día 12 siguiente junto con un patache.⁹⁰⁷

Reaprovisionada de bastimentos y aguada partió el 22 de julio con el resto de la armada. En las acciones del 31 de julio, mientras parte de la retaguardia española se sotaventaba a juicio de Coco Calderón, dejándose caer hacia el cuerpo de batalla de la armada,⁹⁰⁸ Recalde, con el galeón *San Juan*, apoyado al principio tan solo por el *Gran Grín* «aunque nunca se puso en su puesto,»⁹⁰⁹ interceptó la progresión de una columna inglesa de varios navíos y entabló combate gallardamente.⁹¹⁰

El 4 de agosto, al norte de ambas formaciones, el *Triumph* de Frobisher estaba en serias dificultades, sin apenas viento y a remolque de once esquifes, tratando de alejarse de la amenaza procedente de *El Gran Grín*, el *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez, el *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas y otros, a los que más tarde se unieron el *San Martín*, el *San Marcos* del marqués de Peñafiel, el *San Juan* de Recalde y el *Santa Ana* de Oquendo.

Era tan grande el apuro de Frobisher que se vio precisado a solicitar socorro disparando varios cañonazos, mientras las lanchas continuaban remolcando al *Triumph* desesperadamente. Los navíos españoles estaban a punto de abordar al enemigo y obtener una presa, cuando refrescó el viento poniéndose probablemente del cuarto cuadrante, librando del acoso a la capitana británica que largó los remolques y escapó, por más que intentasen seguirla la nao *San Juan de Fernandome* y otro galeón de los más ligeros de la armada. Al mismo tiempo, ese mismo viento dio de nuevo el barlovento a los ingleses, y Medina Sidonia, al considerar inútiles los esfuerzos de abordar al enemigo y que estaba próximo a la isla Wight, decidió proseguir el viaje hacia Flandes con buen viento, quedando la flota de Howard muy retrasada. Eran las dos o tres de la tarde.⁹¹¹

Finalizado el combate de Gravelinas del 8 de agosto, continuó la navegación de la armada alrededor de las Islas Británicas hasta que, separada del cuerpo principal de Medina Sidonia y desarbolada por el temporal de los días 20 y 21 de septiembre, la nave *El Gran Grín* naufragó en los arrecifes de Clare Island, Clew Bay, condado de Mayo (Irlanda), el día 22. Se ahogaron más de 200 hombres y unos 100 fueron conducidos a la isla por el capitán Pedro de Mendoza. Los supervivientes permanecieron allí como virtuales prisioneros de Dowdarra Roe O'Malley. Cuando este se enteró que intentaban escapar, volvió sobre ellos y mató a 64, incluyendo a Mendoza, el capitán Pedro Palomino, Diego Sarmiento, Alonso Ladrón de Guevara y al maestro Gaspar de los Reyes.⁹¹²

Nao Nuestra Señora de la Concepción mayor, de Zubelzu

Construcción cantábrica del año 1585.

Porte: 442 toneles machos;⁹¹³ 468 toneladas de sueldo.⁹¹⁴ Arqueada por orden de García de Arze en 465 toneladas.⁹¹⁵ Medida de nuevo por Cristóbal de Barros dio 454 toneles machos y 5/8; 545 toneladas y 17/40 de sueldo con 20 % de refacción.⁹¹⁶ Cobraba 3.284 reales mensuales.⁹¹⁷

Dimensiones: Eslora 49 y 2/5; manga 15 y puntal 10 codos.⁹¹⁸

⁹⁰⁶ Doc. 5669.

⁹⁰⁷ Docs. 5708 a 5710.

⁹⁰⁸ Añade que desde «la capitana les dieron voces que fuesen a orza la proa al enemigo». (Doc. 6500). Vanegas señala que la retaguardia se retiró hacia el cuerpo de batalla o grueso de la formación, dejando a Recalde solo procurando hacer frente al enemigo (doc. 6814).

⁹⁰⁹ Doc. 6112, billete n.º 5.

⁹¹⁰ Doc. 5996.

⁹¹¹ Docs. 6000, 6098, 6173, 6174, 6181, 6236, 6238, 6239, 6366, 6500, 6513, 6656, 6683, 6814 y 7105.

⁹¹² Docs. 6547, 6603, 6637, 6701, 6920 y 7060; MARTIN & PARKER, pp. 374 y 375; FALLON, pp. 45 a 54. Figura erróneamente en el doc. 6534 como arribado en septiembre a Santander con Medina Sidonia. Por supuesto no consta en la relación de los navíos que estaban en este puerto el primero de octubre (doc. 6599). Entre los supervivientes regresados a España figura el maestro Martín Delcano (JIT, *Otra cara...*, p. 705).

⁹¹³ Apéndice VIII.

⁹¹⁴ Docs. 5052 y 6772.

⁹¹⁵ Doc. 7074. Este arqueo, ordenado por García de Arze el 6 de julio de 1586, dio de eslora 48 codos menos dos dedos; manga 15 y 1/5 codos y puntal 9 codos menos 1/14 de codo; 387 toneles macho y con el 20% de refacción 465 toneladas de sueldo (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

⁹¹⁶ Docs. 735, 804 y 7151 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fol. 855. Volvió a ser arqueada en junio de 1589 y dio 529 toneladas y media (AGS, CMS, S. serie, leg. 460, exp. de la nao).

⁹¹⁷ Doc. 735.

⁹¹⁸ Doc. 804. Medida de nuevo en julio de 1589 dio eslora 48 codos 3/4; manga 15 codos 1/4; puntal 10 codos (doc. 7133.2). Según CASADO, p. 211, eslora 27,58; manga 8,76 y puntal 5,74 m.

Armamento: Participó en la jornada de 1588 con dieciséis piezas de artillería, seis de bronce y diez de hierro colado.⁹¹⁹

Dotación: Dueños, Juan López de Zubelzu⁹²⁰ y Pascual de Zubelzu, vecinos de Deva;⁹²¹ este último, capitán y maestre; contra maestre Simón de Echavarría;⁹²² piloto Baltasar de Verastegui, que sabía algo del oficio.⁹²³

En Lisboa, gente de mar, 70 hombres; gente de guerra, 90 hombres de la compañía de Alonso de Vargas. En La Coruña, 58 de mar y 161 de guerra.⁹²⁴

Historial: Embargada en El Pasaje el 10 de abril de 1586 por García de Arze en virtud de cédulas de Su Majestad de 8 de abril y 10 de mayo, que disponían tomar a sueldo ocho naves y cuatro pataches.⁹²⁵ Comenzó a servir el primero de mayo de 1586 y partió de El Pasaje el 23 agosto de este año con la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde para entrar en Lisboa. Volvió a salir a cruzar sobre las costas de Portugal y Galicia hasta la ría de Vigo; regresó a Sacavém, donde invernaó y aderezó. El 16 de julio de 1587 se hizo de nuevo a la mar con la armada del marqués de Santa Cruz, para participar hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección en la recalada de las flotas de las Indias, para volver a Lisboa y reparar a continuación.⁹²⁶

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña; entró con Alonso de Leyva en Vivero entre los días 20 y 21 sufriendo vías de agua.⁹²⁷ Se reunió en La Coruña con el resto de las escuadras el 7 de julio.⁹²⁸

La nao fue reparada y reaprovisionada de bastimentos y aguada; partió de la capital gallega el 22 de julio. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó inadvertida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. A partir del 9 de agosto, finalizadas las acciones, mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta que se debió destacar accidentalmente del cuerpo principal de la armada.

Entró en El Pasaje el 23 de septiembre junto con la nao *Santa Ana*, de Oquendo.⁹²⁹ Llegó con 67 hombres de mar, 149 soldados de las compañías de Pedro Carrillo y Diego Cascarro, y 10 enfermos.⁹³⁰ El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje.⁹³¹ Fue arqueada en San Sebastián el uno y dos de julio del mismo año.⁹³² Una vez carenada y aderezada, partió en 1589 con la escuadra de Guipúzcoa a cargo del general Antonio de Urquiola para juntarse en Santander con la armada de don Alonso de Bazán. «Salió y fue con ella a correr las costas de España y recibir las flotas que venían de las Indias, de donde volvió al dicho puerto de El Pasaje, y habiendo invernaado en él, salió con la dicha escuadra el año siguiente de 1590 y fue hasta el puerto de Ferrol,» donde se encontraba el 20 de julio. En agosto siguiente «salió con la armada que llevó el general Sancho Pardo con infantería y gente de guerra a la costa de Bretaña del reino de Francia, y habiéndola desembarcado y echado en tierra en el puerto de Blavet a cargo del maestre de campo don Juan del Águila, volvió a España y arribó con la dicha armada al puerto de Santander, [...] donde se perdió el 26 de octubre de 1590».⁹³³

⁹¹⁹ Docs. 5052 y 5122. El 29 de diciembre de 1587 montaba ocho piezas de artillería de bronce y ocho de hierro (doc. 3604). El 30 de marzo de 1588 tenía seis de bronce y trece de hierro colado (doc. 4709).

⁹²⁰ Maestre en diciembre de 1587 (doc. 3583).

⁹²¹ Doc. 7177. El doc. 3176, de octubre de 1587 dice: «maestre que fue Juan López de Zubelzu,» dando a entender que había desembarcado en esta época. En julio de 1589 era capitán el citado Juan López de Zubelzu (doc. 7133.2).

⁹²² Docs. 3177 y 5673.

⁹²³ Doc. 4549.

⁹²⁴ Docs. 5052 y 5734.

⁹²⁵ Docs. 593 y 7175.

⁹²⁶ Docs. 2273, 2339 y 2343; AGS, CMC, S. serie, leg. 460, expediente de la nao, s. f.

⁹²⁷ Docs. 5360 y 5379. El primer documento señala que una carabela la avistó desmantelada del palo mayor el día 18. La debió confundir con la nao *Santa María de la Rosa*, de Oquendo, que sí perdió dicho palo por el temporal (doc. 5379).

⁹²⁸ Doc. 5669.

⁹²⁹ Docs. 6507, 6555 y 6599.

⁹³⁰ Doc. 6507. Su estado al llegar a El Pasaje se desprende de las necesidades contenidas en el doc. 6832. Precisaba de un bauprés (doc. 6961). Véase en los docs. 6851 a 6853 la gente de mar existente al pasar la muestra del 12 de noviembre y lo que se debía al navío y a estas personas hasta fin de octubre.

⁹³¹ Doc. 7048.

⁹³² Doc. 7133.2.

⁹³³ AGS, CMS, S. serie, legs. 292 y 460, exp. de la nao.

Nao *La Concepción menor*

Construcción cantábrica de 1585.

Porte: 418 toneladas de sueldo, 367 toneles machos.⁹³⁴ Arqueó 393 toneles machos y 1/8; 471 toneladas y 3/4 de sueldo (con 20% de refacción).⁹³⁵ Medida nuevamente por Cristóbal de Barros, dio de porte 361 toneladas.⁹³⁶ Cobraba 2.842 reales mensuales.⁹³⁷

Dimensiones: Eslora 45 y 2/3; manga 14 y 1/2 y puntal 10 codos.⁹³⁸

Armamento: El 29 de diciembre de 1587 montaba seis piezas de artillería de bronce y doce de hierro,⁹³⁹ en total 18 piezas con las que participó en la jornada.⁹⁴⁰

Dotación: Dueños Joaquín de Retén y otros vecinos de Deva; iba al mando del maestre y piloto Juanes Delcano, vecino de Zumaya y hermano de Martín,⁹⁴¹ al fallecer en Lisboa el 10 de abril de 1588, le sucedió como maestre Esteban de Lete o de Leete.⁹⁴² Contramaestre Miguel de Villosa.⁹⁴³

En Lisboa, gente de mar, 61 hombres; gente de guerra, 164 hombres (66 de la compañía de Diego Sarmiento y 98 de Antonio del Castillo). En La Coruña, 58 de mar y 167 de guerra.⁹⁴⁴

Historial: Fue embargada por orden de García de Arce, capitán general de Guipúzcoa, el 10 de abril de 1586,⁹⁴⁵ y comenzó a servir el cinco de mayo de 1586. Partió de El Pasaje el 23 agosto de este año con la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde para entrar en Lisboa.⁹⁴⁶ Volvió a salir para cruzar las costas de Portugal y Galicia hasta regresar a Sacavém, donde invernó. El 16 de julio de 1587 se hizo a la mar con la armada del marqués de Santa Cruz, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección a la recalada de las flotas de las Indias.⁹⁴⁷

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña. Entró con Alonso Martínez de Leyva en Vivero entre los días 20 y 21 sin averías.⁹⁴⁸ De allí pasó a La Coruña el 7 de julio.⁹⁴⁹

La nao fue reparada y reaprovisionada de bastimentos y aguada; partió el 22 de julio con la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado, pues no fue relevante a juzgar por el empleo de su artillería: hizo 17 disparos el 31 de julio, 33 el 2 de agosto, 35 el 4 de agosto y 71 el día 8; en total 156 cañonazos.⁹⁵⁰

En el regreso a España mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el día 30 siguiente, en cuyo puerto se hallaba este día con 60 hombres de mar y 132 soldados.⁹⁵¹ Pasó posteriormente a El Pasaje donde estaba el 3 de noviembre y

⁹³⁴ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII. El arqueó ordenado por García de Arce el 6 de julio de 1586 dio eslora 44 y 3/4 de codo; manga 14 y un sismo y medio codos y puntal 9 y un sesmo de codo; 347 toneles macho y con el 20% de refacción 416, 5 toneladas (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

⁹³⁵ Docs. 735 y 804.

⁹³⁶ Doc. 7151. El doc. AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fol. 830 le adjudica 371 toneladas de porte.

⁹³⁷ Doc. 735.

⁹³⁸ *Ibidem*. Según el doc. 7133.2 media: eslora 44 codos 2/3; manga 14 codos 1/3; puntal 9 codos 1/2. Según CASADO, p. 211, eslora 25,67; manga 8,20 y puntal 5,46 m.

⁹³⁹ Doc. 3604.

⁹⁴⁰ Docs. 4715, 5052 y 5122. Según PARKER, «The *Dreadnought* revolution...», p. 279, montaba 31 piezas de artillería.

⁹⁴¹ Docs. 3583 y 4549.

⁹⁴² Docs. 5255 y 7177.

⁹⁴³ Doc. 3177.

⁹⁴⁴ Docs. 5052 y 5734.

⁹⁴⁵ Docs. 595 y 7175.

⁹⁴⁶ Doc. 735.

⁹⁴⁷ Docs. 2273, 2339 y 2343.

⁹⁴⁸ Doc. 5379.

⁹⁴⁹ Doc. 5669.

⁹⁵⁰ PARKER, «The *Dreadnought* revolution...», p. 279.

⁹⁵¹ Docs. 6534, 6578 y 6599. Algunos autores la suponen naufragada en Connemara (Galway, Irlanda), hacia el 25 de septiembre.

a finales de diciembre.⁹⁵² El 6 de febrero de 1589 permanecía aún en El Pasaje.⁹⁵³ Fue arqueada en San Sebastián el uno y dos de julio de 1589.⁹⁵⁴ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Nao La Magdalena o La Madalena

De construcción inglesa; año desconocido.

Porte: 530 toneladas de sueldo, 515 toneles machos.⁹⁵⁵ Arqueó 533 toneles machos y 6/8; 640 toneladas y 1/2 de sueldo (con 20% de refacción).⁹⁵⁶ Según Cristóbal de Barros tenía de porte 515 toneladas y 3/4.⁹⁵⁷ Cobraba 3.854 maravedís mensuales.⁹⁵⁸

Dimensiones: Eslora 49 y 1/15; manga 16 y 1/6 y puntal 11 y 1/3 codos.⁹⁵⁹

Armamento: En la jornada montó 18 piezas de artillería.⁹⁶⁰

Dotación: Dueños, su maestre, el capitán Domingo de Gárate,⁹⁶¹ y otros vecinos de la villa de Deva; maestre en la jornada de Inglaterra, Martín Ruiz de Bidasábal;⁹⁶² piloto Juan García de Urteaga, no práctico.⁹⁶³

En Lisboa, gente de mar, 67 hombres; gente de guerra, 193 hombres (75 de la compañía de Juan Franco de Ayala y 118 de Gonzalo Franco de Ayala). En La Coruña, 61 de mar y 183 de guerra.⁹⁶⁴

Historial: Fue embargada en Deva el 12 de abril de 1586 cuando iba a salir para Andalucía y tenía a Guetaria como base.⁹⁶⁵ Partió de El Pasaje el 23 de agosto del mismo año con la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde, para entrar en Lisboa.⁹⁶⁶ Volvió a dar la vela para correr las costas de Portugal y Galicia hasta regresar a este último puerto, donde invernaó. El 16 de julio de 1587 salió a la mar con la armada del marqués de Santa Cruz, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y para dar protección en la recalada de las flotas de las Indias.⁹⁶⁷ Sufrió los efectos del temporal que se abatió sobre Lisboa el 16 de noviembre de 1587.⁹⁶⁸

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre las costas gallegas. Entró de arribada en Gijón el 26 de junio con daños⁹⁶⁹ y de allí pasó a La Coruña el 6 de julio una vez reparadas las averías.⁹⁷⁰ Partió de este puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó inadvertida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. Este último día o posteriores embarcó náufragos de la nao *María Juan*.

Continuó la navegación de la armada alrededor de las Islas Británicas hasta que entró en El Pasaje el 23 de septiembre en conserva de la nao *Santa Ana*, de Oquendo. Llegó con 60 hombres de mar de la

⁹⁵² Doc. 6966. Su estado este día se desprende de las necesidades contenidas en el doc. 6832. Precisaba reemplazar los palos mayor y trinquete (doc. 6961). Véase en los docs. 6851 a 6853 la gente de mar existente al pasar la muestra del 12 de noviembre y lo que se debía al navío y a estas personas hasta fin de octubre.

⁹⁵³ Doc. 7048.

⁹⁵⁴ Doc. 7133.2.

⁹⁵⁵ Docs. 5052 y 6772 y apéndice VIII. El arqueó ordenado por García de Arze el 6 de julio de 1586 dio eslora 47 codos menos dos dedos; manga 16 codos menos 1/8 y puntal 10 codos; 442 toneles macho y con el 20% de refacción 530 y 3/4 toneladas (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

⁹⁵⁶ Docs. 735 y 804.

⁹⁵⁷ Doc. 7151.

⁹⁵⁸ Doc. 735.

⁹⁵⁹ *Ibidem*. Medida de nuevo en San Sebastián en julio de 1589 dio: eslora 48 codos 1/4; manga 15 codos 15/16; puntal 11 codos (doc. 7133.2). Según CASADO, p. 211, eslora 27,73; manga 9,16 y puntal 6,32 m.

⁹⁶⁰ Doc. 5052. El 29 de diciembre de 1587 montaba cuatro piezas de artillería de bronce y quince de hierro (doc. 3604). El 30 de marzo, en Lisboa llevaba dos medios cañones, dos medias culebrinas, todo de bronce, y trece piezas de hierro colado, en total 17 piezas de artillería (doc. 4711). Según el doc. 5122 de 14 de mayo montaba 24 piezas.

⁹⁶¹ Doc. 5673. Domingo de Gárate era maestre desde octubre de 1587 (docs. 3176 y 3583).

⁹⁶² Docs. 804 y 7177.

⁹⁶³ Doc. 4549.

⁹⁶⁴ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

⁹⁶⁵ Docs. 593 y AGS, CS, S. serie, leg. 280, fols. 669 y ss.

⁹⁶⁶ Doc. 735.

⁹⁶⁷ Docs. 2273, 2339 y 2343.

⁹⁶⁸ Doc. 3348.

⁹⁶⁹ Docs. 5426 y 5582.

⁹⁷⁰ Doc. 5604.

propia nao, 25 supervivientes de la nao *María Juan*, 151 soldados de las compañías de Gonzalo Franco y Juan Franco y 30 enfermos.⁹⁷¹ El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje y fue arqueada en julio.⁹⁷² El 20 de julio de 1590 se encontraba en Ferrol con la escuadra de Antonio de Urquiola, siendo maestre Martín Ruiz de Bidasábal.⁹⁷³ El 8 de febrero de 1591 estaba en la provincia de Guipúzcoa.⁹⁷⁴ No obstante, se reintegró a la escuadra de Antonio de Urquiola, una de las de la armada de Alonso de Bazán; salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 100 hombres de guerra y 95 de mar y participó en la jornada de las Azores, donde el general español sorprendió a la flota inglesa de lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole el día siguiente al abandono de las aguas del archipiélago; de este modo se salvaron las flotas; entró en Lisboa el 12 de octubre.⁹⁷⁵ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Nao San Juan Bautista

Construida en Lezo (Guipúzcoa) en abril de 1586, era considerada como buena.⁹⁷⁶

Porte: 350 toneladas de sueldo.⁹⁷⁷ Arqueó 339 toneles machos y 1/4; 401 toneladas y 1/20 de sueldo (con 20% de refacción).⁹⁷⁸ Según Cristóbal de Barros tenía de porte 351 toneladas y media y 1/3.⁹⁷⁹ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 242 escudos.⁹⁸⁰

Dimensiones: Eslora 43 y 1/3; manga 13 y 11/12 y puntal 9 y 1/3 codos.⁹⁸¹

Armamento: En la jornada de 1588 montó cuatro sacres de bronce y catorce piezas de hierro colado.⁹⁸²

Dotación: Dueños Martín Sánchez de Arriola, vecino de San Sebastián; Martín de Hernando, también vecino de San Sebastián y Juan López de Durango, vecino de Rentería.⁹⁸³ Capitán y maestre, Domingo de Hernando, vecino de San Sebastián,⁹⁸⁴ contra maestre Martín de Arcén.⁹⁸⁵ En noviembre de 1589 su dueño era Joan de Carasa.⁹⁸⁶

En Lisboa, gente de mar, 80 hombres; gente de guerra, 114 hombres (47 de la compañía de Diego Nodera y 67 de Francisco Ortiz Melgarejo). En La Coruña, 49 de mar y 141 de guerra.⁹⁸⁷

Historial: Fue embargada en El Pasaje por orden de García de Arce, capitán general de Guipúzcoa, el 10 de abril de 1586.⁹⁸⁸ Salió de puerto el 23 de agosto siguiente con la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde, para entrar en Lisboa.⁹⁸⁹ Volvió a dar la vela para correr sobre las costas de Portugal y Galicia hasta regresar a la capital portuguesa, donde inverna. El 16 de julio de 1587 se hizo a la mar con la armada del marqués de Santa Cruz, participando hasta el 28 de

⁹⁷¹ Docs. 6507 y 6772. Su estado al llegar a El Pasaje se desprende de las necesidades contenidas en el doc. 6832. Precisaba el trinquete y el bauprés nuevos (doc. 6961). Véase en los docs. 6851 a 6853 la gente de mar existente al pasar la muestra del 12 de noviembre y lo que se debía al navío y a estas personas hasta fin de octubre.

⁹⁷² Docs. 7048 y 7133.2.

⁹⁷³ AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

⁹⁷⁴ Doc. 7171.

⁹⁷⁵ MN, SB, ms. 391, docs. 1066, 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

⁹⁷⁶ Docs. 381, 621 y 6866. De buena proporción (doc. 7133.2).

⁹⁷⁷ Docs. 5052 y 6772. El arqueo ordenado por García de Arze el 6 de julio de 1586 dio eslora 42 codos largos; manga 13 y 5/8 codos y puntal 8 y 1/3 codos; 286 y 7/8 toneles macho y con el 20% de refacción 350 y 1/2 toneladas de sueldo (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

⁹⁷⁸ Docs. 735 y 804 y apéndice VIII.

⁹⁷⁹ Doc. 7151.

⁹⁸⁰ Doc. 6864.

⁹⁸¹ *Ibidem*. Otra medición de 1589 dio eslora 42 codos 1/4; manga 14 codos 15/24; puntal 9 codos 15/32 (doc. 7133.2). Según CASADO, p. 211, eslora 24,42; manga 8,12 y puntal 5,36 m.

⁹⁸² Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588, a la que hay que añadir la pieza que debió ser de hierro colado reventada el 31 de julio). El 29 de diciembre de 1587 montaba cuatro piezas de artillería de bronce y catorce de hierro (doc. 3604). Según los docs. 5052 y 5122 llevaba 21 piezas, cuatro de bronce y 17 de hierro colado. Según PARKER, «The *Dreadnought* revolution...», p. 279, montaba 32.

⁹⁸³ El 10 de noviembre de 1586 fue propuesto por el Consejo para otorgarle título de capitán ordinario de la mar (AGS, GA, leg. 209-377).

⁹⁸⁴ Docs. 3583 y 5673.

⁹⁸⁵ Docs. 804, 3176, 3177 y 7177.

⁹⁸⁶ Doc. 7133.2.

⁹⁸⁷ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

⁹⁸⁸ Docs. 621, 7175 y AGS, CS, S. serie, leg. 280, fols. 669 y ss.

⁹⁸⁹ Doc. 735.

septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y para dar protección en la recalada de las flotas de Indias.⁹⁹⁰

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre las costas gallegas. Navegó hasta las islas Scilly, donde fue avisada por el alférez Miguel de Esquivel para que se dirigiese a La Coruña, y entró en este puerto el 5 de julio.⁹⁹¹

Iniciada la jornada, partió el 22 de julio con el resto de la armada. En el combate del 31 de julio de 1588 le reventó una pieza de artillería, resultando quemados tres sirvientes que fallecieron posteriormente. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, debió implicarse activamente en las acciones, pues al llegar a Santander traía a bordo 12 quintales de pólvora y 300 balas de hierro, y como salió de Lisboa con 36 y 1.050, respectivamente, el consumo en la jornada fue de 24 quintales de pólvora y 750 proyectiles de artillería.⁹⁹²

Continuó la navegación de la armada alrededor de las Islas Británicas siguiendo los movimientos del galeón *San Martín* hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588.⁹⁹³ El 18 de noviembre pasó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 21 hombres;⁹⁹⁴ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar la nao.⁹⁹⁵ A mediados de enero de 1589 pasó a El Pasaje para finalizar su armamento.⁹⁹⁶ El 6 de febrero de 1589 seguía en El Pasaje.⁹⁹⁷ Fue arqueada en San Sebastián el uno y dos de julio de 1598.⁹⁹⁸ Permanecía en el Pasaje el 21 de diciembre siguiente.⁹⁹⁹

Participó en la jornada de las Azores del verano de 1591 agregada a la escuadra a cargo de Martín de Bertendona, una de las que componían la armada de Alonso de Bazán. Este salió de Ferrol el 12 de agosto del citado año y sorprendió a Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 9 de septiembre, forzándole al abandono de las aguas del archipiélago, salvando así las flotas. Las escuadras de Bazán regresaron a Lisboa el 12 de octubre.¹⁰⁰⁰ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Nao *La María Juan o María Juana o María Joana*¹⁰⁰¹

Construcción cantábrica de 1585.

Porte: 665 toneladas de sueldo, 611 toneles machos.¹⁰⁰² Arqueó 611 y 1/4 toneles machos; 733 toneladas y 1/4 de sueldo (con 20% de refacción).¹⁰⁰³ Según otras fuentes, el porte era de 503 toneladas, y arqueada 700 toneladas y media, medida de Vizcaya.¹⁰⁰⁴ Cobraba 4.411 reales mensuales.¹⁰⁰⁵

Dimensiones: eslora 51 y 1/5; manga 16 y 25/28 y puntal 11 y 14/15 codos.¹⁰⁰⁶

Armamento: El 29 de diciembre de 1587 montaba ocho piezas de artillería de bronce y dieciséis de hierro,¹⁰⁰⁷ con las que participó en la jornada de 1588.¹⁰⁰⁸

⁹⁹⁰ Docs. 2273, 2339 y 2343.

⁹⁹¹ Doc. 5587.

⁹⁹² Docs. 5052 y 6835. PARKER en «The Dreadnought revolution...», p. 279, disminuye a 360 los disparos efectuados; esta cantidad parece más fiable.

⁹⁹³ Docs. 6599 y 6772.

⁹⁹⁴ Doc. 6861.

⁹⁹⁵ Doc. 6866.

⁹⁹⁶ Doc. 7010, aunque la relación del 23 de febrero (doc. 7075) la incluya todavía entre las naos que estaban en Santander (doc. 7075).

⁹⁹⁷ Doc. 7048.

⁹⁹⁸ Doc. 7133.2.

⁹⁹⁹ JIT, *Otra cara...*, p. 754.

¹⁰⁰⁰ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

¹⁰⁰¹ En el doc. 3177 y en las informaciones redactadas en San Sebastián en 1590 figura con el nombre *María Juana* (Véase JIT, *Otra cara...*, pp. 490 a 492).

¹⁰⁰² Doc. 5052 y apéndice VIII. El arqueado ordenado por García de Arze el 6 de julio de 1586 dio eslora 50 codos; manga 16 y 1/3 codos y puntal 12 codos y una pulgada; 584 toneles macho y con el 20% de refacción 700, 5 toneladas (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

¹⁰⁰³ Docs. 735 y 804.

¹⁰⁰⁴ AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 1079-1082.

¹⁰⁰⁵ Doc. 735.

¹⁰⁰⁶ *Ibidem*. Según CASADO, p. 211, eslora 28,73; manga 9,39 y puntal 6,97 m.

¹⁰⁰⁷ Doc. 3604.

¹⁰⁰⁸ Docs. 5052 y 5122.

Dotación: Dueño el capitán Ochoa de Goyaga, vecino de San Sebastián; maestre Juanes de Zabalia cuando se embargó,¹⁰⁰⁹ fallecido en la isla de San Miguel en 1587; después, fue maestre Ochoa de Retre, en octubre de 1587,¹⁰¹⁰ sería relevado por Pedro Sáenz o Sáinz de Ugarte,¹⁰¹¹ que también lo fue de la nave *San Juan Baptista* perdida sobre los Cachopos (barra de Lisboa) el 16 de julio de 1587 en la salida que hizo la armada del marqués de Santa Cruz para proteger la recalada de las flotas de Indias.¹⁰¹² Pilotos Juan Domingo de Arrese, no práctico,¹⁰¹³ y Joanes de Pujana; contra maestre Joanes de Arreo.

En Lisboa, gente de mar, 100 hombres; gente de guerra, 172 hombres (47 de la compañía de Francisco de Castrejón y 98 de la de Pedro Ybáñez de Luxúa). En La Coruña, 93 de mar y 213 de guerra.¹⁰¹⁴

Historial: Embargada en El Pasaje por orden de García de Arce, capitán general de Guipúzcoa, el 10 de abril de 1586, cuando estaba lista para partir.¹⁰¹⁵ Salió de este puerto el 23 de agosto de 1586 con la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde, para entrar en Lisboa.¹⁰¹⁶ El 16 de julio de 1587 levó con la armada del marqués de Santa Cruz, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y para dar protección en la recalada de las flotas de las Indias.¹⁰¹⁷ Desamparó a la capitana de Recalde durante el viaje de regreso a Lisboa en medio de un fuerte temporal, por lo que el Rey ordenó el procesamiento de Ochoa de Goyaga.¹⁰¹⁸

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa, el 30 de mayo de 1588, hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró de arribada hacia el 6 de julio.

Reiniciada la jornada, partió de este puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Tras el episodio de los brulotes, mediada la mañana del 8 de agosto, sobre Gravelinas, Recalde había sido atacado duramente y los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan* a duras penas le sacaron del apuro y pudieron emprender la navegación para reincorporarse a la retaguardia española de la que se encontraban rezagados. De nuevo volvieron a verse envueltos durante la tarde por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del lord Almirante –el *Ark Royal*, el *Golden Lion* de Thomas Howard y el *White Bear* de lord Sheffield– que también se dirigían hacia la retaguardia española para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. La almiranta *San Juan* de Recalde seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis* de Agustín Mexía, la nave *La Rata* de Alonso Martínez de Leyva y la urca almiranta *San Salvador* viraron en su auxilio, consiguiendo con este movimiento la retirada momentánea del enemigo.

La nao *María Juan*, tras ser batida severamente por varios navíos ingleses que la dejaron destrozada, sin timón y desarbolada del palo de mesana, al ponerse el sol el 8 de agosto y levantarse bastante mar pidió socorro porque se iba a pique. A las 21.00 horas, ya de noche cerrada, pasó por sus proximidades el galeón *San Juan* de Recalde, tan cerca que se oyeron voces de la dotación solicitando auxilio. La gente de guerra y marinería empezaron a descolgarse precipitadamente al agua por las jarcias y mesas de guarnición. Finalmente la nao zozobró, no pudiendo salvarse más que una lancha con gente –entre ellos Sáenz de Ugarte– de los 92 marineros y 183 soldados de la dotación que llevaba.¹⁰¹⁹ Fue el único navío de la armada hundido por fuego de cañón durante toda la campaña de 1588.

¹⁰⁰⁹ Doc. 804.

¹⁰¹⁰ Doc. 3177.

¹⁰¹¹ Docs. 5255, 5673 y 7177.

¹⁰¹² AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 987-996. El Rey ordenó el 31 de octubre de 1587 que se pusiese en libertad a Pedro Sáenz de Ugarte (doc. 3227), y el 24 de diciembre siguiente ya figuraba como maestre en la nao *María Juan* (doc. 3583).

¹⁰¹³ Doc. 4549.

¹⁰¹⁴ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹⁰¹⁵ Docs. 593 y 7175.

¹⁰¹⁶ Doc. 735.

¹⁰¹⁷ Docs. 2273, 2339 y 2343.

¹⁰¹⁸ Doc. 3133.

¹⁰¹⁹ Docs. 6125, 6500, 6566, 6683 y 7141. Ubaldino atribuye a los navíos *Bonaventure*, *Rainbow* y *Vanguard* el ataque a la *María Juan* (doc. 7105). Según un relato anónimo inglés, el *Hope*, estaba presente en el hundimiento de la nao *María Juan* cuando su comandante, el capitán de navío Robert Crosse, se aproximaba para intimarle la rendición (doc. 6173). Palomino Regedel, capitán de la galera *Princesa*, oyó decir durante su estancia en Blavet que un patache bretón había visto en el canal de Flandes más de trescientos hombres ahogados flotando, sin haber reconocido a qué nación pertenecían; bien podían haber sido en su mayoría tripulantes de la nao *María Juan* (docs. 6221 y 6223). Al parecer, murieron en ella Juan y Martín

Nao *La Manuela*

Construcción inglesa de 1580, emplomada y buena. De tres palos, mayor, trinquete y mesana de gavia, bauprés y antenas.¹⁰²⁰

Porte: 520 toneladas de sueldo, 303 toneles machos.¹⁰²¹ Arqueada por Cristóbal de Barros en 286 toneladas y $\frac{3}{4}$.¹⁰²² Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 306 escudos.¹⁰²³

Dimensiones: Eslora 44 codos 8/12; manga 12 codos 10/12 y $\frac{1}{2}$; puntal 8 codos y 8/12.¹⁰²⁴

Armamento: Montaba dos medios sacres de bronce y diez piezas de hierro colado, en total doce piezas de artillería,¹⁰²⁵ con las que participó en la jornada de 1588.¹⁰²⁶

Dotación; Dueño Rafael Boquín, que sirvió de capitán desde el 21 de abril de 1588;¹⁰²⁷ maestre Anfríon Boquín;¹⁰²⁸ piloto Domingo de Otarte; contra maestre Mario Nicolao.¹⁰²⁹

En Lisboa, gente de mar, 54 hombres; gente de guerra, 125 hombres de la compañía de Juan Alonso del Castillo. En La Coruña, 48 de mar y 115 de guerra.¹⁰³⁰

Historial: Embargada en Sanlúcar de Barrameda el 8 de junio de 1585, siendo maestre John Aldey, inglés natural de Londres.¹⁰³¹ Carenada en Cádiz en febrero de 1587 cuando se alistaba para la flota de Nueva España.¹⁰³² Fue una de las escogidas junto con otras catorce y embargadas el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia para llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa, lo que efectuó en julio del mismo año integrada en la armada del conde de Santa Gadea.¹⁰³³ Fue asignada a la escuadra de Recalde el 15 de enero de 1588 por orden del marqués de Santa Cruz.¹⁰³⁴

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró de arribada antes del día 24.¹⁰³⁵

Salió de este puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones posteriores en el Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida para las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, debió implicarse activamente en ellas, pues al llegar a Santander traía a bordo 10 quintales de pólvora y 200 balas de hierro, y como salió de Lisboa con 30 y 600, respectivamente, el consumo en la jornada fue de 20 quintales de pólvora y 400 proyectiles de artillería.¹⁰³⁶

Continuó la navegación alrededor de las Islas Británicas siguiendo los movimientos del galeón *San Martín* hasta la llegada a Santander el 22 de septiembre,¹⁰³⁷ en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 55 hombres de mar y 128 soldados.¹⁰³⁸ El 18 de noviembre tomó muestra de

de Viamonte, hijos del señor de Mendinueta; se salvaron, el capitán Francisco de Castrejón y Gaspar de Ezpeleta, caballero navarro, con todo el rostro quemado (doc. 6229) y el maestre Pedro Sanz o Sáenz de Ugarte (doc. 6500). Recalde envió veinte marineros de la *María Juan* al galeón *San Juan* el menor, de Diego Enríquez, el 10 de agosto (doc. 6112, billete n.º 6). Otros supervivientes, como Juan de Soranguren, pasaron a la nave *San Juan de Sicilia*; se salvó de la voladura de esta nave y viajó a España por tierra y mar (doc. 7141). El 24 de septiembre llegaron a San Sebastián a bordo de la nao *Magdalena* veinticinco hombres de la *María Juan* (doc. 6507).

¹⁰²⁰ Docs. 411 y 6866.

¹⁰²¹ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772; Apéndice VIII. El doc. 6864 da 510 toneladas de sueldo.

¹⁰²² Doc. 7151.

¹⁰²³ Doc. 6864.

¹⁰²⁴ Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO, media eslora 25,67; manga 7,40 y puntal 4,98 m.

¹⁰²⁵ Docs. 3605, 4713 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al ser embargada en junio de 1585 montaba veinte piezas de artillería de hierro colado. En mayo de 1587 tenía cuatro de bronce y seis de hierro colado, diez en total (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba 18 piezas de hierro colado (doc. 2127).

¹⁰²⁶ Docs. 5052 y 5122.

¹⁰²⁷ Doc. 5673.

¹⁰²⁸ Docs. 2316, 2318, 2379 y 3176.

¹⁰²⁹ Docs. 3177, 6513 y 6599; AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 522-545.

¹⁰³⁰ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio pasada en La Coruña especifica la gente de mar y guerra embarcada, con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹⁰³¹ Doc. 411.

¹⁰³² AGS, GA, leg. 214-92.

¹⁰³³ Docs. 1716, 1772, 2316, 2318 y 2379.

¹⁰³⁴ Docs. 3755 y 3757.

¹⁰³⁵ Doc. 5376. Posiblemente fue una de las dos naos de Recalde que ya habían tomado puerto antes del 21 de junio (doc. 5361).

¹⁰³⁶ Docs. 5052 y 6835.

¹⁰³⁷ Doc. 6513.

¹⁰³⁸ Docs. 6599 y 6772.

la gente de mar embarcada, dando un total de 39 hombres,¹⁰³⁹ y dos días después Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.¹⁰⁴⁰ En febrero de 1589 permanecía en Santander.¹⁰⁴¹ Fue arqueada allí en abril del mismo año.¹⁰⁴² Sería despedida en Ferrol el 23 de diciembre de 1589.¹⁰⁴³ Puede que fuese una nao de Rafael Boquín tomada por corsarios tras prolongado combate sobre el cabo de Santa María, el 10 de abril de 1590.¹⁰⁴⁴

Nao Santa María de Montemayor

Ragusea de origen, su nombre primitivo era *Sveta Marija Iz Crni Gori*, también conocida como *Santa María de Monte Mayor* o *Santa María de Montenegro*.¹⁰⁴⁵ Construida en 1578, emplomada y buena.¹⁰⁴⁶

Porte: 707 toneladas de sueldo, 389 toneles machos.¹⁰⁴⁷ Arqueó 396 toneladas y $\frac{3}{4}$.¹⁰⁴⁸ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 425 escudos.¹⁰⁴⁹

Dimensiones: eslora 43 codos $\frac{4}{12}$; manga 15 codos $\frac{1}{12}$ y $\frac{1}{2}$; puntal 9 codos $\frac{10}{12}$.¹⁰⁵⁰

Armamento: En la jornada de 1588 montó seis medios sacres de bronce y doce piezas de hierro colado, en total 18 piezas de artillería.¹⁰⁵¹

Dotación: Su capitán era Ivan Simov Menčetić; él y su hermano eran los dueños junto con el capitán Gonzalo o Gregorio Monte Bernardo, vecino de Sevilla, un genovés y un florentino.¹⁰⁵² En julio de 1587 era maestre Gerónimo Gutiérrez, vecino de Sevilla;¹⁰⁵³ después, capitán y maestre Andrés de Cigarán o Agarayn por poder otorgado en Lisboa el 10 de noviembre de 1587;¹⁰⁵⁴ posteriormente, Martín de Zurbarán.¹⁰⁵⁵ Contra maestre Santiago de Cue.¹⁰⁵⁶

En Lisboa, gente de mar, 45 hombres; gente de guerra, 206 hombres (88 de la compañía de Gonzalo García de la Cárcel y 118 de la de Mariano Prado Calderón). En La Coruña, 47 de mar y 155 de guerra.¹⁰⁵⁷

Historial: Dio carena en Borrego (Sevilla) en febrero de 1587 cuando se alistaba para la flota de Nueva España.¹⁰⁵⁸ Fue una de las naos escogidas junto con otras catorce embargadas el 14 de mayo de 1587, por orden del duque de Medina Sidonia con objeto de llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa, lo que efectuaron en julio del mismo año integradas en la armada del conde de Santa Gadea.¹⁰⁵⁹

Sería asignada a la escuadra de Recalde el 15 de enero de 1588 por orden del marqués de Santa Cruz.¹⁰⁶⁰ Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró de arribada antes del 24 de junio.¹⁰⁶¹

¹⁰³⁹ Doc. 6861.

¹⁰⁴⁰ Docs. 6866 y 6961.

¹⁰⁴¹ Docs. 7064 y 7075.

¹⁰⁴² Doc. 7133.2.

¹⁰⁴³ AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 522-545.

¹⁰⁴⁴ MN, SB, ms. 397-132.

¹⁰⁴⁵ COURCY, p. 260.

¹⁰⁴⁶ Doc. 6866.

¹⁰⁴⁷ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹⁰⁴⁸ Doc. 7151.

¹⁰⁴⁹ Doc. 6864.

¹⁰⁵⁰ Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO: eslora 24,90; manga 8,69 y puntal 5,65 m.

¹⁰⁵¹ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al ser embargada llevaba cuatro piezas de bronce y cuatro de hierro, ocho en total (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba seis de bronce y diez de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre de 1587 eran seis de bronce y doce de hierro (doc. 3605). Según el doc. 5122 cinco piezas de bronce y quince de hierro colado.

¹⁰⁵² Docs. 2316, 2318 y 2379; COURCY, p. 260. Monte Bernardo era el capitán en octubre de 1587 (doc. 3176).

¹⁰⁵³ Docs. 2316, 2318 y 2379.

¹⁰⁵⁴ Docs. 5673 y 7182; AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 585 y 586.

¹⁰⁵⁵ Docs. 2316, 6513, 6599 y 7182; AGS, CMC, S. época, leg. 1208. Otro maestre de esta nao fue Juan Antonio (doc. 7182).

¹⁰⁵⁶ Doc. 7133.2.

¹⁰⁵⁷ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹⁰⁵⁸ AGS, GA, leg. 214-92.

¹⁰⁵⁹ Docs. 1716, 1719, 1772, 2316, 2318 y 2379.

¹⁰⁶⁰ Docs. 3755 y 3757.

¹⁰⁶¹ Doc. 5376. Posiblemente fue una de las dos naos de Recalde que ya habían tomado puerto antes del 21 de junio (doc. 5361).

Salió de este puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones posteriores del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó inadvertida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, debió implicarse seriamente en las escaramuzas, pues al llegar a Santander traía a bordo 16 quintales de pólvora y 50 balas de hierro, y como salió de Lisboa con 38 y 900, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 22 quintales de pólvora y 850 proyectiles de artillería.¹⁰⁶²

Continuó la navegación alrededor de las Islas Británicas siguiendo los movimientos del galeón *San Martín* hasta llegar a Santander el 22 de septiembre,¹⁰⁶³ en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 44 hombres de mar y 80 soldados.¹⁰⁶⁴ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 23 hombres;¹⁰⁶⁵ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.¹⁰⁶⁶ En febrero de 1589 permanecía en Santander.¹⁰⁶⁷ Fue arqueada allí en abril del mismo año,¹⁰⁶⁸ y posteriormente pasó a Ferrol. Puede que allí fuese desembargada, pues en septiembre del mismo año estaba en Cartagena, donde el capitán Ivan Simov Menčetić otorgó un poder a Peter Ivelja para obtener 269,404 maravedís con objeto de cubrir los daños ocasionados durante la jornada de Inglaterra.¹⁰⁶⁹ Según unos portugueses, en viaje de Ferrol a Sanlúcar en compañía de *La Manuela*, resultó apresada por unos corsarios hacia el 10 de abril de 1590.¹⁰⁷⁰

Patache *La María*, de Aguirre

De origen inglés.

Porte: 70 toneladas de sueldo, 59 toneles machos.¹⁰⁷¹ Arqueó 57 toneles machos y 1/4; 68 toneladas y 13 /20 de sueldo (con 20% de refacción).¹⁰⁷² Porte de 70 toneladas.¹⁰⁷³ Cobraba 422 reales mensuales.¹⁰⁷⁴

Dimensiones: eslora 24 y 1/2; manga 8 y 3/4 y puntal 4 y 1/2 codos.¹⁰⁷⁵ Según Diego Bernal, eslora 26 y 1/2; manga 7 y 1/2 y puntal 5 y 1/2 codos.¹⁰⁷⁶

Armamento: En la jornada de 1588 montaba seis piezas de artillería, dos de bronce y cuatro de hierro colado.¹⁰⁷⁷

Dotación: Dueño Juan López de Aguirre, fallecido en Lisboa el primero de enero de 1588; maestre y piloto Domingo de Aguirre, ambos eran vecinos de Deva. Después, dueño y maestre Jácome de Azaldegui en enero de 1588,¹⁰⁷⁸ y más tarde, maestre Juanes de Olaso.

En Lisboa, gente de mar, 23 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Antonio Valcárcel. En La Coruña, 25 de mar y 19 de guerra.¹⁰⁷⁹

Historial; Fue embargado por orden de García de Arce, capitán general de Guipúzcoa, el 6 de mayo de 1586.¹⁰⁸⁰ Salió de El Pasaje el 23 de agosto siguiente con la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde, para entrar en Lisboa.¹⁰⁸¹ En abril de 1587 llevó efectos para la

¹⁰⁶² Docs. 5052 y 6835.

¹⁰⁶³ Docs. 6513 y 6534.

¹⁰⁶⁴ Docs. 6599 y 6772.

¹⁰⁶⁵ Doc. 6861.

¹⁰⁶⁶ Docs. 6866 y 6961.

¹⁰⁶⁷ Docs. 7064 y 7075. En esta época probablemente era maestre Francisco de la Sierra (doc. 7182).

¹⁰⁶⁸ Doc. 7133.2.

¹⁰⁶⁹ COURCY, p. 260.

¹⁰⁷⁰ MN, SB, ms. 397-132.

¹⁰⁷¹ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII. El arqueado ordenado por García de Arze el 6 de julio de 1586 dio de eslora 24 y 1/2 de codo; manga 8 y 1/16 codos y puntal 5 codos; 58 y 1/2 toneles macho y con el 20% de refacción 70 toneladas de sueldo (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

¹⁰⁷² Doc. 804.

¹⁰⁷³ Doc. 7074.

¹⁰⁷⁴ Doc. 735.

¹⁰⁷⁵ *Ibidem*. Según CASADO, p. 211, eslora 14,08; manga 4,63 y puntal 2,87 m.

¹⁰⁷⁶ Doc. 3736. Medido en codos de a 2/3 de vara.

¹⁰⁷⁷ Docs. 5052 y 5122. Para artillería, armas y municiones el 14 de mayo de 1588, véase doc. 5122. El 30 de marzo de 1588 tenía seis piezas de hierro colado (doc. 4714).

¹⁰⁷⁸ Doc. 3736. El doc. 5673 da como maestre a Domingo de Aguirre en julio de 1588.

¹⁰⁷⁹ Docs. 5052 y 5734.

¹⁰⁸⁰ Doc. 7175.

¹⁰⁸¹ Doc. 735.

armada desde Cádiz a Lisboa.¹⁰⁸² El 16 de julio de 1587 salió a la mar con la armada del marqués de Santa Cruz, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y para dar protección a las flotas de Indias en su recalada.¹⁰⁸³

Incorporado a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde fondeó este último día.¹⁰⁸⁴

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de este puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó inadvertida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. Continuó la navegación alrededor de las Islas Británicas siguiendo los movimientos del galeón *San Martín*. Destacado de la armada, llegó probablemente a Santander en fecha no bien precisada de octubre y de allí se trasladó a El Pasaje, donde estaba el 3 de noviembre de 1588, cuando Francisco de Arriola levantó la relación de sus necesidades.¹⁰⁸⁵ El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje;¹⁰⁸⁶ fue despedido el 3 de noviembre del mismo año.¹⁰⁸⁷

Patache *La Isabela o La Ysabel o Santa Isabel*

Construcción cantábrica anterior a 1583.

Porte: 71 toneladas menos 1/16 de sueldo, 76 toneles machos.¹⁰⁸⁸ Arqueó 72 toneles machos y 3/8; 86 toneladas 31/40 de sueldo (con 20% de refacción).¹⁰⁸⁹ Cobraba 532 reales mensuales.¹⁰⁹⁰

Dimensiones: eslora 28 y 1/4; manga 7 y 1/2 y puntal 5 y 3/4 codos.¹⁰⁹¹

Armamento: En la jornada de 1588 montó cinco versos pequeños, tres de bronce y dos de hierro que tiraban balas de a libra y media.¹⁰⁹²

Dotación: Dueño y maestro Miguel de Aranibar, vecino de Fuenterrabía;¹⁰⁹³ el 23 de julio de 1589 el maestro era Antón Beleço (?) Ybáñez.¹⁰⁹⁴ Contra maestro Miguel de Amilivar.¹⁰⁹⁵

En Lisboa, gente de mar, 22 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Diego Miranda. En La Coruña, 29 de mar y 24 de guerra.¹⁰⁹⁶

Historial: Intervino en la jornada de la isla Tercera con la armada del marqués de Santa Cruz (1583). Fue embargada por orden de García de Arce, capitán general de Guipúzcoa, el 29 de abril de 1586.¹⁰⁹⁷ Salió de El Pasaje el 23 de agosto siguiente con la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde, para entrar en Lisboa.¹⁰⁹⁸ En abril de 1587 llevó efectos para la armada desde Cádiz a Lisboa.¹⁰⁹⁹ El 16 de julio de 1587 salió a la mar con las escuadras del marqués de Santa Cruz y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección a las flotas de Indias.¹¹⁰⁰

¹⁰⁸² Docs. 1368 y 1395.

¹⁰⁸³ Docs. 2273, 2339 y 2343; AGS, GA, leg. 246-101.

¹⁰⁸⁴ Doc. 5361.

¹⁰⁸⁵ Doc. 6832. Las necesidades en lo referente a la arboladura constan en el doc. 6961. Véase en los docs. 6851 a 6853 la gente de mar existente al pasar la muestra del 12 de noviembre y lo que se debía al patache y a estas personas hasta fin de octubre.

¹⁰⁸⁶ Doc. 7048.

¹⁰⁸⁷ AGS, CMC, S. serie, leg. 1208.

¹⁰⁸⁸ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII. Por el arqueado ordenado por García de Arce el 6 de julio de 1586 (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

¹⁰⁸⁹ Docs. 735 y 804.

¹⁰⁹⁰ Doc. 735.

¹⁰⁹¹ *Ibidem*. Para CASADO, p. 211: eslora 16,23; manga 4,31 y puntal 3,30 m.

¹⁰⁹² Doc. 6809.2. Según este documento es la que llevó «para su defensa en este viaje y la tiene de presente». El doc. 5052 eleva a 10 las piezas de artillería en mayo de 1588. Para el doc. 5122 eran dos piezas de bronce y cuatro de hierro colado.

¹⁰⁹³ Docs. 804, 5673 y 7177.

¹⁰⁹⁴ AGS, CMC, S. época, leg. 1208.

¹⁰⁹⁵ Doc. 3177.

¹⁰⁹⁶ Docs. 5052 y 5734.

¹⁰⁹⁷ Doc. 7175.

¹⁰⁹⁸ Doc. 735.

¹⁰⁹⁹ Docs. 1368 y 1395.

¹¹⁰⁰ Docs. 2273, 2339 y 2343.

Incorporado a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde fondeó este último día.¹¹⁰¹

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de este puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. Continuó la navegación alrededor de las Islas Británicas siguiendo los movimientos del galeón *San Martín*.

La nao *San Juan Bautista* de Fernando Home, de la escuadra de Diego Flóres y tras ella, el patache *La Isabela* abandonaron el cuerpo de la armada, hacia las tres o cuatro de la tarde del día 21 de septiembre en medio de un gran temporal y fondearon entre la isla Pereters Main Island (Great Blasket Island, Irlanda) y la playa próxima.¹¹⁰² En aquel inhóspito lugar ya se encontraban desde el día 15 anterior, el galeón *San Juan* de Recalde, la nao *San Juan Bautista* de Marcos de Aramburu y el patache *San Esteban* de la escuadra de Vizcaya.¹¹⁰³ Una vez recogidos los pertrechos y dotación de la nao de Home que se dio por perdida, la noche del 28 de septiembre lograron salir a la mar y poner rumbo hacia España el galeón *San Juan* de Recalde y los pataches *San Esteban* y *La Isabela*. Arribaron a La Coruña al anochecer del 7 de octubre.¹¹⁰⁴ Cuando entró en puerto, *La Isabela* tenía a bordo 24 personas de mar y 19 de guerra de la compañía de Jerónimo de Monroy, en total 43.¹¹⁰⁵

El 10 de noviembre fondeó en El Pasaje junto con el patache *San Esteban*, donde estaban dos días más tarde a tiempo para pasar la muestra general de la gente existente y lo que se debía al patache y a estas personas hasta fin de octubre.¹¹⁰⁶ El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje.¹¹⁰⁷ Último cargo, el 9 de septiembre del mismo año en este puerto.

Patache *La María*, de Miguel de Suso

Construcción cantábrica anterior a 1581.

Porte: 82 toneles machos; 96 toneladas de sueldo.¹¹⁰⁸ Arqueó 86 toneles machos y 1/2; 103 toneladas y 7/20 de sueldo (con 20% de refacción).¹¹⁰⁹ Cobraba 631 reales mensuales.¹¹¹⁰

Dimensiones: eslora 32; manga 8 y 2/3 y puntal 5 y 1/4 codos.¹¹¹¹

Armamento: En la jornada montaba seis piezas de artillería, dos de bronce y cuatro de hierro colado.¹¹¹²

Dotación: Dueño Joan Díaz de Arriola; capitán, maestro y piloto Miguel de Suso, ambos vecinos de Deva.¹¹¹³

En Lisboa, gente de mar, 26 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Pedro Hurtado de Corcuera. En La Coruña, 25 de mar y 20 de guerra.¹¹¹⁴

Historial: Por orden de don Álvaro de Bazán sirvió en las costas de Andalucía como capitana de los pataches y zabras de Ochoa desde el 21 de marzo de 1581.¹¹¹⁵ Participó en la jornada de la isla Tercera con la armada del marqués de Santa Cruz (1583). Fue embargada por orden de García de Arce,

¹¹⁰¹ Doc. 5361.

¹¹⁰² Docs. 6472, 6683 y 6764.

¹¹⁰³ Docs. 6469, 6472, 6547, 6637 y 6683. Su presencia fue comunicada el día 20 por John Popham a Burghley (doc. 6469). Según esta carta «las gentes de estos lugares están en su mayoría seriamente preocupadas por la presencia de los españoles». (Doc. 6469). El primero de octubre, Richard Bingham informó a Sir William Fitzwilliam acerca de la presencia de estos navíos en los Blaskets aunque distorsionadamente (doc. 6603).

¹¹⁰⁴ Docs. 6661 a 6665 y 6772.

¹¹⁰⁵ Doc. 6666. En este manuscrito se incluyen también las existencias de bastimentos y municiones que traía. Llama la atención que solo llevase dos pipas y media de vino y dos quintales y medio de pólvora.

¹¹⁰⁶ Docs. 6851 a 6853 y 6857.

¹¹⁰⁷ Doc. 7048.

¹¹⁰⁸ Docs. 5052, 6772 y 6864; Apéndice VIII. El arqueo ordenado por García de Arce el 6 de julio de 1586 dio de eslora 32 y 2/3 de codo; manga 8 y 1/2 codos menos 1/14 y puntal 5 codos y 1/4 largo; 80 y 3/4 toneles macho y con el 20% de refacción, 96 y 3/4 toneladas de sueldo (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

¹¹⁰⁹ Docs. 735 y 804.

¹¹¹⁰ Doc. 735.

¹¹¹¹ *Ibidem*. Según CASADO, p. 211, eslora 17,63; manga 4,88 y puntal 3,02 m.

¹¹¹² Docs. 4714, 5052 y 5122.

¹¹¹³ Doc. 5673.

¹¹¹⁴ Docs. 5052 y 5734.

¹¹¹⁵ JIT, *Otra cara...*, p. 713.

capitán general de Guipúzcoa, el 7 de mayo de 1586.¹¹¹⁶ Partió de El Pasaje el 23 de agosto siguiente con la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde, para entrar en Lisboa.¹¹¹⁷ El 16 de julio de 1587 salió a la mar con la armada del marqués de Santa Cruz, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección de las flotas de Indias.¹¹¹⁸

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde fondeó este último día.¹¹¹⁹

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó inadvertida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. Continuó la navegación alrededor de las Islas Británicas siguiendo los movimientos del galeón *San Martín*. Llegó a Santander, en cuyo puerto estaba el primero de octubre de 1588 con 20 hombres de mar y 27 soldados.¹¹²⁰ El 12 de noviembre se encontraba en El Pasaje donde pasó muestra de la gente existente y lo que se debía al patache y a estas personas hasta fin de octubre.¹¹²¹ El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje.¹¹²² A 22 de marzo de 1589 seguía en su destino.¹¹²³ Último cargo, el 9 de septiembre de 1589 también en el mismo puerto. Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Patache San Esteban o Santistevan

Construcción cantábrica de 1585.

Porte: 69 toneles machos; 78 toneladas y media de sueldo.¹¹²⁴ Arqueó 70 toneles machos y 1/2; 84,5 toneladas de sueldo (con 20% de refacción).¹¹²⁵ Cobraba 518 reales mensuales.¹¹²⁶

Dimensiones: eslora 29; manga 7 y 3/4 y puntal 5 y 1/4 codos.¹¹²⁷

Armamento: En la jornada montaba seis versos, cuatro de bronce y dos de hierro que tiraban balas de libra y media.¹¹²⁸

Dotación: Dueño y maestre Martín de Echagaray o Echegaray, vecino de Rentaría;¹¹²⁹ piloto Juan Cipi de Bordenaos.¹¹³⁰

En Lisboa, gente de mar, 26 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Fernando de Vera y Vargas. En La Coruña, 25 de mar y 10 de guerra.¹¹³¹

Historial: Fue embargado por orden de García de Arce, capitán general de Guipúzcoa, el primero mayo de 1586.¹¹³² Salió de El Pasaje el 23 de agosto de 1586 con la escuadra de ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde, para entrar en Lisboa.¹¹³³ En abril de 1587 llevó efectos para la armada desde Cádiz a Lisboa.¹¹³⁴ El 16 de julio de 1587 se hizo a la mar con la armada del marqués de Santa Cruz; intervino hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y para dar protección en la recalada de las flotas de Indias.¹¹³⁵

¹¹¹⁶ Doc. 7175.

¹¹¹⁷ Doc. 735.

¹¹¹⁸ Docs. 2273, 2339 y 2343.

¹¹¹⁹ Doc. 5361.

¹¹²⁰ Doc. 6599.

¹¹²¹ Docs. 6851 a 6853.

¹¹²² Doc. 7048.

¹¹²³ JIT, *Otra cara...*, p. 713.

¹¹²⁴ Docs. 5052, 6772 y 7074; Apéndice VIII. El arqueó ordenado por García de Arze el 6 de julio de 1586 dio de eslora 28 codos largos; manga 7 y 1/2 codos y puntal 5 y 1/5 codos; 65 toneles macho y con el 20% de refacción 78 y 1/2 toneladas de sueldo (AGS, CMS, S. serie, leg. 280, fols. 692-696).

¹¹²⁵ Docs. 735 y 804.

¹¹²⁶ Doc. 735.

¹¹²⁷ *Ibidem*. Según CASADO, p. 211, eslora 16,09; manga 4,45 y puntal 3,02 m.

¹¹²⁸ Doc. 6809.2. Según el manuscrito es la que llevó «para su defensa en este viaje y la tiene de presente». Para artillería, armas y municiones el 14 de mayo de 1588, véase doc. 5122.

¹¹²⁹ Docs. 5673 y 7177.

¹¹³⁰ Docs. 3177, 5255 y 7177.

¹¹³¹ Docs. 5052 y 5734.

¹¹³² Doc. 7175.

¹¹³³ Doc. 735.

¹¹³⁴ Docs. 1368 y 1395.

¹¹³⁵ Docs. 2273, 2339 y 2343.

Incorporado a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña; el *Santistevan* arribó sin averías a Vivero (Lugo, Galicia) a lo largo de los días 20 y 21 junto con un grupo de navíos.¹¹³⁶ Finalmente llegó a La Coruña el día 12 de julio, reincorporándose a la armada.¹¹³⁷

Reaprovisionado de bastimentos y aguada salió de puerto el 22 de julio. Cuando navegaba hacia el canal de Inglaterra sufrió averías en un mástil, y por orden de Recalde acudió en su auxilio la nao *Santa Ana*, de Juan Pérez de Mutio, capitana de la escuadra de dicho general. Las reparaciones duraron medio día, lo que ocasionó que la nao perdiese el contacto con la armada y nunca más se pudo reunir con ella.¹¹³⁸ La participación del *San Esteban* en las acciones del Canal y combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. A partir del día 9 continuó la navegación alrededor de las Islas Británicas en conserva del galeón *San Martín*.

Ya destacado de la armada, siguiendo aguas del galeón *San Juan* de Recalde y en compañía de la nao *San Juan Bautista* de Marcos de Aramburu, el patache *San Esteban* se fue metiendo el 15 de septiembre por una embocadura existente entre bajos de una eslora de ancho. Los tres navíos lograron anclar por la tarde sobre la isla Pereters Main Island (Great Blasket Island, Irlanda) y la playa.¹¹³⁹ Hacia las tres o cuatro de la tarde del día 21 siguiente, en medio de un gran temporal, fondearon en las proximidades de los anteriores la nao *San Juan Bautista* de Fernando Home, de la escuadra de Diego Flóres y tras ella, el patache *La Isabela*.¹¹⁴⁰ Una vez recogidos los pertrechos y dotación de la nao de Home que se dio por perdida, la noche del 28 de septiembre el galeón *San Juan* de Recalde y los pataches *San Esteban* y *La Isabela* lograron salir a la mar y poner rumbo hacia España. Arribaron a La Coruña al anochecer del 7 de octubre.¹¹⁴¹ Cuando entró en puerto, el primero tenía a bordo 25 personas de mar y 35 de guerra de las compañías de Diego Bazán y Fernando de Vera y Vargas, en total 60 hombres.¹¹⁴²

El 10 de noviembre fondeó en El Pasaje junto con el patache *La Isabela*, donde se encontraban dos días más tarde a tiempo para pasar la muestra general de la gente existente y lo que se debía al patache y a estas personas hasta fin de octubre.¹¹⁴³ El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje.¹¹⁴⁴ Último cargo el 9 de septiembre de 1589 en el mismo puerto. Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

LA ESCUADRA DE ANDALUCÍA

Tras el ataque de Drake en Cádiz los meses de abril y mayo de 1587, el Rey dispuso que quince navíos escogidos entre los 27 de la flota de Nueva España de Diego de Alcega en constitución se desplazasen a Lisboa con vistas a reforzar la armada del marqués de Santa Cruz. Salieron de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 al mando de Alcega, integrados en la armada de 82 navíos del conde de Santa Gadea, y fondearon en su destino el 4 de agosto.¹¹⁴⁵ Pedro de Valdés se encargó de la escuadra de Andalucía a partir de ser nombrado el 17 de noviembre de 1587,¹¹⁴⁶ y lo ejerció hasta que fue apresado por Drake el primero de agosto de 1588 en el canal de la Mancha. El mando de la escuadra recayó entonces en don Diego Enríquez por orden del Duque del 4 de agosto.¹¹⁴⁷

¹¹³⁶ Docs. 5306, 5379, 5594 y 5673.

¹¹³⁷ Docs. 5708 a 5710.

¹¹³⁸ Doc. 7150.

¹¹³⁹ Docs. 6469, 6472, 6547, 6637 y 6683. Su presencia fue comunicada el día 20 por John Popham a Burghley (doc. 6469). Según esta carta «las gentes de estos lugares están en su mayoría seriamente preocupadas por la presencia de los españoles». (Doc. 6469). El primero de octubre, Richard Bingham también informó a Sir William Fitzwilliam acerca de la presencia de estos navíos en los Blaskets, aunque distorsionadamente (doc. 6603).

¹¹⁴⁰ Docs. 6472, 6683 y 6764.

¹¹⁴¹ Docs. 6568 a 6570 y 6772.

¹¹⁴² Doc. 6666. En este manuscrito se incluyen también las existencias de bastimentos y municiones que traía. Llama la atención que solo llevase dos pipas de vino y un quintal de pólvora.

¹¹⁴³ Docs. 6851 a 6853 y 6857.

¹¹⁴⁴ Doc. 7048.

¹¹⁴⁵ Doc. 2513. Navegaron con las urcas, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras de Santa Gadea (docs. 1958, 1962, 1968, 2314 y 2315).

¹¹⁴⁶ Docs. 3323 y 3325.

¹¹⁴⁷ Docs. 5996 y 6500.

Valdés había mantenido el número de 15 navíos hasta el 19 de diciembre de 1587, en que entregó la nao *Santa Ana* a la escuadra de Guipúzcoa de Oquendo.¹¹⁴⁸ En la reforma del 15 de enero de 1588, por orden del Rey y disposición del marqués de Santa Cruz,¹¹⁴⁹ traspasó la nave *El Gran Grín* y las naos *La Manuela* y la *Santa María de Montemayor* a la escuadra de Recalde, así como la nao *Santa Cruz* a la de Oquendo,¹¹⁵⁰ reteniendo por lo tanto tan solo diez navíos. En abril cedió las urcas *La Doncella* también a Oquendo, y *La Caridad* y la *San Andrés* a Hurtado de Mendoza que temporalmente habían estado a cargo de Valdés.¹¹⁵¹ Posteriormente, a mediados de mayo, el patache *El Espíritu Santo* se agregó a la escuadra de Valdés procedente de la de Pataches y Zabras.¹¹⁵² La escuadra de Andalucía quedó finalmente constituida por los diez navíos y un patache siguientes:¹¹⁵³

Nao Nuestra Señora del Rosario (a) La Gallega (capitana)¹¹⁵⁴

Construida en Ribadeo (Galicia) en 1586 por los hermanos Pedro de Miranda y Marcos de Villar de Granda, y Vicente Álvarez de la Vega, para ser empleada en la carrera de las Indias.¹¹⁵⁵

Porte: 1.150 toneladas de sueldo,¹¹⁵⁶ y posiblemente 833 toneles machos.¹¹⁵⁷

Dimensiones estimadas: eslora 33,27; manga 10,80 y puntal 7,25 m.

Armamento: En la jornada de 1588 llevó dos culebrinas, una media culebrina, cinco sacres, dos cañones, seis medios cañones, ocho falconetes, tres falcones pedreros y quince esmeriles, todo ello de bronce; de hierro, un tercio de cañón, un sacre, un falconete y un falcón pedrero; en total 46 piezas de artillería.¹¹⁵⁸

Dotación: Dueños, los hermanos Pedro de Miranda y Marcos de Villar de Granda, y Vicente Álvarez de la Vega.¹¹⁵⁹ Capitana de Pedro de Valdés, nombrado general de esta escuadra el 17 de noviembre de 1587;¹¹⁶⁰ capitán de la nao, Vicente Álvarez o de Bares de la Vega, vecino de Ribadeo,¹¹⁶¹ maestre Juan de Viana, Vioño o Bioño; contramaestre Pedro García de Rubini.¹¹⁶² Entre los miembros de su dotación se encontraba un hijo de Sancho Pardo Osorio.¹¹⁶³ También iban a bordo el caballero inglés William Stukeley, que tenía orden de embarco del Rey fechada el 23 de noviembre de 1587 como entretenido a sueldo, y el dominico fray Bernardo de Góngora.¹¹⁶⁴

¹¹⁴⁸ Docs. 3323, 3506, 3542 y 3755. En la relación del 29 de diciembre de 1587 ya no aparece entre las naves de Andalucía (doc. 3605), sin embargo, en la del 7 de enero de 1588 (doc. 3682) la nao *Santa Ana* aún figura como integrada en dicha escuadra. El pase a la escuadra de Oquendo se refleja en la del 1 de febrero (doc. 3962).

¹¹⁴⁹ Docs. 3323, 3755 y 3757.

¹¹⁵⁰ Doc. 3755. La relación del 1 de febrero de 1588 recoge todos los cambios producidos en esta escuadra hasta dicha fecha (doc. 3962). No sufrió variación en las relaciones del 29 de febrero y 1 de marzo (docs. 4371 y 4378).

¹¹⁵¹ El 30 de marzo figuraban en la escuadra de Andalucía (doc. 4725); el 10 de abril habían sido agregadas a la escuadra de Antonio Hurtado de Mendoza (doc. 4829).

¹¹⁵² El 28 de febrero de 1588 aún no se había incorporado a Valdés (doc. 4332). A mediados de marzo ya lo había hecho (doc. 4548), sin embargo no figura en el doc. 4829. En el doc. 5052 de 9 de mayo aparece aún en la escuadra de pataches y zabras. En el doc. 5101 de 13 de mayo de 1588 consta en la escuadra de Andalucía.

¹¹⁵³ Doc. 5226.

¹¹⁵⁴ La relación anónima del doc. 6962 dice «y ya no se llama *Gallega*».

¹¹⁵⁵ Doc. 6763.

¹¹⁵⁶ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772. Arqueada en 997 toneladas según la signatura AGS, CS, S. serie, leg. 280-22, de 23 de diciembre de 1587.

¹¹⁵⁷ Apéndice VIII.

¹¹⁵⁸ Docs. 5052 y 6958. Al ser embargada tenía doce piezas de hierro colado (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba 40 piezas de artillería de bronce (doc. 2127). El 29 de diciembre siguiente llevaba 25 de bronce y 18 de hierro (doc. 3605). Juan de Acuña había entregado a esta nao antes de salir de Lisboa cuatro medios cañones, dos cañones pedreros y cuatro falcones, todo de bronce de la nueva fundición, y además cuatro falcones pedreros de metal (doc. 5110). Según el doc. 5122 montaba 35 piezas y los ingleses contaron 28 en el inventario levantado en Dartmouth el 7 de septiembre de 1588 (doc. 6394 y PAULA MARTIN, pp. 98 y 99), que no indican el total de la artillería, pues excluyen las piezas desembarcadas previamente, entre ellas trece entregadas a diversos navíos de la flota (docs. 6399 y 6850) y otras tres cedidas a una pinaza de Plymouth y al navío *Samaritan* de Dartmouth (doc. 6752).

¹¹⁵⁹ Doc. 6763.

¹¹⁶⁰ Doc. 3325. A sugerencia del duque de Medina Sidonia por carta al Rey de fecha 28 de enero de 1587 (doc. 1186).

¹¹⁶¹ Docs. 2318, 2379, 3176 y 5673.

¹¹⁶² Docs. 2316, 3177 y 7182.

¹¹⁶³ AGS, GA, leg. 268-73.

¹¹⁶⁴ Docs. 3024, 4992, 6161 y 7168.

En Lisboa, gente de mar, 126 hombres; gente de guerra, 289 hombres (96 de la compañía de Pedro de León, 110 de Alonso de Zayas y 83 de Alonso de Pedraza), un entretenido y 11 aventureros. En La Coruña, 119 de mar y 240 de guerra.¹¹⁶⁵

Historial: Hizo el primer viaje desde el astillero de construcción en Ribadeo a Cádiz, donde entró el 26 de enero de 1587, para finalizar su armamento por haber sido destinada a la flota de Nueva España del cargo de Diego de Alcega. Durante el ataque de Drake en Cádiz fondeó en los esteros de Puerto Real y no sufrió daños.¹¹⁶⁶ Tras una carena a fondo, allí fue embargada el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia con objeto de llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa.¹¹⁶⁷ Pasó a este puerto con las quince naos, de las que era almiranta, y otros navíos, todos al mando del conde de Santa Gadea, adelantado de Castilla.¹¹⁶⁸ A principios de enero de 1588, el Rey había dispuesto a petición de Recalde que la nao pasase a la escuadra de Vizcaya por no servir como capitana de la de Andalucía de Pedro de Valdés,¹¹⁶⁹ pero el cambio no se llegó a efectuar y el 29 de febrero continuaba figurando como capitana de esta última escuadra.¹¹⁷⁰

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña; Valdés entró en puerto este último día junto con el resto de su escuadra siguiendo al galeón del duque de Medina Sidonia.¹¹⁷¹

Reaprovisionada de bastimentos y aguada, la nao *Nuestra Señora del Rosario* salió de La Coruña el 22 de julio en conserva de la armada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29.

El 31, poco después de haber rodeado la armada y alcanzado el barlovento, el *Ark Royal*, insignia de Howard, seguido por parte de su flota en columna se aproximó a la retaguardia española e intercambió cañonazos a bastante distancia con varios navíos de la armada, o la propia insignia de Pedro de Valdés, *Nuestra Señora del Rosario*, que se encontraba en el ala derecha de la retaguardia. Este cañoneo poco efectivo sostenido por ambas partes con intermitencias a más de 500 metros cesó hacia las 13.00 horas y las dos fuerzas rompieron el contacto.¹¹⁷² Valdés envió entonces una pinaza al galeón *San Juan* de Recalde para interesarse si había sufrido daños. El general vasco contestó que había sido batido duramente y que el palo de proa lo tenía dañado por un impacto grueso; solicitaba que se le acercase para ayudarle porque si el enemigo reanudaba la acción ese mismo día no podría defenderse. Cuando Valdés en su nao *Nuestra Señora del Rosario* arrumbaba hacia el *San Juan*, otro navío de la misma clase de la escuadra de Vizcaya se atravesó en su derrota, de tal forma que Valdés no pudo parar ni caer a sotavento. La nao *Rosario* colisionó por la proa y perdió la cebadera y la verga correspondiente.¹¹⁷³

Entre las 16.00 o 17.00 horas,¹¹⁷⁴ y aún no repuesto de las averías, Valdés alcanzó nuevamente con la proa la popa de la nao *Santa Catalina* de su propia escuadra, rompió el bauprés por los tamborettes y como consecuencia le faltaron el estay y el papahígo del trinquete. Según el propio don Pedro, «viéndome tan descalabrado, di luego aviso al Duque para que me aguardase y se entretuviese, en el interin que guarnecía otro papahígo de trinquete que llevaba de respeto y me aparejaba», intentando meterse lo mejor que podía en medio de la armada y a sotavento de la capitana, «confiado que el Duque haría lo que le había enviado a pedir, amainé la entena (verga) del trinquete y las demás velas para aparejarme como tengo dicho».

¹¹⁶⁵ Docs. 5101 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de personas (doc. 5444).

¹¹⁶⁶ Doc. 1596.

¹¹⁶⁷ Docs. 1716, 1719 y 1772.

¹¹⁶⁸ Docs. 2316, 2318, 2379, 2379 y 6763; AGS, CS, S. serie, leg. 280, fol. 22. Este documento da como arqueado 997 toneladas.

¹¹⁶⁹ Doc. 3655. Orden reiterada el 11 de enero (doc. 3721).

¹¹⁷⁰ Docs. 4371 y 4725.

¹¹⁷¹ Doc. 5361.

¹¹⁷² Docs. 5947, 6173 y 6174. Según Valdés, la artillería de su galeón actuó durante un buen rato por ambas bandas sin entrar dentro del alcance de los proyectiles, «se hizo poco daño porque el combate fue a mucha distancia». (Docs. 6322 y 7013).

¹¹⁷³ Docs. 6322 y 7013.

¹¹⁷⁴ La colisión con la *Santa Catalina* fue sobre las 16.00 horas (docs. 6683 y 6814), a las 17.00 horas (doc. 6500) o «poco antes de la oración» (ocaso del Sol) (doc. 6513).

A esta hora empeoró el estado de la mar y como la nao permanecía a palo seco, era mala marinera, le faltaba el bauprés y, por lo tanto, el estay trabajaba mucho, antes de poderlo reparar «se rompió el árbol del trinquete a raíz de la cubierta y cayó sobre el mayor, de suerte que era imposible remediar aquel daño» sin disponer de mucho tiempo. Valdés disparó tres o cuatro piezas de artillería para que toda la armada se enterase de la necesidad y peligro en que estaba, y repitió el aviso a Medina Sidonia otras dos veces para solicitar que una galeaza le remolcase o bien el capitán general ordenara lo que debía hacer. Contestó el Duque que transbordase la gente a una galeaza (*Zúñiga*) y echase a pique la nao. Entonces, Medina Sidonia, que al oír las desesperadas llamadas de socorro de Valdés había parado atravesándose a la mar, disparó un cañonazo para proseguir la navegación, aunque, según Valdés, estaba bien cerca de la nao *Rosario* y podía apreciar perfectamente las graves averías que padecía, así como que la galeaza no podía recoger la gente por el estado de la mar, «y nos desamparó con toda la armada como si no fuéramos vasallos de Vuestra Majestad ni viniéramos en su real servicio, no estando un cuarto de legua de la contraria que venía en nuestro seguimiento, la cual llegó a nos al anochecer», se quejaba Valdés amargamente al relatar los acaecimientos a Su Majestad.¹¹⁷⁵

En efecto, el Duque había enviado una galeaza, varias naos y pataches para socorrerle, pero todo fue inútil porque en su opinión «la gran mar no dio lugar a que obedeciesen», el grueso de la armada había pasado muy adelante y el enemigo le seguía a media legua de distancia. Por ello y estar anocheciendo, y que si la armada viraba para proteger a Valdés, el movimiento podía pasar desapercibido para algunos navíos que se encontraban ya a dos leguas del *San Martín*, la formación española prosiguió la derrota hacia levante y la nao de Pedro de Valdés era abandonada a su suerte.¹¹⁷⁶

La versión oficial del diario de Medina Sidonia dice que volvió a socorrerla para tomarla a remolque, «y aunque se hizo mucha diligencia, el tiempo ni la mar no dieron lugar a ello, y así se fue quedando sin velas. Por ser ya de noche y decir Diego Flóres al Duque si amainaba a aguardarla, que [de] la armada nuestra no era posible verlo porque iba muy delantera, que, sin duda, si amainaba, a la mañana tendría menos [de] la mitad de la armada, y que teniendo tan cerca el armada enemiga no había de aventurar toda la armada, porque tenía por cierto [que] si amainaba perdería la jornada; y con este parecer ordenó el Duque que quedase con él Ojeda con su capitana (nao *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*) y cuatro pataches, la almiranta de don Pedro, (nao *San Francisco*), la capitana de Diego Flóres (galeón *San Cristóbal*) y una galeaza (*Zúñiga*), para que procurasen de darle cabo o sacar la gente; y ni lo uno ni lo otro no fue posible por la mucha mar y tiempo y ser noche. Y así siguió [el Duque] su viaje alcanzando su armada y procurando de tenerla recogida para lo que sucediese el día siguiente».¹¹⁷⁷

El caballero inglés William Stukeley, entretenido a sueldo y testigo presencial embarcado en la nao *Rosario*, dio la siguiente versión del suceso: «A la tarde comenzó a refrescar y levantarse la mar demasiado, y don Pedro de Valdés embistió la nave *Santa Catalina* y rompió el bauprés y el madero y cayó a la mar y se le rompió la vela del trinquete; y viendo el daño, viró y se metió en medio de la armada y amainó para repararse. Y avisó al Duque que se anduviese barloventeando mientras se reparaba. Y en este punto se comenzó a embravecer la mar y con la manta (*sic*) [maretá] rindió el árbol del trinquete y cayó sobre el árbol y entena mayor; ya estaba sin velas sino las mesanas, que con ellas no se puede navegar, soltó más de ocho piezas sin bala que es señal de pedir socorro. Y visto que no se le daban, envió a don Guillermo Estucley en una chalupa a el Duque para decirle a boca la necesidad en que estaban, y él y un fraile dominico (fray Bernardo de Góngora) y el contra maestre de la nave que entró a gobernar la chalupa por mandado de don Pedro y seis marineros; y con grande trabajo y riesgo llegaron a el Duque y los envió con mandato para que una galeaza (*Zúñiga*) que estaba más cerca de la nao de don Pedro lo socorriese. Y con gran riesgo llegó don Guillermo cerca de la galeaza dando voces

¹¹⁷⁵ Docs. 6161, 6181, 6322, 6814 y 7013. El informe de Juan de Cardona sobre la pérdida de nao de Valdés es demoledor (doc. 6865). Según fray Bernardo de Góngora, él mismo junto un caballero (William Stukeley) fueron los encargados de llevar personalmente al Duque la primera petición de auxilio (doc. 6161); lo corrobora el jesuita Jerónimo de la Torre (doc. 6566).

¹¹⁷⁶ Docs. 6181 y 6366.

¹¹⁷⁷ Docs. 5996, 6161, 6236, 6814 y 6865. Una relación anónima corrobora la versión oficial: al perder el palo trinquete la nao de Valdés, «el Duque procuró socorrerle y darle cabo (remolcarlo) poniéndose en la popa para hacerlo por su propia persona, y no pudo llegar por la mucha mar». (Docs. 6238 y 6239). Según el relato del padre dominico fray Bernardo de Góngora que iba embarcado en la nao de Valdés, esta quedó «del encuentro sin bauprés y sin cebadera; y como faltó de estays y la mar andaba alta quebrose el árbol del trinquete, no tuvo otro remedio sino enviarme a mí (Góngora) que iba con él y a un caballero (Stukeley) a rogar al Duque que le favoreciese. El Duque lo quiso hacer y ayudarle, y Diego Flóres le requirió no lo hiciese y que no pusiese la armada en ventura. Y visto esto, el Duque siguió su camino y dejó al buen don Pedro...» (Doc. 6161).

y haciéndole requerimientos, mas no fue al socorro la galeaza. Y así se entiende se perdió la nao de don Pedro o la tomaron los enemigos, porque aquella noche se tiraron más de doce piezas y la nao no tiró alguno; y iban en esta nao cincuenta mil ducados del Rey y doce cofres de la recámara del Duque. Pasó don Guillermo aquella noche grandísimo trabajo y estuvo casi perdido. Y fue Dios servido que a la mañana les pudiese recoger el Duque en su galeón».¹¹⁷⁸

No todos estuvieron de acuerdo con la decisión adoptada. Gonzalo de Eraso, también consejero del capitán general a bordo del *San Martín* por orden del Rey, era de la opinión de socorrer a Valdés, tal como lo hizo el marqués de Santa Cruz con su padre en el combate naval de las Terceras (1582). Propuso atravesarse con la armada de forma que el enemigo al verla de esta manera no se atreviese a hostigar pues aún no tenía sesenta velas, y que con esto, aunque no se salvase, se podría retirar la gente y el dinero que lleva el bajel. El Duque le ordenó callar y dijo que seguiría el consejo de Diego Flóres. Eraso lamentó esta decisión, pues con ella el enemigo cobró más ánimos mientras decaían los propios.¹¹⁷⁹ Jorge Manrique, por su parte, insistió también en socorrer a Valdés y manifestó «que el no hacerlo era perder la honra y la armada», protestando así por la decisión adoptada. El Duque le replicó que no quería seguir sino el parecer de Flóres, que era quien Su Majestad le había enviado como consejero.¹¹⁸⁰ Dos de los pataches, según Coco Calderón, y solo uno, para Alonso Venegas, se aproximaron para sacar la gente, Valdés se negó a ello y les dijo que no dejaba su nao y podía repararla.¹¹⁸¹

Sobre las 17.00 horas del mismo día, John Fisher, capitán del navío *Margaret and John*, apreció, como el resto de la flota inglesa, que la nao de Valdés había quedado desarbolada. No desaprovechó la oportunidad, cayó a sotavento iniciando en solitario la aproximación al navío español. Observó que en su compañía permanecían un galeón grande, una galeaza y una pinaza, que creía estaban allí bien para ayudar en las reparaciones y acompañarle en su reincorporación a la armada, que iba muy adelantada, o para recuperar el tesoro, armas, municiones y la dotación e incendiar o hundir el barco. Con gran sorpresa por su parte, Fisher observó que los tres buques abandonaban a Pedro de Valdés, dejándole a merced de la mar, atribuyendo este hecho a la repentina aproximación del *Margaret and John*.

Hacia las 21.00 horas se aproximó mucho al costado de la *Nuestra Señora del Rosario*, pero no la pudo abordar sin peligro debido al gran tamaño de la nao y al empeoramiento notable del estado de la mar. Como nadie se asomaba por el costado ni era visible luz alguna, los ingleses creyeron que la mayoría de la dotación había desembarcado y para comprobarlo dispararon mosquetería y flechas a su cubierta, en cuyo momento el buque español respondió con dos cañonazos de artillería gruesa, tras lo cual el *Margaret and John* presentó el costado y a su vez abrió fuego.¹¹⁸²

Fisher se mantuvo en las proximidades de la nao hasta la medianoche. Durante este tiempo, los ingleses oyeron voces en español ininteligibles por la fuerza del viento y encontrarse a barlovento. Unos marineros convencieron al capitán inglés que las voces provenían de un hombre nadando en el agua, por lo que botaron al agua una embarcación con ocho remos para intentar recuperarlo, pero no encontraron a nadie. Quizá fue el momento en el que los pilotos ingleses Richard Brierley y otro llamado Juan Bonar (?) abandonaron la nao *Rosario* por temor a las represalias, prometiendo a Valdés traer ayuda.¹¹⁸³

¹¹⁷⁸ Doc. 6238.

¹¹⁷⁹ Doc. 6577.

¹¹⁸⁰ Doc. 6865. Los propios ingleses juzgaron que Valdés fue abandonado de «forma muy deshonrosa». (Doc. 6174).

¹¹⁸¹ Docs. 6323, 6500 y 6814. La nao averiada llevaba en aquel momento al general Pedro de Valdés, el capitán Vicente Álvarez, dueño del barco; 128 hombres de mar, el capitán Alonso de Zayas y 122 soldados de su compañía, el capitán Vasco de Silva y 84 soldados de su compañía y Antonio de Herrera y otros 20 de la de Juan de Ybarra.

¹¹⁸² Doc. 6242. Según Stukeley «se tiraron más de doce piezas y la nao no tiró ninguno». (Doc. 6238). Alonso Vanegas oyó once cañonazos, luego el inglés tiró nueve proyectiles sobre la nao española (doc. 6814). Para Coco Calderón se apreciaron solo tres o cuatro (doc. 6500). Probablemente los disparos de la nao fueron realizados sin autorización previa de Valdés, como reacción de unos artilleros hartos de la inacción; si la orden hubiese partido del general lo lógico habría sido disparar una andanada con todas las piezas del costado. Valdés, para justificarse ante el Rey, escribió en carta del 31 de agosto que no llegó a manos de Su Majestad: «y aunque algunos barcos maniobraron para aborarme, me opuse a ellos y me defendí durante toda aquella noche hasta el día siguiente, confiando aún en que el Duque me enviaría alguna ayuda y no mostrase una crueldad y desagrado tan grandes hacia mí, porque creo que nunca se oyó entre los hombres nada más monstruoso». (Doc. 6322). Los relatos que hablan de una encarnizada resistencia de Valdés son pura fantasía (doc. 6566).

¹¹⁸³ Docs. 6133 y 6242. A bordo iban por lo menos siete ingleses, de ellos dos fueron a la corte inglesa y uno permaneció con Drake. Un aviso anónimo no muy fiable dice que con don Pedro los ingleses habían apresado dos compatriotas suyos, uno de ellos llamado Browne, y que ambos habían sido ahorcados (doc. 6075), puede que fuesen los dos enviados a la corte británica; el otro inglés también apresado y llevado a su patria fue un tal Tristán Unilas (*sic*), caballero entretenido que servía en la armada desde el 30 de septiembre de 1587 (AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f., expediente del interesado). Según el relato

Sobre la medianoche, el Almirante, que estaba a una legua de distancia de los españoles y a palo seco, se puso en movimiento en persecución de la armada, por lo que Fisher, temiendo quedar rezagado y caer en el enojo de Howard inició la reincorporación a la flota a toda vela. A la mañana siguiente, primero de agosto, Fisher, acompañado por el maestre William Nash y el teniente Richard Tomson ambos de su navío *Margaret and John*, se trasladó al *Ark* con objeto de informar al Lord del estado lamentable en que había dejado la nao de Valdés, y rogar autorización para finalizar su tentativa de apresamiento, o bien que enviase una pinaza a Dartmouth o Plymouth para encargar a otro navío la captura de la nao española pues no tenía posibilidad de escape. Pero en el trascurso de la audiencia con el Almirante llegó la pinaza *Elizabeth Drake* del capitán Thomas Cely, el cual informó que Drake, retrasado de la flota toda la noche, había apresado la nao con 460 hombres, artillería, municiones y algún tesoro. Fisher y sus hombres quedaron estupefactos, y a la vista de lo sucedido expresaron sus deseos de no ser excluidos en el reparto de la presa, pues, a su juicio, habían conseguido antes que nadie la retirada de los tres navíos españoles que podrían haberse llevado todo durante la noche.¹¹⁸⁴

Howard había permanecido parado desde la tarde del día 31 hasta la medianoche. Durante este tiempo mantuvo un consejo de generales a bordo del *Ark*, en el que se decidió la forma de perseguir a la armada de España. El Almirante asignó la guardia nocturna, como guía, a Drake;¹¹⁸⁵ para ello, el *Revenge* debía llevar un fanal encendido toda la noche a partir del momento en que se reanudase la persecución de la armada. Sin embargo, cuando esto sucedió, la luz no aparecía, y al amanecer del día primero de agosto, el Almirante se encontró solo con el *White Bear*, el *Mary Rose* y un par de barcos más en su conserva, pues el resto de los navíos habían quedado rezagados sin saber a quién seguir. Lógicamente, mientras Howard perseguía al enemigo dentro del alcance de culebrina, la flota había quedado «tan atrás que a la mañana siguiente, al más cercano apenas se le veía la mitad alta del palo», muchos estaban fuera del alcance visual, y tan lejos «que aún navegando a buen andar no pudo agruparla el Lord Almirante hasta la noche siguiente».

Drake, al parecer, con la disculpa de perseguir varias carracas que a su entender se habían destacado de la armada, dejó el puesto en la formación inglesa, apagó el fanal y seguido por el *Roebuck* y una o dos embarcaciones menores, arrumbó a la nao de Valdés –que había visto desarbolada la tarde anterior– para permanecer en sus cercanías cuando el *Margaret and John* se dirigía a reincorporarse a la flota de Howard. En opinión de Martin Frobisher, capitán del *Triumph*, Drake había actuado como un cobarde y tan solo pretendía lograr el botín, con objeto de ser el único beneficiario arrebatándoselo a otros.¹¹⁸⁶

Al hacerse de día, Drake se encontraba en las proximidades de la nao *Nuestra Señora del Rosario*, y a las 10.00 horas envió un aviso a Valdés preguntándole si se quería «dar a buena guerra debajo de su palabra». El general español relató que «le fui a hablar a su nao para tratar de medios, y el mejor que con él se pudo tomar fue asegurarnos de parte del almirante general (Howard) a todos la vida y de hacernos buen tratamiento, dándonos la mano y palabra de caballero que esto se nos cumpliría, y usaría con nosotros de más liberalidad que con ninguno de cuantos hubiesen entrado en su poder, y que procuraría con la Serenísima Reina y el Almirante, que con brevedad tuviésemos libertad. Y viendo que este era el último y mejor remedio, lo acepté con parecer de todos los capitanes y gente de la mar».¹¹⁸⁷

Valdés, Alonso de Zayas, Vasco de Mendoza y de Silva y otros personajes traspardaron al *Revenge*, mientras que la nao *Nuestra Señora del Rosario* con el resto de la dotación era enviada a Torbay (Devon)

de un raguseo anónimo embarcado en el patache que había permanecido en las proximidades del galeón de Valdés «no habiendo yo conseguido persuadir a don Pedro que se salvase en mi patache, hice vela hacia la armada perseguido un rato por dos pataches ingleses». (Doc. 6111). Quizá fuese en este momento cuando Stukeley y Góngora abandonaron la nao española. El piloto inglés Juan Bonar «que se escapó de la nave de don Pedro de Valdés y al presente está en el galeón del Duque de Florencia» fue reclamado el 17 de noviembre de 1588 a Juan de Cardona para que acudiese a la corte junto con otro flamenco (doc. 6854).

¹¹⁸⁴ Doc. 6242.

¹¹⁸⁵ Doc. 6174.

¹¹⁸⁶ Docs. 6174 y 6241. En realidad, de los 50.000 ducados que estaban a bordo de la nao y que inexplicablemente Valdés no arrojó al agua antes de rendirse, solo una pequeña parte ingresó en el Tesoro de la Reina. Vicente Álvarez, capitán de la nao *Nuestra Señora del Rosario*, declaró en Bridewell que llevaban 52.000 ducados, además de otros efectos de valor como plata, joyas y ricos vestidos. En la misma declaración consta la artillería, municiones y bastimentos que montaba su navío en el momento de ser apresado, aunque de escasa fiabilidad (doc. 6133). Curiosamente, Valdés declaró que en la nao tan solo transportaban cerca de 20.000 ducados (doc. 6154); puede que esta rebaja de la cantidad real fuese debida a un acuerdo previo con Drake para justificar lo que este se apropió indebidamente.

¹¹⁸⁷ Docs. 6173, 6297, 6322, 7013 y 7105. Según su propia declaración, el primero que subió a la nao de Valdés fue el antiguo espía Nicholas Oseley, embarcado a bordo del *Revenge*, que encontró al navío español en completo desorden (doc. 5981).

escortada por el *Roebuck* de Jacob Whiddon. Drake se reincorporó a la flota del Almirante en la noche del mismo día.¹¹⁸⁸ Se ignora la reacción de Howard al conocer la actuación de Sir Francis, así como la causa de no haber enviado navíos a capturar la nao española si el desarbolo había sido presenciado por toda la flota inglesa, lo que tampoco es admisible, pues en este caso el asunto debería haber sido tratado en el consejo de generales reunido la tarde anterior.¹¹⁸⁹

A mediados del mismo mes de septiembre se iniciaron las gestiones entre el Consejo de la Reina y Valdés para proceder a la liberación por canje o rescate de los prisioneros de la nao *Rosario*,¹¹⁹⁰ en su mayor parte fueron trasladados desde Plymouth a La Coruña por Pedro de Zubiaur en enero de 1590, mientras otros quedaban en Gran Bretaña.¹¹⁹¹ Los constructores de la nao reclamaron el 18 de octubre de 1588 una indemnización por la pérdida de su navío.¹¹⁹² La antigua capitana de Valdés, tras cuatro semanas de obras en Dartmouth, navegó del 8 de julio al 5 de agosto de 1589 para ser conducida a Chatham; poco después entró en un dique seco de Deptford y pasó a servir en la Marina inglesa como transporte. De nuevo en Chatham, desde 1591 a 1594 figuró en la lista de barcos en activo. Allí

¹¹⁸⁸ Doc. 6174. Van Meteren narró el encuentro de Valdés con Drake en la cubierta del *Revenge* (doc. 7037). Finalizada la comisión hasta dejar en Torbay la *Nuestra Señora del Rosario*, el *Roebuck* se reincorporó a la flota inglesa (doc. 6012). Permaneció tres semanas en este puerto hasta que el buen tiempo permitió llevarla a remolque de ocho embarcaciones hasta Dartmouth, donde el 7 de septiembre se levantó el inventario y reparto de la artillería y demás efectos, así como la relación de los gastos ocasionados por los 397 prisioneros españoles (docs. 6394, 6399, 6400, 6752 y 6850). Las primeras noticias del apresamiento de los dos navíos españoles fueron comunicadas a la Reina por Howard el mismo día primero de agosto (docs. 5974 y 5975). Valdés y los capitanes Alonso de Zayas y Vasco de Silva, tras ser recibidos cortésmente por el Almirante a bordo del *Ark Royal* la tarde del día 2 (docs. 6322 y 7013), regresaron al *Revenge* y allí permanecerán hasta el 9 de agosto, presenciando por lo tanto las acciones libradas entre ambos contendientes a lo largo del Canal y el combate de Gravelinas (del 3 al 8 de agosto), acciones de las que Valdés no hizo comentario alguno. Entonces fueron enviados a Londres por orden de la Reina (docs. 6091, 6095, 6296 y 7013), donde serían interrogados por el Consejo el 14 de agosto (docs. 6153 y 6154); según avisos recibidos por Bernardino de Mendoza fueron trasladados a la corte inglesa en carros para levantar el ánimo de la población (doc. 6211). Después pasaron a la casa de Richard Drake, en Esher (Surrey) a 16 millas de la capital; siempre recibieron un tratamiento correcto, incluso Horatio Pallavicino almorzó con Valdés y el 15 de enero de 1589 fue recibido de nuevo por Howard (docs. 6234, 6297, 6233, 6447 y 7013). Estos avisos referían también que al llegar a Londres las noticias de los sucesos del 31 de julio y primero de agosto se encendieron luminarias, tocaron las campanas y el pueblo elevó a Dios oraciones de agradecimiento. Curiosamente otros avisos destacaban «que en Inglaterra no se ha hecho ninguna demostración de alegría después de la presa de don Pedro de Valdés, antes se está con tristeza». (Doc. 6297). A partir de su llegada a Esher, Valdés se dedicó a gestionar el rescate y regreso a España de los hombres de su nao (docs. 6460 y 6461); según Lippomano solicitó al Rey que el general de la armada fuese condenado a pagar su rescate y el de toda la dotación de la nao; el embajador informaba también al Dux sobre la existencia de un proceso contra Medina Sidonia (doc. 7058). El 18 de enero de 1589, a través de Bernardino de Mendoza, Valdés pudo escribir su primera carta a Felipe II narrando sus desventuras (doc. 7013 y AGS, E-Francia, K-1570, doc. 83). Según Marco Antonio de Micea, Pallavicino no era partidario de dar libertad a Valdés mientras durase la guerra (doc. 7076); la resistencia a entregar a don Pedro se aprecia también en el doc. 7136.

Al llegar a Torbay la *Rosario*, gran parte de la dotación española de la nao fue desembarcada, y el 6 de agosto se solicitó la autorización del Consejo Privado para destinar varias piezas de la artillería del mismo navío al refuerzo de Portland (doc. 6021). Los prisioneros, que en total eran 397, se repartieron por varios lugares, cinco de los principales a la prisión de la ciudad de Exon (Esher), 166 quedaron a bordo de la nao y 226 fueron trasladados a Bridewell donde serían interrogados de acuerdo con un cuestionario (docs. 6153, 6234 y 6400); particularmente interesante es la declaración de Vicente Álvarez, capitán de la nao (docs. 6131 a 6134). Según Valdés, cuarenta «de mejor linaje» pasaron posteriormente a diversas casas de Londres (doc. 6233). Los británicos pusieron en boca de los prisioneros toda clase de infundios como que tenían orden «de matar a todos los ingleses de más de siete años de edad» y otras atrocidades (docs. 6447 y 6831); estas cartas del espía genovés Messía contienen más curiosidades relativas a los prisioneros españoles y a Valdés en particular; estaba bien informado pues los visitaba con relativa frecuencia (doc. 6524). En octubre avisó acerca del fallecimiento en Bridewell del aventurero español Alonso de la Serna (docs. 6575 y 6657), que debía ser una persona diferente a la incluida en la lista del doc. 6920. El mantenimiento de los prisioneros presentó siempre muchos problemas, sobre todo los que quedaron a bordo alimentados por sus propios víveres, «pocos y malos, su pescado hiede y su pan está lleno de gusanos». (Docs. 6386, 6399, 6400 y 6575); George Cary se oponía que para su socorro se dispusiese de cuatro peniques *per diem*, por considerarlo excesivo, pues bastaba con dos (docs. 6752, 6790 y 6791). Muchos prisioneros sufrieron el expolio de sus prendas de vestuario más valiosas (doc. 6423). A principios de septiembre, Howard envió a Walsingham las banderas tomadas a los dos navíos apresados que fueron exhibidas en la catedral de San Pablo y en el puente de Londres los días 18 y 19 del mismo mes (docs. 6363, 6768 y 7105); eran cuatro de infantería y algunas flámulas y gallardetes; en una de estas banderas dicen está la cruz de Borgoña con las armas de Francia y la rosa de Inglaterra, cosa que da mucho que hablar aquí. (Doc. 6524). Lord Howard puntualizó que eran once banderas en total, una muy hermosa con la imagen de Nuestra Señora con el Niño en brazos (MN. ms. 695, fol. 472).

¹¹⁸⁹ Ubaldino escribió una pormenorizada e interesante relación de la captura de Valdés y sus conversaciones con Drake (doc. 7105).

¹¹⁹⁰ Docs. 6460 y 6461.

¹¹⁹¹ Docs. 7143, 7144.1, 7144.2, 7145, 7146, 7148 y 7149; PAULA MARTIN, pp. 62 a 90.

¹¹⁹² Doc. 6763. Poco éxito debieron tener esta y las demás reclamaciones de los propietarios de los navíos perdidos, a juzgar por los informes que constan en la correspondencia del embajador Lippomano (doc. 6843).

continuó amarrada largos años como trofeo de guerra hasta que en 1618 fue hundida en el muelle de armamentos.¹¹⁹³

Nao *San Francisco* (almiranta)

Construida en 1584, presumiblemente en astilleros del Cantábrico; era considerada como de buenas propiedades marineras.¹¹⁹⁴

Porte: 915 toneladas de sueldo.¹¹⁹⁵ Arqueó 636 toneladas y 1/8, 604 toneles machos.¹¹⁹⁶ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 549 escudos al mes.¹¹⁹⁷

Dimensiones: eslora 53 codos 6/12; manga 16 codos 10/12; puntal 11 codos 6/12.¹¹⁹⁸

Armamento: Durante la jornada de 1588 montó dos pedreros, ocho sacres y siete medios sacres, y cinco piezas de hierro, en total 22 piezas de artillería; transportaba además dos cañones de batir de 60 quintales.¹¹⁹⁹

Dotación: Llevaba a bordo al capitán Juan de Valdés, almirante de la escuadra de Andalucía y primo del general Pedro de Valdés.¹²⁰⁰ Capitán y dueño Juanes de Liçarde o Liçardi o Delicard; maestre Martín de Liçardi o Delicards,¹²⁰¹ muerto en la jornada, sustituido en Santander el 9 de marzo de 1589 por otro Martín de Liçardi (*sic*), vecino de San Sebastián,¹²⁰² al que siguieron sucesivamente Domingo de Olarte y Juan de Montaña.¹²⁰³

En Lisboa, gente de mar, 78 hombres; gente de guerra, 237 hombres (100 de la compañía de Alonso de Barrantes, 93 de Garcilaso de la Vega, 44 de la de Gerónimo de Herrera), un entretenido y cuatro aventureros. En La Coruña, 85 de mar y 238 de guerra.¹²⁰⁴

Historial: Fue una de las naos escogidas junto con otras catorce y embargadas el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia para llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa en julio del mismo año.¹²⁰⁵ Estaba alistada en Sanlúcar de Barrameda desde el 21 de junio de 1587.

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión originada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con el resto de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹²⁰⁶

Reaprovisionada de bastimentos y aguada, la nao *San Francisco* salió de puerto el 22 de julio en conserva de la armada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29.

Tras las primeras acciones del 31 de julio, participó por orden del Duque en las infructuosas tentativas realizadas por varios navíos para socorrer la nao *Nuestra Señora del Rosario* del general Pedro de Valdés. Aunque su actuación no es citada en ninguna de las relaciones de la jornada, registró 242 disparos de artillería entre el 31 de julio al 8 de agosto, de ellos 22 de piezas gruesas.¹²⁰⁷

Siguió los movimientos del cuerpo principal de la armada hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 73 hombres de mar y 231 soldados.¹²⁰⁸ El 18 de

¹¹⁹³ PAULA MARTIN, pp. 23 a 37.

¹¹⁹⁴ Docs. 6866 y 7133.2.

¹¹⁹⁵ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772.

¹¹⁹⁶ Docs. 5052 y 7151; Apéndice VIII.

¹¹⁹⁷ Doc. 6864.

¹¹⁹⁸ Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO, eslora 30,74; manga 9,20; puntal 6,61 m.

¹¹⁹⁹ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Los docs. 5052 y 5122 disminuyen las piezas a 21. El 21 de junio de 1587 montaba catorce piezas de artillería de bronce y siete de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre de 1587 disponía de quince piezas de artillería de bronce y ocho de hierro (doc. 3605). En Lisboa, el 30 de marzo de 1588, llevaba cinco sacres y nueve medios sacres todo de bronce, y tres sacres y tres medios sacres todo de hierro; además, dos cañones de batir de 60 quintales de peso (doc. 4710).

¹²⁰⁰ Doc. 5673. Nombrado por el Rey, el 13 de abril de 1588 (doc. 4860).

¹²⁰¹ Docs. 2316, 2318 y 2379. El doc. 3177 le nombra Martín de Alisarte.

¹²⁰² AGS, CMC, S. serie, leg. 280-947, expediente de la nao.

¹²⁰³ Docs. 7182 y AGS, CS, S. serie, leg. 280, fols. 22 y 947, y leg. 293, s.f.

¹²⁰⁴ Docs. 5101 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹²⁰⁵ Docs. 1716, 1772, 2316, 2318 y 2379.

¹²⁰⁶ Doc. 5361.

¹²⁰⁷ PARKER, «The *Dreadnought* revolution...» p. 279.

¹²⁰⁸ Docs. 6599 y 6772.

noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 51 hombres;¹²⁰⁹ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón.¹²¹⁰ A mediados de enero de 1589 se preparaba para pasar a El Pasaje a finalizar su armamento,¹²¹¹ pero en febrero permanecía en Santander.¹²¹² Fue arqueada allí en abril del mismo año.¹²¹³ Se encontraba en Ferrol el primero de enero de 1591 con 22 piezas de artillería, siendo capitana de la escuadra de Guipúzcoa.¹²¹⁴ La nao fue despedida el 31 de enero de 1591, fecha en la que dejó de correr su sueldo; seguía de capitán y dueño Juanes de Liçarde.¹²¹⁵ No obstante, Juan de Maldonado la consideraba de servicio en la misma época por ser fuerte, de buen porte y más velera que los galeones andaluces.¹²¹⁶

Galeón *San Juan Bautista o Baptista*

Construido en 1580, presumiblemente en astilleros del Cantábrico; estaba emplomado y era bueno.¹²¹⁷ El timón era de roble, «de 19 codos de largo, y dos palmos y medio de ancho y uno y medio de grueso».¹²¹⁸

Porte: 810 toneladas de sueldo, 534 toneles machos.¹²¹⁹ Según declaró Cristóbal de Barros en 1589, arqueaba 580 toneladas y $\frac{1}{4}$.¹²²⁰ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 486 escudos.¹²²¹

Dimensiones: eslora 52 codos $7/12$ y $\frac{1}{2}$; manga 16 codos $2/12$; puntal 10 codos.¹²²²

Armamento: En la jornada llevó dos medios cañones y seis sacres de bronce, y veinticuatro piezas de hierro colado, todo del navío, en total 32 piezas de artillería; trasportaba además un cañón de batir de Su Majestad.¹²²³

Dotación: Puede que el dueño fuese Juan de Echagoya cuando fue embargada.¹²²⁴ Después, capitán y dueño Pedro Hernández de Soto, dueño también Mateo Sáez de Cepeda, ambos vecinos de Sevilla; maestros, Domingo de Perea en julio de 1587¹²²⁵ y más tarde, Diego de Nájera; piloto Pedro Gallego.

En Lisboa, gente de mar, 50 hombres; gente de guerra, 239 hombres (91 de la compañía de Juan Maldonado, 66 de Diego López de Ayala y 82 de Luys de Maeda), dos entretenidos y tres aventureros. En La Coruña, 84 de mar y 249 de guerra.¹²²⁶

Historial: Participó en la expedición al estrecho de Magallanes con Diego Flóres de Valdés en 1583.¹²²⁷ Fue embargado por orden del duque de Medina Sidonia en Sanlúcar de Barrameda el 14 de mayo de 1587 para servir en la armada de Lisboa cuando estaba aprestada para ir a las Indias con la flota de Nueva España. Era una de las 15 naves que salieron de Cádiz con gente, bastimentos y municiones para la capital portuguesa el 11 de julio de 1587, al mando de Martín de Padilla, adelantado mayor de

¹²⁰⁹ Doc. 6861.

¹²¹⁰ Docs. 6866 y 6961.

¹²¹¹ Doc. 7010.

¹²¹² Docs. 7064 y 7075.

¹²¹³ Doc. 7133.2.

¹²¹⁴ Doc. 7165.1.

¹²¹⁵ Doc. 7166.

¹²¹⁶ Doc. 7171.

¹²¹⁷ Doc. 6866.

¹²¹⁸ AGS, CMC, S. serie, leg. 460, fols. 159-164.

¹²¹⁹ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹²²⁰ Doc. 7151.

¹²²¹ Doc. 6864.

¹²²² Doc. 7133.2. En este documento constan particularidades del puente, alcázar en popa y castillo en proa. Véase también AGS, CS, S. serie, leg. 8 y 11 al 13. CASADO da como dimensiones estimadas: eslora 30,22; manga 9,48; puntal 5,89 m.

¹²²³ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Los docs. 5052 y 5122 disminuyen las piezas a 31. Al ser embargado poseía tres de bronce y cinco de hierro, ocho en total (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba siete de bronce y 28 de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre de 1587 disponía de ocho de bronce y 24 de hierro (doc. 3605). Juan de Acuña había entregado a este galeón dos medios cañones de bronce de la nueva fundición, antes de salir de Lisboa (doc. 5110).

¹²²⁴ Doc. 1716.

¹²²⁵ Docs. 2316, 2318, 2379, 3177 y 5673.

¹²²⁶ Docs. 5101 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹²²⁷ AGS, GA, leg 214-92.

Castilla y capitán general de la escuadra de Galeras de España, y fondeó en su destino el 4 de agosto quedando agregado a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.¹²²⁸

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con el resto de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹²²⁹

El galeón *San Juan Bautista* salió de La Coruña el 22 de julio una vez reaprovisionado de bastimentos y aguada, en conserva de la armada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29.

Su actuación en las acciones del Canal con los ingleses mereció ser citada particularmente en el ataque dado por las galeazas al navío *Triumph* de Frobisher, el 2 de agosto. En los combates consumió en total 14 quintales y 8 libras de pólvora, dos quintales y medio de cuerda de arcabuz, un quintal y 33 libras de balas de plomo de mosquete y arcabuz; disparó 306 balas de hierro colado (14 de a 16 libras de medios cañones, 100 de a 6 y 7 libras y 192 de diferentes pesos). En el expediente de este galeón constan además los gastos de pólvora en saludos en la festividad de Nuestra Señora de Regla, por la coronación del rey de Polonia, por la boda de Alonso de Bazán, por la visita a la armada del arzobispo de Santiago, por la Pascua de Navidad y Reyes Magos, todas en 1587 y 1588.¹²³⁰ En los combates no sufrió bajas, pero a partir del 7 de septiembre hasta la llegada a España registró 25 fallecimientos a bordo por enfermedades y carencias de todo tipo.¹²³¹

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta arribar a Santander el 22 de septiembre,¹²³² en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 62 hombres de mar y 212 soldados.¹²³³ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 35 hombres;¹²³⁴ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar el galeón.¹²³⁵ En febrero de 1589 permanecía en Santander.¹²³⁶ Fue arqueada allí en abril del mismo año.¹²³⁷ Se encontraba en Ferrol el 1 de enero de 1591.¹²³⁸ Sería despedido en este puerto una semana más tarde por orden del general Alonso de Bazán en cumplimiento de otra de Su Majestad, cuando el dueño del galeón era Pedro Fernández.¹²³⁹

Nao Nuestra Señora de la Concepción o La Concepción Retana

Construida en 1580, presumiblemente en astilleros del Cantábrico; estaba emplomada y era buena.¹²⁴⁰

Porte: 862 toneladas de sueldo, 521 toneles machos.¹²⁴¹ Arqueada en 588 toneladas y $\frac{3}{4}$.¹²⁴² Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 517 escudos.¹²⁴³

Dimensiones: eslora 51 codos $\frac{4}{12}$ y $\frac{1}{2}$, manga 16 codos $\frac{6}{12}$, puntal 10 codos $\frac{3}{12}$.¹²⁴⁴

Armamento: En la jornada de 1588 montaba un medio cañón de Su Majestad, dos sacres y tres versos o esmeriles, todo de bronce propiedad del navío, y quince piezas de hierro colado, en total 21 piezas de artillería.¹²⁴⁵

¹²²⁸ Docs. 2316, 2318 y 2379.

¹²²⁹ Doc. 5361.

¹²³⁰ AGS, CMC, S. serie, leg. 460, fols. 213 y 214 (balas). Los datos difieren de los de PARKER en «*The Dreadnought revolution...*», p. 279.

¹²³¹ *Ibidem* (libro de racionamiento).

¹²³² Doc. 6513.

¹²³³ Docs. 6513, 6599 y 6772.

¹²³⁴ Doc. 6861.

¹²³⁵ Doc. 6866.

¹²³⁶ Docs. 7064 y 7075.

¹²³⁷ Doc. 7133.2.

¹²³⁸ Doc. 7165.1.

¹²³⁹ AGS, CMC, S. serie, leg. 460.

¹²⁴⁰ Doc. 6866. Según el doc. 7133.2, donde se dan algunas particularidades del casco, era de buenas proporciones.

¹²⁴¹ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹²⁴² Doc. 7151.

¹²⁴³ Doc. 6864.

¹²⁴⁴ Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO medía: eslora 29,50; manga 9,48; puntal 5,89 m.

¹²⁴⁵ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Los docs. 5052 y 5122 disminuyen las piezas a veinte. Al ser embargada llevaba cinco de bronce y cinco de hierro, diez en total (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba

Dotación: Dueño Pedro de Retana; capitán y maestre Alonso Hidalgo o Fidalgo.¹²⁴⁶

En Lisboa, gente de mar, 54 hombres; gente de guerra, 179 hombres (104 de la compañía de Gregorio de Chinchilla y 75 de la de Antonio de Villafáfila). En La Coruña, 69 de mar y 191 de guerra.¹²⁴⁷

Historial: Dio carena en Borrego (Sevilla) en febrero de 1587 cuando se alistaba para la flota de Nueva España.¹²⁴⁸ Era uno de los 15 navíos que salieron de Cádiz con gente, bastimentos y municiones hacia Lisboa el 11 de julio de 1587, al mando de Martín de Padilla, conde de Santa Gadea. Fondeó en su destino el 4 de agosto y quedó agregada a la armada del marqués de Santa Cruz.¹²⁴⁹

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con el resto de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹²⁵⁰

La nao *Concepción* salió de puerto el 22 de julio una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29. Su actuación en las acciones del Canal con los ingleses fue irrelevante para las relaciones de la campaña.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el 30 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba este día con 54 hombres de mar y 159 soldados.¹²⁵¹ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 52 hombres;¹²⁵² dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.¹²⁵³ Fue arqueada en Santander en abril de 1589¹²⁵⁴ y despedida hacia febrero de 1589.¹²⁵⁵

Nao San Juan de Gargarín

De construcción presumiblemente cantábrica, fue emplomada en 1586; era nao vieja y mala.¹²⁵⁶

Porte: 569 toneladas de sueldo, 323 toneles machos.¹²⁵⁷ Arqueada por Cristóbal de Barros en 357 toneladas y 1/8.¹²⁵⁸ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 341 escudos.¹²⁵⁹

Dimensiones: eslora 44 codos 2/12; manga 14 codos 5/12; 8 codos 6/12.¹²⁶⁰

Armamento: En la jornada de 1588 montó dieciséis piezas de artillería en total.¹²⁶¹

Dotación: Dueño y capitán Tomé Cano,¹²⁶² maestre Francisco González.¹²⁶³

cinco piezas de artillería de bronce y once de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre de 1587 disponía de cinco de bronce y quince de hierro (doc. 3605). Juan de Acuña había entregado a esta nao un medio cañón de bronce de la nueva fundición, antes de salir de Lisboa (doc. 5110).

¹²⁴⁶ Docs. 2316, 2318, 2379, 3176 y 5673. Hidalgo fue nombrado capitán de la nao por el Duque en Lisboa, el 22 de abril de 1588.

¹²⁴⁷ Docs. 5101 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹²⁴⁸ AGS, GA, leg. 214-92.

¹²⁴⁹ Docs. 2316, 2318 y 2379.

¹²⁵⁰ Doc. 5361.

¹²⁵¹ Docs. 6534, 6578, 6599 y 6772.

¹²⁵² Doc. 6861.

¹²⁵³ Docs. 6866 y 6961.

¹²⁵⁴ Doc. 7133.2.

¹²⁵⁵ Doc. 7075, donde dice que tenía 800 toneladas de porte.

¹²⁵⁶ Docs. 6866 y 6961. Según el doc. 7133.2 era desproporcionada, y llevaba contracostados, puente y alcázar.

¹²⁵⁷ Docs. 2316, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹²⁵⁸ Doc. 7151.

¹²⁵⁹ Doc. 6864.

¹²⁶⁰ Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO tenía: eslora 25,38; manga 8,28; puntal 4,88 m.

¹²⁶¹ Docs. 3605 y 5052. Al ser embargada tenía tres piezas de bronce y once de hierro colado (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba tres de bronce y once de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre de 1587 disponía de tres piezas de artillería de bronce y quince de hierro (doc. 3605). Según el doc. 6835, en la inspección llevada a cabo el 23 de octubre de 1588 en Santander, se hallaron tan solo tres versos y esmeriles de bronce propiedad del navío, puede que erróneamente o debido al desembarco de las otras piezas.

¹²⁶² Docs. 2318, 2379, 3176 y 5673.

¹²⁶³ Docs. 2316, 2318 y 2379.

En Lisboa, gente de mar, 35 hombres; gente de guerra, 173 hombres (88 de la compañía de Diego de Miranda Quirós y 85 de Pedro de Quintana) y dos aventureros. En La Coruña, 38 de mar y 165 de guerra.¹²⁶⁴

Historial: La nao dio carena en Sevilla en febrero de 1587 cuando se alistaba para la flota de Nueva España.¹²⁶⁵ Fue una de las escogidas junto con otras catorce embargadas el 14 de mayo de 1587 a sugerencia del duque de Medina Sidonia, con objeto de llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa, lo que efectuó saliendo de la bahía gaditana el 11 de julio del mismo año integrada en la armada del conde de Santa Gadea; arribó a su destino el 4 de agosto.¹²⁶⁶

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹²⁶⁷

La nao *San Juan de Gargarín* dio la vela en este puerto en conserva del resto de la armada el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29. Su actuación en las acciones del Canal con los ingleses fue irrelevante para las relaciones de la campaña. Al llegar a Santander traía a bordo 12 quintales de pólvora y 120 balas de artillería; como salió de Lisboa con 21 y 800, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 9 quintales de pólvora y 680 proyectiles de artillería.¹²⁶⁸

Siguió al galeón *San Martín* hasta la llegada a Santander el 22 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 30 hombres de mar y 155 soldados.¹²⁶⁹ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 30 hombres;¹²⁷⁰ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.¹²⁷¹ Fue arqueada en Santander en abril de 1589,¹²⁷² siendo despedida poco después por su vejez.¹²⁷³

Nao Santa Catalina

Construida en 1584, presumiblemente en astilleros del mar Cantábrico, era considerada como buena.¹²⁷⁴ Juan de Maldonado la calificaba de servicio por ser fuerte, de buen porte y más velera que los galeones andaluces.¹²⁷⁵

Porte: 730 toneladas de sueldo, 477 toneles machos.¹²⁷⁶ Según Cristóbal de Barros arqueó 522 toneladas y media y $\frac{1}{4}$.¹²⁷⁷ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 438 escudos.¹²⁷⁸

Dimensiones: eslora 48 codos $\frac{8}{12}$, manga 15 codos $\frac{10}{12}$ y $\frac{1}{2}$, puntal 10 codos $\frac{3}{12}$.¹²⁷⁹

Armamento: En la jornada de 1588 montaba un cañón y ocho versos o esmeriles de bronce, y quince piezas de hierro colado, en total 24 piezas de artillería.¹²⁸⁰

¹²⁶⁴ Docs. 5101 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹²⁶⁵ AGS, GA, leg. 214-92.

¹²⁶⁶ Docs. 1716, 1719, 1772, 2316, 2318 y 2379.

¹²⁶⁷ Doc. 5361.

¹²⁶⁸ Docs. 5052 y 6835. Debió existir algún error en el conteo, pues parece exagerado el número de proyectiles consumidos.

¹²⁶⁹ Docs. 6534, 6599 y 6772.

¹²⁷⁰ Doc. 6861.

¹²⁷¹ Docs. 6866 y 6961.

¹²⁷² Doc. 7133.2.

¹²⁷³ Doc. 7075.

¹²⁷⁴ Doc. 6866. El doc. 7133.2 la considera de buena proporción y señala algunas particularidades de las obras muertas.

¹²⁷⁵ Doc. 7171.

¹²⁷⁶ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹²⁷⁷ Doc. 7151.

¹²⁷⁸ Doc. 6864.

¹²⁷⁹ Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO las dimensiones eran: eslora 27,97; manga 9,10; puntal 5,89 m.

¹²⁸⁰ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al ser embargada disponía de cuatro piezas de bronce y cinco de hierro, nueve en total (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba ocho de bronce y trece de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre de 1587 eran diez de bronce y quince de hierro (doc. 3605). En Lisboa, el 30 de marzo de 1588, llevaba ocho piezas de bronce y quince de hierro, además de dos cañones de batir de 65 y 50 quintales (doc. 4712). Los docs. 5052 y 5122 rebajan el número de piezas a 23. En Ferrol, el 1 de enero de 1591 tenía 18 piezas de artillería (doc. 7165.1).

Dotación: Dueño Aparicio de Arteaga; después capitán y dueño Santorum o Santuro de Bengoechea, vecino de Deusto;¹²⁸¹ maestre Lorenzo o Lorencio López; contra maestre Díaz Bares.¹²⁸² En marzo de 1588 el dueño era Melchor Palomo.¹²⁸³

En Lisboa, gente de mar, 71 hombres; gente de guerra, 220 hombres (115 de la compañía de Pedro de Quero Esquivias y 105 de la de Francisco Porcel o Porzel de Peralta). En La Coruña, 69 de mar y 220 de guerra.¹²⁸⁴

Historial: Fue emplomada en 1586 y carenada en Borrego (Sevilla) en febrero de 1587 cuando se alistaba para la flota de Nueva España.¹²⁸⁵ Era una de las naos escogidas junto con otras catorce y embargadas en el puerto de Bonanza de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia, con objeto de llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa. Abandonó la bahía gaditana el 11 de julio del mismo año integrada en la armada del conde de Santa Gadea, y fondeó en la capital portuguesa el 4 de agosto.¹²⁸⁶

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con el resto de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹²⁸⁷

Salió de puerto en conserva de la armada el 22 de julio una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29.

Entre las 16.00 o 17.00 horas del 31 de julio, una vez finalizadas las escaramuzas de aquel día,¹²⁸⁸ la nao *Nuestra Señora del Rosario*, capitana del general Pedro de Valdés, aún no repuesta de las averías que había sufrido en una colisión previa, alcanzó nuevamente con la proa la popa de la nao *Santa Catalina* de su propia escuadra. La capitana quedó desarbolada, pero la de Santorum no debió sufrir daños de entidad.

Si bien durante las acciones de la armada en el Canal y Gravelinas la actuación de la nao *Santa Catalina* pasó inadvertida en las relaciones de la jornada, hizo 300 disparos de artillería, de ellos, pocos de 15 libras de peso y la mayoría de 2, 3 y 4 libras; en ellos empleó tan solo 1.100 libras de pólvora.¹²⁸⁹

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde el 8 de agosto hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el 30 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre con 70 hombres de mar y 131 soldados.¹²⁹⁰ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 58 hombres.¹²⁹¹ Dos días más tarde, Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.¹²⁹² En febrero de 1589 permanecía en Santander.¹²⁹³ Fue arqueada allí en abril de 1589¹²⁹⁴ y en febrero de 1591 había sido despedida estando en Ferrol, siendo Cuenca su propietario.

¹²⁸¹ Docs. 5673 y 7133.2.

¹²⁸² Ya lo eran en julio de 1587 (docs. 2316, 2318, 2379, 3176 y 3177).

¹²⁸³ Doc. 4415.

¹²⁸⁴ Docs. 5101 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹²⁸⁵ AGS, GA, leg. 214-92.

¹²⁸⁶ Docs. 1716, 1719, 1772, 2316, 2318 y 2379.

¹²⁸⁷ Doc. 5361.

¹²⁸⁸ La colisión con la *Santa Catalina* fue sobre las 16.00 horas (docs. 6683 y 6814), a las 17.00 horas (doc. 6500) o «poco antes de la oración» (ocaso del Sol) (doc. 6513).

¹²⁸⁹ PARKER, «The *Dreadnought* revolution...», p. 279. Inexplicablemente, el doc. 6835 dice que las existencias de pólvora a la llegada a Santander ascendían a 55 quintales, cuando la nao salió de Lisboa con 41 (doc. 5052).

¹²⁹⁰ Docs. 6534, 6578, 6599 y 6772.

¹²⁹¹ Doc. 6861. Los desertores de la gente de mar que huyeron de la nao en Santander constan en el doc. 6745.

¹²⁹² Docs. 6866 y 6961.

¹²⁹³ Docs. 7064 y 7075.

¹²⁹⁴ Doc. 7133.2.

Nao *Santa María de Juncal* o *Nuestra Señora del Juncal*

Nueva, construida presumiblemente en astilleros de la costa cantábrica en 1584.¹²⁹⁵ Juan de Maldonado la consideraba de servicio por ser fuerte, de buen porte y más velera que los galeones andaluces.¹²⁹⁶ «Una de las mejores de la armada» a juicio de Coco Calderón.¹²⁹⁷

Porte: 730 toneladas de sueldo, 507 toneles machos.¹²⁹⁸ Arqueada por Cristóbal de Barros en 531 toneladas y media.¹²⁹⁹ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 438 escudos.¹³⁰⁰

Dimensiones: eslora 49 codos 6/12; manga 15 codos 10/12 y 1/2; puntal 10 codos 9/12.¹³⁰¹

Armamento: En la jornada montó un medio cañón y tres versos o esmeriles de bronce y catorce piezas de hierro colado, en total 18 piezas de artillería.¹³⁰²

Dotación: Dueño y capitán Esteban Gentil de Soverasnies o Soveranis, vecino de Cádiz;¹³⁰³ maestre Martín Sánchez de Salinas en enero de 1588;¹³⁰⁴ después, Pedro de Estrada.¹³⁰⁵

En Lisboa, gente de mar, 48 hombres; gente de guerra, 228 hombres (82 de la compañía de Gerónimo de Guevara, 44 de Pedro Palomino y 102 de Juan de Ybarra). En La Coruña, 66 de mar y 221 de guerra.¹³⁰⁶

Historial: Carenada en Cádiz en febrero de 1587 cuando se alistaba para la flota de Nueva España.¹³⁰⁷ Fue una de las escogidas junto con otras catorce naos embargadas el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia para llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa. Salió de Cádiz el 11 de julio del mismo año integrada en la armada del conde de Santa Gadea, y fondeó en la capital portuguesa el 4 de agosto.¹³⁰⁸

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con el resto de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹³⁰⁹

Salió de puerto en conserva del resto de la armada el 22 de julio una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29. Su actuación en las acciones del Canal con los ingleses fue irrelevante a juzgar por las relaciones de la campaña.

En el viaje de regreso a España siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta que perdió su conserva. En la tarde del 22 de septiembre avistó a la urca almiranta *San Salvador*, de Pedro Coco Calderón, al que informó iba maltratada, desaparejada, con muchos enfermos y falta total de vituallas. Tras comprobar que tenía un gran error en la situación estimada, la nao *Santa María de Juncal*, siguió las aguas de la urca y entró en Santander por la noche del día 23,¹³¹⁰ en cuyo puerto se encontraba una

¹²⁹⁵ Doc. 6866.

¹²⁹⁶ Doc. 7171. Al ser despedida era la capitana de Urquiola.

¹²⁹⁷ Doc. 6500. De buenas proporciones, según la relación del doc. 7133.2, donde se informa de algunas características del casco.

¹²⁹⁸ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772; Apéndice VIII. El doc. 1112 del MN, SB, ms. 391, le adjudica 773 toneladas de sueldo.

¹²⁹⁹ Doc. 7151.

¹³⁰⁰ Doc. 6864.

¹³⁰¹ Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. CASADO, p. 215, da como dimensiones: eslora 28,45; manga 9,08; puntal 6,13 m.

¹³⁰² Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al ser embargada no poseía bocas de fuego (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba cuatro piezas de artillería de bronce y 24 de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre siguiente llevaba cuatro de bronce y dieciséis de hierro (doc. 3605). Los docs. 5052 y 5122 dan el mismo número de veinte piezas.

¹³⁰³ Docs. 5673 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 97 y 98. Ya lo era en julio de 1587 (docs. 2316, 2318, 2379 y 3176). El doc. 7177 le nombra Estevan de Eguinis, vecino de San Sebastián.

¹³⁰⁴ Doc. 3736.

¹³⁰⁵ Doc. 7182.

¹³⁰⁶ Docs. 5101 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹³⁰⁷ AGS, GA, leg. 214-92.

¹³⁰⁸ Docs. 1716, 1719, 1772, 2316, 2318 y 2379.

¹³⁰⁹ Doc. 5361.

¹³¹⁰ Doc. 6500.

semana más tarde con 72 hombres de mar y 136 soldados.¹³¹¹ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 60 hombres;¹³¹² dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.¹³¹³ En febrero de 1589 continuaba en Santander.¹³¹⁴ Arqueada allí en abril de 1589.¹³¹⁵

Salió a la mar el 22 de julio para participar en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589 dando protección de las flotas; entró de arribada en Lisboa y se trasladó a La Coruña.¹³¹⁶ Pasó a Ferrol¹³¹⁷ y allí permanecía el 9 y el 24 de septiembre de 1590 se hallaba en Ferrol,¹³¹⁸ donde seguía el primero de enero de 1591 con 18 piezas de artillería y el mismo mando.¹³¹⁹

La nao fue despedida el 31 de enero de 1591, fecha en el que dejó de correr su sueldo, continuando como capitán y dueño Esteban Gentil.¹³²⁰ No obstante, volvió a servir como capitana agregada a la escuadra de Antonio de Urquiola, una de las de la armada de Alonso de Bazán. Salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 123 hombres de guerra y 133 de mar, y participó en la jornada de las Azores, donde el general español sorprendió a lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole al abandono de las aguas del archipiélago; de este modo se salvaron las flotas; entró en Lisboa el 12 de octubre.¹³²¹ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Nao San Bartolomé

Construida presumiblemente en astilleros del Cantábrico antes de 1583.

Porte: 636 toneles machos.¹³²² Arqueada el 23 de enero de 1583 por Diego Bernal, armador vecino de Triana; dio 701 toneladas para carga, y para de armada con la refacción del 25% tenía 876 toneladas de sueldo.¹³²³

Dimensiones: tenía 53 codos y 2/3 de eslora, 16 codos y 3/4 de manga y 16 codos y 1/4 de puntal.¹³²⁴

Armamento: En la jornada montó doce piezas de artillería de bronce y dieciséis de hierro colado, artillería muy pequeña para nao de tanto porte, en total 28 piezas de las que «las de hierro colado no son de ningún efecto».¹³²⁵

Dotación: Dueño Francisco de Lubiano; capitán Martín de Vitoria;¹³²⁶ maestre Francisco Sánchez en julio de 1587;¹³²⁷ después Gregorio de Silvestre;¹³²⁸ piloto Diego Lorenzo.¹³²⁹

En Lisboa, gente de mar, 42 hombres; gente de guerra, 224 hombres (76 de la compañía de Antonio de Herrera, 76 de la de Cristóbal Vázquez de Peralta y 72 de Fernando de Vera), un entretenido y ocho aventureros. En La Coruña, 56 de mar y 184 de guerra.¹³³⁰

¹³¹¹ Docs. 6534, 6599 y 6772.

¹³¹² Doc. 6861.

¹³¹³ Docs. 6866 y 6961.

¹³¹⁴ Docs. 7064 y 7075.

¹³¹⁵ Doc. 7133.2.

¹³¹⁶ AGS, GA, leg. 251-146.

¹³¹⁷ El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, docs. 1066 y 1074).

¹³¹⁸ AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

¹³¹⁹ Doc. 7165.1

¹³²⁰ Doc. 7166.

¹³²¹ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

¹³²² Apéndice VIII.

¹³²³ AGS, CMC, S. época, leg. 1208. CASADO, p. 215, da como dimensiones estimadas: eslora 30,41; manga 9,87; puntal 6,63 m. Los docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772 dan 976 toneladas de sueldo.

¹³²⁴ *Ibidem*.

¹³²⁵ Docs. 5122 y 6569. Al ser embargada tenía cuatro piezas de bronce y seis de hierro, diez en total (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba diez piezas de artillería de bronce y 16 de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre de 1587 llevaba once piezas de artillería de bronce y once de hierro (doc. 3605). El doc. 5052 fija el número en 27 piezas. Según el doc. 6569 tenía 12 piezas de bronce y 16 de hierro colado a principios de octubre de 1588. Según otra relación del 29 de octubre de 1588 enumera 26 piezas de artillería que montaba al arribar a La Coruña, la que llevó «para su defensa en este viaje y la tiene de presente». (Doc. 6809.2).

¹³²⁶ Docs. 3176, 5673 y 7182. El doc. 2318 señala como dueño a Martín de Vitoria.

¹³²⁷ Docs. 2316, 2318, 2379 y 3177.

¹³²⁸ Doc. 7182.

¹³²⁹ Doc. 6541.

¹³³⁰ Docs. 5101 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444). Fernando de Vera fue relevado en la Coruña por Gerónimo de Monroy; el extracto del historial de cada capitán embarcado figura en el doc. 6926.

Historial: Fue una de las naos escogidas junto con otras catorce y embargadas en el puerto de Bonanza de Sanlúcar de Barrameda el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia con objeto de llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa. Salió de la bahía de Cádiz el 11 de julio del mismo año integrada en la armada del conde de Santa Gadea, y fondeó en la capital portuguesa el 4 de agosto; entonces quedó agregada a la armada del marqués de Santa Cruz.¹³³¹

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, mantuvo la conserva de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con el resto de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹³³²

Salió de puerto con la armada el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29. La actuación de la nao *San Bartolomé* en las acciones del Canal con los ingleses pasó inadvertida en las relaciones conocidas de la campaña.

Desde el 9 de agosto hasta el 6 de septiembre siguió con el cuerpo principal de los navíos de Medina Sidonia. Este día «hallándose en 57 grados la vuelta del oeste, 84 leguas de Escocia, les dio un temporal» y la nao *San Bartolomé* se separó de los 65 navíos restantes de la armada, al no poderlos seguir por la pérdida de la vela de gavia. El 13 descubrió tierra de Irlanda a 12 leguas cuando poco antes había avistado la urca almiranta *San Salvador* y otra de su escuadra. La tarde del mismo día descubrió una nao vizcaína, posiblemente la *Nuestra Señora de la Rosa*, y una zabra de Portugal. Tras disparar un cañonazo de aviso, esta se unió a la nao *San Bartolomé*, pero la primera arrumbó a tierra. Al anochecer, la zabra se apartó por el mal tiempo y la nao, tras gobernar para sobrepasar la isla de Irlanda, el 21 de septiembre recaló sobre la costa de Vivero. Estuvo dando bordadas hasta fondear en La Coruña el 28 de septiembre con la urca *Sansón*. Llegó necesitada de carena, pertrechos e incluso de artillería para ponerla en condiciones de prestar servicio de nuevo.¹³³³

En la muestra pasada el 3 de octubre contabilizó 53 hombres de mar y 184 soldados de las compañías de Antonio de Herrera (tercio de Sicilia), Cristóbal Vázquez de Peralta (tercio de Nápoles) y don Gonzalo de Monroy (tercio de Sicilia); en total 237 hombres.¹³³⁴ El 9 de noviembre tenía 63 personas de mar¹³³⁵ y 61 el 3 de marzo de 1589. Las reparaciones avanzaron muy lentamente, de tal modo que cuando los ingleses de Norris y Drake se presentaron en La Coruña el 4 de mayo de 1589, la nao se encontraba fondeada en la bahía sin haberlas finalizado y con la artillería en tierra. Fue barrenada el día 6 del mismo mes para evitar que cayese en manos del enemigo.¹³³⁶

Nao La Trinidad o Santa Trinidad

Era de buenas proporciones pero vieja.¹³³⁷

Porte: 650 toneladas de sueldo, 459 toneles machos.¹³³⁸ Según Cristóbal de Barros, el porte era de 463 toneladas y 7/8.¹³³⁹ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 390 escudos.¹³⁴⁰

Dimensiones: eslora 48 codos; manga 15 codos 6/12; puntal 10 codos 1/12 y 1/2.¹³⁴¹

Armamento: En la jornada montaba trece piezas de artillería, tres de bronce y diez de hierro.¹³⁴²

¹³³¹ Docs. 1716, 1719, 1772, 2316, 2318 y 2379. Era la capitana vieja de la flota de Nueva España.

¹³³² Doc. 5361.

¹³³³ Docs. 6540, 6541, 6569, 6580, 6648 y 6772.

¹³³⁴ Docs. 6640, 6643 y 6644. En el primer documento constan también los estados de los bastimentos y municiones a la llegada; pone erróneamente la compañía de don Gonzalo de Monroy, del tercio de Nápoles, cuando en realidad era la de don Jerónimo de Monroy, del tercio de Sicilia, tal como dice el doc. 6644. La gente de la nao fue socorrida económicamente y la infantería alojada en tierra (docs. 6713 y 6714). Los capitanes y gente que llegaron a Galicia a bordo de este navío figuran en el doc. 6926.

¹³³⁵ Doc. 6894.

¹³³⁶ Docs. 7103; MN, SB, ms. 397, art. 6, doc. 115; AGS, CMC, S. época, leg. 1208.

¹³³⁷ Doc. 6866.

¹³³⁸ Docs. 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹³³⁹ Doc. 7151.

¹³⁴⁰ Doc. 6864.

¹³⁴¹ Docs. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO, eslora 27,58; manga 8,91; puntal 5,86 m.

¹³⁴² Docs. 3605 y 5052. Al ser embargada tenía tres piezas de bronce y nueve de hierro (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba tres de bronce y diez de hierro colado (doc. 2127). Según el doc. 5122 eran cuatro de bronce y nueve de hierro colado. El doc. 6835 refiere que en la inspección llevada a cabo el 23 de octubre de 1588 en Santander, se hallaron tan solo un medio sacre y tres piezas de hierro colado, todo propiedad del navío, puede que erróneamente o debido al desembarco de las otras piezas.

Dotación: Dueño y capitán Bernardo de Paz,¹³⁴³ maestre Juan de Paz, vecino de Sevilla.¹³⁴⁴

En Lisboa, gente de mar, 79 hombres; gente de guerra, 203 hombres (91 de la compañía de Luis de Carvajal y 112 de Pedro Sánchez de Sepúlveda). En La Coruña, 54 de mar y 156 de guerra.¹³⁴⁵

Historial: Desde su construcción hizo dos viajes a Terranova, donde «invernó y quedó helada», y otros cuatro a las Indias Occidentales por capitana y almiranta de las flotas.¹³⁴⁶ Dio carena en Borrego (Sevilla) en febrero de 1587 cuando se alistaba para la flota de Nueva España.¹³⁴⁷ Fue una de las escogidas junto con otras catorce embargadas el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia para llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa. Salió de la bahía de Cádiz el 11 de julio del mismo año integrada en la armada del conde de Santa Gadea, y fondeó en la capital portuguesa el 4 de agosto; entonces quedó agregada a la armada del marqués de Santa Cruz.¹³⁴⁸

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con el resto de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹³⁴⁹

Salió de puerto con la armada el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29. La actuación de la nao *Trinidad* en las acciones del Canal con los ingleses pasó inadvertida en las relaciones conocidas de la campaña. Al llegar a Santander traía a bordo 12 quintales de pólvora y 200 balas de artillería; como salió de Lisboa con 20 y 650, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 8 quintales de pólvora y 450 proyectiles de artillería.¹³⁵⁰

Mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta la llegada a Santander el 22 de septiembre,¹³⁵¹ en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 55 hombres de mar y 156 soldados.¹³⁵² El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 46 hombres;¹³⁵³ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.¹³⁵⁴ En febrero de 1589 permanecía en Santander.¹³⁵⁵ Fue arqueada allí en abril del mismo año.¹³⁵⁶ Con autorización real, Juan de Cardona dispuso el 6 de junio de 1589 que fuese despedida en Santander por su antigüedad y mal estado, no siendo por lo tanto de servicio.¹³⁵⁷

Urca *La Duquesa Santa Ana*¹³⁵⁸

Flamenca de origen.

Porte: 900 toneladas de sueldo, 775 toneles machos.¹³⁵⁹ Según Diego Bernal, vecino de Sevilla; posteriormente se le rebajaron 100 y quedó en 800 toneladas de sueldo.¹³⁶⁰

¹³⁴³ Docs. 2318, 2379, 3177, 5673, 6513 y 6599. Ya lo era en octubre de 1587 (doc. 3176). El doc. 5673 le nombra Hernando de Paz.

¹³⁴⁴ Docs. 2316, 2318, 2379 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 123-125.

¹³⁴⁵ Docs. 5101 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹³⁴⁶ AGS, GA, Lr. 49, fols. 432-433.

¹³⁴⁷ AGS, GA, leg. 214-92.

¹³⁴⁸ Docs. 1716, 1719, 1772, 2316, 2318 y 2379.

¹³⁴⁹ Doc. 5361.

¹³⁵⁰ Docs. 5052 y 6835. Parece exagerado el número de proyectiles consumidos.

¹³⁵¹ Doc. 6513.

¹³⁵² Docs. 6599 y 6772.

¹³⁵³ Doc. 6861.

¹³⁵⁴ Docs. 6866 y 6961.

¹³⁵⁵ Doc. 7064 y 7075.

¹³⁵⁶ Doc. 7133.2.

¹³⁵⁷ AGS, GA, Lr. 49, fols. 432-433; CMC, S. época, leg. 1208, fols. 647-662 y CS, S. serie, leg. 280, fol. 660.

¹³⁵⁸ Existe discrepancia en la documentación española respecto a su tipología, pues era nombrada indistintamente urca, nao, galeón o nave. El doc. 2316 la denominó nao *Santa Ana*. El doc. 4543 la clasificaba como nave *La Duquesa Santa Ana*, dueño Pedro de Meras. Los docs. 3682 y 5734 la citan como nao *Duquesa Santa Ana*; el doc. 3962 como la urca *Duquesa*, nombrada *Santa Ana*, siendo esta la advocación con la que era conocida en la armada y citan todas las relaciones del combate del 4 de agosto de 1588 en el canal de la Mancha y, por último, el doc. 6772 la nombra urca *Duquesa Santa Ana*, de 900 toneladas de porte.

¹³⁵⁹ Docs. 2225, 2316, 2318, 2379, 3605, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹³⁶⁰ AGS, CS, S. serie, leg. 280, fol. 46.

Dimensiones: Tenía 42 codos y medio de eslora, 17 codos y 7/8 de manga y 14 codos y 1/2 de puntal (codos de a 2/3 de vara).¹³⁶¹

Armamento: El 29 de diciembre de 1587 montaba siete piezas de artillería de bronce y dieciséis de hierro, en total 23, con las que participó en la jornada de 1588.¹³⁶²

Dotación: Dueño y capitán Pedro de Meras, vecino de Sevilla;¹³⁶³ maestre, Sancho o Santiago Fuertes de Sierra en mayo de 1587 cuando fue embargada.¹³⁶⁴ Después, Juan Juárez o Xuárez de Navia, en julio de 1587.¹³⁶⁵

En Lisboa, gente de mar, 77 hombres; gente de guerra, 280 hombres (55 de la compañía de Alonso de Bracamonte, 115 de Gerónimo de Herrera y 110 de Juan de Barahona). En La Coruña, 65 de mar y 207 de guerra.¹³⁶⁶

Historial: Fue una de las escogidas junto con otras catorce y embargada en el puerto de Bonanza de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia con objeto de llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa;¹³⁶⁷ lo verificó haciéndose a la mar el 11 de julio de 1587 junto con las escuadras a cargo del conde de Santa Gadea, y fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto; entonces quedó agregada a la armada del marqués de Santa Cruz.¹³⁶⁸

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con el resto de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹³⁶⁹

Salió de puerto con la armada el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Como consecuencia del temporal del 27 al 28 de julio, Valdés con su escuadra se destacó del grueso y no volvió a reunirse con él hasta el día 29.

Al amanecer del 4 de agosto, seis leguas al sur del St. Catherine's Point de la isla Wight,¹³⁷⁰ varios navíos de la armada habían quedado rezagados y por lo tanto más próximos al enemigo. La más alejada del grueso español fue la urca *Duquesa Santa Ana*,¹³⁷¹ seguida del galeón *San Luis* y, según Coco Calderón, también de la urca *Doncella*, de la escuadra de Oquendo. Sir John Hawkins era el más cercano a estos navíos parados por la ausencia absoluta de viento; no queriendo desaprovechar esta oportunidad, puso en el agua sus embarcaciones menores y con ellas bogando fue remolcado hacia los inermes navíos españoles. La maniobra sería observada por Alonso de Leyva, quien no dudó en dirigirse con su capitana *La Rata Encoronada* hacia el galeón y las urcas en apuros, acompañado por tres galeazas, la capitana *San Lorenzo*, la *Zúñiga* y la *Girona*, la nave *San Juan de Sicilia* y otros bajeles.

El *Victory* de Sir John Hawkins se aproximó tanto a *La Duquesa* que las lanchas remolcadoras entraron dentro del alcance de la mosquetería y arcabucería de la urca. Al observar la progresión de las galeazas y demás buques españolas, el *Ark Royal* seguido del *Golden Lion* y otros navíos también se hicieron remolcar para apoyar a Hawkins, por lo que se entabló una acción en toda regla; finalmente, Leyva logró liberar del acoso inglés a los navíos separados y reintegrarlos al cuerpo de la armada, al cabo de dos horas de cañoneo.¹³⁷²

A partir del 9 de agosto, la urca emprendió el viaje de regreso a España navegando con la armada hasta que, probablemente, se separó tras sufrir los efectos del temporal del 12 y 13 de septiembre y

¹³⁶¹ Doc. 2225. CASADO, p. 215, da como dimensiones: eslora 27,58; manga 9,96; puntal 8,08 m.

¹³⁶² Docs. 3605, 5052 y 5122. Al ser embargada tenía seis piezas de bronce y diez de hierro (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba seis de bronce y 16 de hierro colado (doc. 2127).

¹³⁶³ Docs. 4543 y 5673.

¹³⁶⁴ Doc. 4543.

¹³⁶⁵ Docs. 2316, 2318 y 2379.

¹³⁶⁶ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de las personas (doc. 5444).

¹³⁶⁷ Doc. 4543.

¹³⁶⁸ Docs. 1716, 1719, 1772, 2316, 2318, 2379, 4543 y AGS, CS. S. serie, leg. 280, fols. 27-46.

¹³⁶⁹ Doc. 5361.

¹³⁷⁰ Doc. 6000. Esta distancia la estimó Sir George Carey, gobernador de la isla Wight y observador de vista del combate. Probablemente los navíos más cercanos estarían a dos leguas de tierra, unas siete millas como máximo. Para el mismo testigo, el combate del día 4 duró desde las 05.00 a las 10.00 horas y el cañoneo fue intensísimo. Según otro testimonio, este día «sacóse el estandarte real y todas las banderas y todas las flámulas que las naves llevaban». (Doc. 6901.1).

¹³⁷¹ Perteneciente a la escuadra de Andalucía.

¹³⁷² Docs. 5996, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6656, 6683 y 7105. Debió ser una acción brillante para que Petruccio Ubaldino la calificase de honorable (doc. 7105).

fondeó en Elly Bay (en un extremo de Blacksod Bay); enterado de esta circunstancia Alonso de Leyva, que tras la pérdida de la *Rata Encoronada* se encontraba fortificado con sus hombres en el castillo de Doona, decidió dirigirse al lugar donde estaba el navío recién llegado, embarcó y se hizo a la vela. La *Duquesa*, con más de 1.000 hombres a bordo, embarrancó el 24 de septiembre en Rosbeg, Loughros More Bay (Donegal, Irlanda del Norte) debido al mal tiempo.¹³⁷³ Los supervivientes siguieron la suerte de la gente de Leyva y perecieron el 28 de octubre en el naufragio de la galeaza *Girona* sobre las rocas de Lacada Point, en las proximidades de Dunluce Castle, condado de Antrim (Irlanda del Norte); tan solo hubo entre seis y nueve supervivientes, según las fuentes.¹³⁷⁴

Patache *El Espíritu Santo*

Construcción cantábrica de 1585. Procedencia de Castro Urdiales.

Porte: 70 toneladas de sueldo, unos 58 toneles machos.¹³⁷⁵

Dimensiones estimadas: eslora 15,15; manga 4,27; puntal 2,81 m.

Armamento: Artillado con ocho versos o esmeriles de bronce.¹³⁷⁶

Dotación: Dueño, capitán y maestre Joan de San Martín Garbijos¹³⁷⁷ y piloto Joan de Venero, ambos vecinos de Laredo. Maestre Vicente Álvarez;¹³⁷⁸ después lo fueron Martín de Cuartas, Domingo de Santandrés y Alonso Álvarez.¹³⁷⁹

En Lisboa, gente de mar, 12 hombres; gente de guerra, 27 soldados de la compañía de Luis de León. En La Coruña, 15 de mar y 18 de guerra.¹³⁸⁰

Historial: Embargado en Castro Urdiales por Martín de Bertendona el 12 de abril de 1586, quedó alistado el primero de mayo.¹³⁸¹ Salió de Castro el 25 de agosto siguiente con la escuadra de Pataches y Zabras de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde; llegó a Lisboa a principios de septiembre, quedando agregado a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.¹³⁸² Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrado en la armada del conde de Santa Gadea.¹³⁸³ En fecha no determinada, poco antes de la salida de Lisboa, en mayo de 1588 se integró en esta escuadra de Andalucía procedente de la de Hurtado de Mendoza.¹³⁸⁴

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos de la capitana general desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión causada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña, donde entró este último día junto con el resto de la escuadra de Andalucía de Pedro de Valdés.¹³⁸⁵

Participó en la jornada sin una actuación relevante, y llegó con el Duque a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 18 hombres de mar y 20 soldados.¹³⁸⁶ Hacia el 20 de octubre estaba de nuevo incluido en la escuadra Pataches y Zabras de Agustín de Ojeda.¹³⁸⁷ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 17 hombres;¹³⁸⁸ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de

¹³⁷³ AGS, CS, S. serie, leg. 280, fol. 44.

¹³⁷⁴ Docs. 6603, 6547, 6701, 7009, 7053, 7060, 7068, 7081 y 7082; la fecha de la pérdida está confirmada en el doc. AGS, CS, S. serie, leg. 280, fol. 44. Véase MARTIN & PARKER, pp. 380 y 381; FALLON, pp. 57 a 91.

¹³⁷⁵ Doc. 5052 y apéndice VIII. El doc. 6772 da 75 toneladas.

¹³⁷⁶ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Antes de salir de Lisboa embarcó cuatro falcones de bronce (doc. 5113). Según el doc. 5122, en total montaba diez piezas de bronce.

¹³⁷⁷ Doc. 2316.

¹³⁷⁸ Doc. 1283.

¹³⁷⁹ Doc. 7182.

¹³⁸⁰ Docs. 5101 y 5734.

¹³⁸¹ Doc. 1283.

¹³⁸² Docs. 871, 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones sobre las costas de Portugal (doc. 1069).

¹³⁸³ Doc. 2316.

¹³⁸⁴ En Lisboa, el 9 de mayo de 1588 figura en la escuadra de pataches y zabras (doc. 5052). En el doc. 5101 de 13 de mayo de 1588 consta en la escuadra de Andalucía.

¹³⁸⁵ Doc. 5361.

¹³⁸⁶ Doc. 6599.

¹³⁸⁷ Docs. 6772 y 6966.

¹³⁸⁸ Doc. 6861.

la arboladura para aderezar el patache.¹³⁸⁹ El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander.¹³⁹⁰ El 20 de julio de 1590 se encontraba en Ferrol con la escuadra de Antonio de Urquiola, maestre Juan Pérez de Rivera.¹³⁹¹ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

LA ESCUADRA DE GUIPÚZCOA

La conveniencia de incrementar las fuerzas navales reunidas en Lisboa para ejecutar la empresa de Inglaterra obligó al Rey a ordenar, el primero de febrero de 1587, la formación de una nueva escuadra en Guipúzcoa constituida en principio por seis naos y tres pataches.¹³⁹² En abril, el número de naos fue incrementado a siete.¹³⁹³ Se haría cargo de ella el general Miguel de Oquendo, caballero de la orden de Santiago, nombrado por real cédula de 23 de mayo de 1587,¹³⁹⁴ y como almirante, Juanes de Villaviciosa.¹³⁹⁵ La escuadra de Oquendo salió de Pasajes definitivamente el 8 de octubre¹³⁹⁶ y llegó a Cascaes (Lisboa) el 21 siguiente.¹³⁹⁷ Un temporal echó la escuadra a la mar hasta quedar fondeada de nuevo en Belém el día 29,¹³⁹⁸ agregándose a la armada del marqués de Santa Cruz con once navíos en total –siete naos, dos pataches y dos pinazas–, estas dos últimas, *Nuestra Señora de Guadalupe* y *La Magdalena*, incorporadas a Oquendo durante el tránsito.¹³⁹⁹ El 19 de diciembre de 1587 recibió la nao *Santa Ana*,¹⁴⁰⁰ y con motivo de la reforma de enero de 1588, la nao *Santa Cruz*, ambas procedentes de la escuadra de Andalucía, totalizando trece navíos.¹⁴⁰¹ En abril de 1588 se había agregado la urca *Doncella* también proveniente de la escuadra de Andalucía.¹⁴⁰² Por lo tanto, partió de Lisboa con catorce navíos –nueve naos, una urca, dos pataches y dos pinazas–,¹⁴⁰³ los mismos que en julio saldrán de La Coruña.¹⁴⁰⁴ Eran los siguientes:

Nao *Santa Ana* (capitana)

Construida en astilleros de la costa cantábrica en 1586.

Porte: 1.200 toneladas de sueldo.¹⁴⁰⁵ Arqueada en Cádiz por orden de Pedro del Castillo dio 1.093 toneladas,¹⁴⁰⁶ 868 toneles machos.¹⁴⁰⁷

Dimensiones estimadas: eslora 33,72; manga 10,95; puntal 7,35 m.

Armamento: Montaba en la jornada de Inglaterra un cañón, un medio cañón, dos culebrinas, nueve medias culebrinas, tres sacres, seis falconetes, dos cañones pedreros y catorce versos pedreros, todo ello de bronce, y un cañón pedrero, cuatro sacres, cuatro falconetes, todos de hierro; en total 47 piezas de artillería.¹⁴⁰⁸

Dotación: Dueño, el capitán Miguel de Oquendo. En 1587 era capitán San Juan de Portu y maestre Juanes de Villaviciosa cuando llevó bastimentos desde Cádiz a Lisboa con la escuadra del conde de

¹³⁸⁹ Docs. 6866 y 6961.

¹³⁹⁰ Doc. 7075.

¹³⁹¹ AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

¹³⁹² Véase nota 122 del vol. II del *Corpus*.

¹³⁹³ Docs. 1509 y 1972. Véase nota 162 del cap. 7, t. I, vol. III del *Corpus*.

¹³⁹⁴ Docs. 1752, 1778 y 1846. Las instrucciones que recibió están contenidas en el doc. 1857. Cuando fue nombrado para encargarse de la escuadra de Guipúzcoa, Oquendo estaba en la corte de Aranjuez (doc. 1875).

¹³⁹⁵ Docs. 1778 y 2044.

¹³⁹⁶ Doc. 3047.

¹³⁹⁷ Doc. 3146. Durante la navegación, la escuadra de Oquendo tuvo un encuentro con doce corsarios ingleses y franceses sobre La Coruña y Finisterre sin consecuencias (doc. 3141).

¹³⁹⁸ Doc. 3211.

¹³⁹⁹ Doc. 3682.

¹⁴⁰⁰ Docs. 3323 y 3542. No figura el cambio en la relación del siete de enero de 1588 (doc. 3682), pero sí en la de primero de febrero (doc. 3962).

¹⁴⁰¹ Docs. 3962, 4371, 4378 y 4725.

¹⁴⁰² Docs. 4829 y 4946.

¹⁴⁰³ Doc. 5226.

¹⁴⁰⁴ Docs. 5052 y 5734.

¹⁴⁰⁵ Docs. 2316, 5052 y 6772.

¹⁴⁰⁶ AGS, CS, S. serie, leg. 280, fol. 773. Otro arqueado dio 1.205 toneladas y media.

¹⁴⁰⁷ Apéndice VIII; AGS, CS, S. serie, leg. 280. Este documento da como arqueado 997 toneladas.

¹⁴⁰⁸ Docs. 5122 y 6958. El 16 de mayo de 1587, en Sanlúcar, tenía catorce piezas de hierro colado (doc. 1772). El 21 de junio montaba 50 piezas de artillería de bronce (doc. 2127).

Santa Gadea.¹⁴⁰⁹ Después estuvo al mando del capitán Pedro de Gavarua; piloto Gonzalo de Collado o Collados. Serían maestros sucesivamente Pedro de Garagarza,¹⁴¹⁰ Diego de Bureta y Antón de Echeverri, fallecido de enfermedad en Lisboa el 10 de marzo de 1588, al que siguió Pedro de Echeverri o Echeverría, vecino de San Sebastián,¹⁴¹¹ con el que salió de Lisboa y que, tras la jornada, murió en El Pasaje como consecuencia de la voladura de la nao, el 24 de octubre de 1588.¹⁴¹² Cirujano, el licenciado Visconde.¹⁴¹³

En Lisboa, gente de mar, 82 hombres; gente de guerra, 303 hombres (70 de la compañía de Francisco Malo, 133 de Pedro de Yepes y 100 de Francisco Almonacid). En La Coruña, 125 de mar y 275 de guerra.¹⁴¹⁴

Historial: Había llegado procedente de un viaje inicial a Guinea a cargo del maestro Pedro de Garagarza,¹⁴¹⁵ cuando fue agregada a la flota de Nueva España de Diego de Alcega que se estaba constituyendo en Cádiz a principios de 1587.¹⁴¹⁶ Durante el ataque de Drake en Cádiz en abril y mayo de 1587 fondeó en los esteros de Puerto Real y no sufrió daños.¹⁴¹⁷ Una vez carenada allí, sería una de las naos escogidas junto con otras catorce embargadas el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia y destinadas a llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa.¹⁴¹⁸ Estos quince navíos procedentes de las flotas de las Indias, en unión a las seis naves de Sicilia, cuatro galeazas y dos naves napolitanas, trece zabras y pataches de Esteban de Ochoa, treinta urcas de Juan Gómez de Medina y doce galeras de España, concentradas en aguas de Cádiz al mando del conde de Santa Gadea, adelantado de Castilla, salieron a la mar el 11 de julio de 1587 para dirigirse a la capital portuguesa donde fondearon el 4 de agosto y el conde entregó el mando a don Alonso Martínez de Leyva.¹⁴¹⁹ A solicitud del propio Oquendo de 29 de octubre de 1587, la nao le fue asignada el 19 de diciembre de 1587 para que sirviese como capitana de su escuadra por orden del marqués de Santa Cruz. El general vasco embarcó en ella el 2 de enero de 1588.¹⁴²⁰

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 21 siguiente junto con cinco naos de su escuadra.¹⁴²¹

La nao *Santa Ana* se hizo a la mar con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia Inglaterra. Oquendo se distinguió en los combates del 2 de agosto, particularmente en el ataque que dio *La Regazona* de Martín de Bertendona junto con el galeón de Florencia, el *San Juan* el menor y la *Santa Ana* al *Ark Royal* del almirante Howard, que logró escapar gracias a su excelente maniobrabilidad.

Ese mismo día, Medina Sidonia, al observar el aprieto en que se encontraba Recalde en la retaguardia, acudió en su auxilio pero quedó en solitario, circunstancia aprovechada por el recién liberado Howard para acercarse al Duque encabezando una formación constituida por los mejores navíos de la Marina Real inglesa. El *San Martín*, viendo que el enemigo aproaba hacia él, amainó las velas de gavia y se facheó al viento a la espera de la llegada del *Ark Royal* y el escuadrón que le seguía, al parecer en línea de fila orden natural.

Pasado el primer ataque, que duró hora y media, llegó Oquendo con la nao *Santa Ana* en apoyo del Duque, interponiéndose entre el *San Martín* y los enemigos, haciendo un fuego vivo que dirigía

¹⁴⁰⁹ Doc. 2316. Villaviciosa pasó a la urca *San Salvador* en abril de 1588 como almirante de esta escuadra a propuesta del Duque (doc. 4749).

¹⁴¹⁰ Doc. 4561. Después embarcaría en la nao *Nuestra Señora de la Rosa*.

¹⁴¹¹ Doc. 5673.

¹⁴¹² JIT, *Otra cara...*, p. 474.

¹⁴¹³ AGS, GA, leg. 274-143.

¹⁴¹⁴ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de las personas (doc. 5444).

¹⁴¹⁵ Doc. 4561. Encomendado por el Rey como piloto de las aguas septentrionales (doc. 4268).

¹⁴¹⁶ Doc. 1187.

¹⁴¹⁷ Doc. 1596.

¹⁴¹⁸ Docs. 1716, 1719 y 1772.

¹⁴¹⁹ Docs. 2316, 2318, 2379, 2379 y 6763; AGS, CS, S. serie, leg. 280, fol. 22. Véanse las pp. XLIX y L de la introducción al vol. III del *Corpus*. El conde de Santa Gadea tenía su insignia arbolada en la nave *Santa María la Encoronada* (a) *La Rata*

¹⁴²⁰ Docs. 3211, 3506, 3542, 3650 y 3755.

¹⁴²¹ Docs. 5361 y 5376.

personalmente el propio general guipuzcoano; a continuación se incorporó el galeón *San Luis* y sucesivamente fueron llegando el galeón *San Marcos* junto con otros que habían acudido en socorro de Recalde. Al observar el Almirante el gran consumo de pólvora y municiones y el escaso efecto de los impactos en los navíos españoles, optó por retirarse definitivamente y romper el contacto balístico.¹⁴²²

El 4 de agosto, coincidiendo con el final de las acciones poco efectivas protagonizadas por las galeazas, a eso de las diez de la mañana, el viento se puso del SW, lo que permitió a los cinco mejores navíos del escuadrón de Howard encabezado por el *Ark Royal*, arrumbar hacia el NE para apoyar a Frobisher que estaba en dificultades, pero en la derrota se interpusieron el *San Martín* y otros navíos procedentes de la vanguardia española. Se produjo entonces un encarnizado combate entre ambas capitanas, pues la distancia que les separaba –dos o tres veintenas de pasos según los ingleses– era inferior a la de las jornadas precedentes; además, la mar llana permitía abrir las portas de las baterías bajas de ambos navíos y por lo tanto empezó a jugar la artillería gruesa que montaban. En auxilio de Medina Sidonia concurrieron el galeón *San Luis*, el galeón *San Juan* de Recalde, el *San Juan* el menor, la nao *Santa Ana* de Oquendo y el galeón *La Ascensión*, que cubrieron eficazmente al *San Martín*, siendo sobresaliente su actuación. Al acudir otros bajeles españoles el enemigo se retiró, quedando el *Ark* malparado de algún cañonazo de Oquendo y un poco sotaventado.

Mientras tanto, en el norte de ambas formaciones, el *Triumph* de Frobisher seguía con dificultades, sin apenas viento, y a remolque de once esquifes trataba de alejarse de la amenaza procedente del *Gran Grín*, la nave *San Juan de Sicilia*, el *San Cristóbal* y otros, a los que más tarde se unieron los galeones *San Martín*, *San Marcos* y *San Juan* de Recalde y la nao *Santa Ana* de Oquendo. Frobisher estaba en un gran apuro, por lo que se vio precisado a solicitar socorro tirando varios cañonazos, al mismo tiempo que arriaba el estandarte, mientras las lanchas continuaban remolcando al *Triumph* desesperadamente. Los navíos españoles, recordando que era el día de Santo Domingo, estaban a punto de abordar al enemigo y obtener una presa, cuando refrescó el viento que se puso del cuarto cuadrante, librando del acoso a la capitana británica que largó los remolques y escapó, por más que intentasen seguirla la nao *San Juan de Fernandome* y otro de los navíos más ligeros de la armada. Este cambio del viento dio de nuevo el barlovento a los ingleses; Medina Sidonia, al considerar inútiles los esfuerzos de abordar al enemigo y que estaba próximo a la isla Wight, decidió proseguir el viaje hacia Flandes, quedando la flota de Howard muy retrasada. Eran las dos o tres de la tarde.¹⁴²³

Tras el fondeo del día 6 en Calais y el suceso de los brulotes en la noche del 7 al 8, la nao *Santa Ana* se mantuvo siempre en las proximidades del Duque para quedar fondeado en la madrugada del día 8 junto al *San Martín* en compañía de los galeones *San Marcos* del marqués de Peñafiel y *San Juan* de Diego Enríquez y varios pataches.¹⁴²⁴ Entre las 07.00 y 08.00 horas del día 8, a la vista de Calais, las columnas inglesas, se dirigieron resueltamente con todo el aparejo hacia los navíos españoles más próximos.

Medina Sidonia reaccionó al observar las intenciones del enemigo ordenando levar y ponerse en movimiento hacia el resto de la armada con la idea de recogerla y volver al fondeadero primitivo, pues en estos momentos estaba muy próxima a los bajos de Flandes. Mientras navegaban al NE ciñendo el viento del tercer y cuarto cuadrantes que iba refrescando, el Duque envió embarcaciones para avisar de este riesgo y ordenar a la armada que se mantuviese a la orza para evitarlo.

El enemigo acortaba distancias, por lo que el capitán general se atravesó con el *San Martín* secundado por el resto de los navíos que le acompañaban –entre ellos la *Santa Ana* de Oquendo– al objeto de interceptar su progresión hacia el grueso de la armada que iba reagrupándose lentamente a entre tres y seis millas de distancia.¹⁴²⁵ Se inició entonces un furioso cañoneo, principiando por el *San Juan* de Recalde, el más retrasado, sobre el que varios navíos ingleses –posiblemente el *Revenge* de Drake y el *Nonpareil* de Thomas Fenner, entre otros– dispararon más de mil cañonazos acompañados de mucha arcabucería y mosquetería, siendo adecuadamente respondidos por el español con trescientos

¹⁴²² Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6685, 6814, 6962 y 7105.

¹⁴²³ Docs. 6000, 6098, 6173, 6174, 6181, 6236, 6238, 6239, 6366, 6500, 6513, 6656, 6683, 6814 y 7105. Una relación española afirma que la capitana del enemigo, probablemente el *Ark Royal*, «iba maltratada de algún cañonazo de los que le dio Oquendo». (Docs. 6238 y 6239); según otras declaraciones quedó malparada (docs. 5996 y 6236).

¹⁴²⁴ Docs. 6238, 6239 y 6500. En este último documento, Coco cita la nao de Oquendo, lo que no hacen las relaciones de los docs. 6238 y 6239.

¹⁴²⁵ Docs. 6077, 6104, 6107, 6125 y 6181.

disparos de cañón. En apoyo de Recalde acudieron los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan* que se encontraban en sus proximidades y consiguieron sacarlo del apuro.

La capitana española a su vez mantenía un intenso duelo artillero con la del enemigo, probablemente el *Victory* de John Hawkins, y otros navíos –el *Mary Rose* de Edward Fenton, el *Dreadnought* de George Beeston y el *Swallow* de Richard Beeston– que la rodeaban, en ocasiones a tiro de arcabuz, pero sin llegar al abordaje. Los ingleses cesaron el ataque al *San Martín* y acompañantes hacia las 15.00 horas, abandonándolos sin lograr su destrucción que debieron suponer imposible, para dirigirse hacia el centro de la armada.¹⁴²⁶

Oquendo permaneció en la conserva del cuerpo principal de la armada durante la navegación de regreso a España. Desde los temporales de mediados de septiembre se debió separar del grueso junto con un grupo de navíos. La *Santa Ana* entró en El Pasaje el día 23 de este mes en compañía de las naos *Santa Marta*, *San Buenaventura* y *Santa Bárbara* y el patache *San Bernabé* de su propia escuadra; las naos *Santiago* (almiranta); *La Concepción* mayor, de Juan López de Zubelzu y *La Magdalena* de la de Recalde, y la urqueta *San Andrés* escocés y patache *Nuestra Señora de Gracia* de la escuadra de Agustín de Ojeda.¹⁴²⁷

La nao *Santa Ana* venía abierta de balazos, mantenida a flote achicando el agua con bombas y necesitada de carena y aparejos nuevos. La gente de mar e infantería llegó fatigada en extremo por una navegación tan prolongada y falta de sustento y vestuario. Arribó con 120 hombres de mar, 276 soldados de las compañías de Francisco de Almonacid, Pedro de Yepes y Francisco Malo, y de todos ellos 30 enfermos.¹⁴²⁸ El primero de octubre tenía 110 hombres de mar y 276 de guerra.¹⁴²⁹

El 24 de octubre, por algún descuido en la manipulación de la pólvora, la nao voló cuando estaba fondeada en el puerto de El Pasaje y se fue a pique, falleciendo numerosas personas que permanecían a bordo.¹⁴³⁰

Nao *San Salvador* (almiranta primera)

Fabricada hacia 1586 en El Pasaje por Cristóbal de Barros.¹⁴³¹

Porte: Fue arqueada en El Pasaje en junio de 1587 por los capitanes Antonio de Urquiola y Lope de Tapia; dio 958 y 19/40 toneladas de sueldo con el 20% de refacción, 798 y 7/8 toneles machos.¹⁴³²

Dimensiones: eslora 55 codos y 1/2 y 1/24; manga 19 codos y 1/16; puntal 12 codos 3/4 menos 1/24.¹⁴³³

Armamento: En la jornada de 1588 montó 25 piezas de artillería.¹⁴³⁴

¹⁴²⁶ Docs. 6125, 6236, 6238, 6239, 6478, 6500, 6566 y 6814.

¹⁴²⁷ Docs. 6507, 6555 y 6599. El estado en que llegaron estos navíos se conoce por las relaciones de necesidades que constan en los docs. 6832 y 6961. Fue el momento de hacer recuento de los hombres desaparecidos, del estado en que quedaron sus familias y la miseria de los pueblos de donde provenían; como ejemplo, se han escogido varios memoriales del año 1590 que describen esta lamentable situación de la Provincia de Guipúzcoa y singularmente las villas de El Pasaje y Guetaria (docs. 7152 a 7156).

¹⁴²⁸ Docs. 6503 a 6505 y 6507. Existen diferencias entre los datos de los docs. 6504 y 6507. El primero de octubre tenía 110 hombres de mar y 276 soldados (doc. 6599).

¹⁴²⁹ Doc. 6599.

¹⁴³⁰ Docs. 6792, 6974 y AGS, CS, S. serie, leg. 280, fol. 760v. Véase JIT, *Otra cara...*, pp. 237, 238, 529 a 532. El primer documento señala que la voladura ocurrió «estando tomando la muestra»...«con más de 400 hombres de guerra» a bordo; añade que «un negro del general que se halló en el corredor de la nao, le arrojó en más de un tiro de arcabuz a un jaral de la parte de San Sebastián, quien después de dos días volvió aturdido y vivió». El segundo puntualiza que volaron 63 soldados de la compañía del capitán Juan de Almonacid, salvándose tan solo 35. Lippomano informó del incendio «con cien hombres a bordo». (Doc. 6823). Hasta mediados de noviembre, los buzos habían extraído del fondo de la ría siete piezas de artillería de las 34 de Su Majestad que montaba la nao *Santa Ana* (docs. 6857, 6924 y BHE, ZB, Ms. 123-114). La viuda de Oquendo, María de Çandátegui, reclamó en septiembre de 1589 la propiedad de dichas piezas de artillería (doc. 7126.5 y BHE, ZB, ms. 123-143). Un falconete de hierro forjado y un esmeril de hierro colado, así como un trozo de cadenote de la jarcia firme de la nao recuperados en 1880 se conservan en el Museo Naval de Madrid (números de inventario, 1570, 130 y 119, respectivamente).

¹⁴³¹ Doc. 3533.

¹⁴³² Docs. 2087, 3290, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹⁴³³ Doc. 2087. CASADO da como dimensiones: eslora 32,80; manga 10,65; puntal 7,15 m

¹⁴³⁴ Doc. 5052. Según el doc. 5122 tenía catorce piezas gruesas de bronce y doce de hierro colado, en total veintiséis. La artillería que montaba al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 era de siete piezas de bronce y catorce de hierro colado, en total 21 (doc. 3223). A principios de marzo de 1588 necesitaba 18 piezas de artillería (doc. 4410). Juan de Acuña había entregado a esta nao cuatro cañones pedreros y una media culebrina, todo en bronce de la nueva fundición, antes de salir de Lisboa (doc. 5111). Según los ingleses, de la artillería que tenía la nao tras ser apresada, dos cañones y cuatro culebrinas fueron entregadas el 10 de agosto (doc. 6352), mientras que las piezas desembarcadas en Weymouth y Melcombe Regis el 3 de septiembre fueron 14 de bronce y 4 de hierro colado (doc. 6350), lo que dio un total de 24 piezas.

Dotación: Capitán y dueño Joanes de Aguirre, vecino de Tolosa (Guipúzcoa).¹⁴³⁵ Iba embarcado el capitán Juanes de Villaviciosa el Viejo, vecino de Pasajes, almirante de la escuadra de Guipúzcoa por real cédula de 13 de junio de 1587. Maestre Martín de Igueldo o Ygueldo, vecino de Pasajes de San Juan, y pilotos Juanes de Olaso, vecino de Zarauz, y San Juan de Deodiez o Deudiat.¹⁴³⁶ Contramaestre Antonio de Oyarzábal.¹⁴³⁷ Juan de Huerta, pagador general de la armada, iba embarcado en la nao.

En Lisboa, gente de mar, 75 hombres; gente de guerra, 321 hombres (92 de la compañía de Pedro de Pliego, 65 de Gerónimo de Valderrama y 164 de Francisco de Chaves). En La Coruña, 90 de mar y 281 de guerra.¹⁴³⁸

Historial: Embargada por orden de García de Arze,¹⁴³⁹ quedó alistada y sirvió desde el 30 de junio de 1587.¹⁴⁴⁰ Tras una salida infructuosa desde El Pasaje el 11 de septiembre, partió definitivamente el 8 de octubre y el 29 fondeó en Belém (Lisboa) junto con otros diez navíos de la escuadra de Oquendo.¹⁴⁴¹

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó averiada a Vivero (Lugo, Galicia) el día 22 junto con varios navíos de Martínez de Leyva. Hacia el día 8 de julio entraba en La Coruña.¹⁴⁴²

La nao se hizo a la mar con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia Inglaterra. El 31 de julio, entre las 14.00 y 16.00 horas, cuando la capitana de Pedro de Valdés sufría la primera colisión de aquel día, Recalde estaba a pique de perder el palo mayor y Howard navegaba para acercarse a la armada, el duque de Medina Sidonia atravesó el *San Martín* a la mar para esperarlo y amparar a Valdés, visto lo cual los ingleses amainaron las velas y también se detuvieron. En este momento, la nao *San Salvador* tuvo un incendio a bordo a consecuencia del cual volaron las dos cubiertas a popa del palo mesana y el castillo de popa. Murieron quemadas o destrozadas más de doscientas personas, mientras otras se lanzaron a la mar, entre ellos el pagador general de la armada Juan de Huerta. El resto de los supervivientes quedó en un estado lastimoso y los heridos recuperados fueron trasladados a la urca hospital *San Pedro* el mayor. El agua entraba por la popa y con el incendio se disparó la artillería que estaba cargada.¹⁴⁴³ «Y viendo el Duque que se quedaba este bajel viró con su capitana la vuelta de esta nave y tiró una pieza para que la armada hiciese lo mismo y mandó que acudiesen pataches a socorrerla.» Estos, en número de cuatro, recogieron

¹⁴³⁵ Docs. 5673 y 7122.1. Aguirre era voluntario para embarcar en la armada al mando de su navío y recomendado por el Rey (doc. 3550).

¹⁴³⁶ AGS, CS, S. serie, leg. 296, exp. de Deodiez o Deudiat.

¹⁴³⁷ MN, VP, Ms. 71-120. Murió en el combate del 8 de agosto.

¹⁴³⁸ Docs. 5052 y 5734.

¹⁴³⁹ Doc. 1509.

¹⁴⁴⁰ Docs. 2783, 3290 y 3533; AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 1298-1315.

¹⁴⁴¹ Docs. 3047, 3210 y 3211.

¹⁴⁴² Docs. 5306, 5379, 5594 y 5673.

¹⁴⁴³ Docs. 5996, 6111, 6181, 6236, 6500, 6577, 6656, 6683 y 6814. Acerca de la causa del accidente circularon diversas versiones. En el expediente del soldado Salvador Pino consta que en su presencia, «un artillero flamenco puso fuego a un barril de pólvora por haberle dado un capitán de palos, y del fuego que sucedió del dicho barril voló el navío» (AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f., exp. del interesado). Según Coco Calderón, «dicen que el capitán Pedro de Pliego dio de palos a un artillero alemán, el cual se fue abajo (¿bajo cubierta?) diciendo estaba una pieza mojada de la mar y que era necesario dispararla, como lo hizo, y arrojó el botafuego dentro del barril de pólvora». (Doc. 6500). Esta versión es parecida a la que dio Petruccio Ubaldino en sus comentarios; cambia la nacionalidad del artillero que para él era flamenco y añade la causa de los palos «no se sabe si a cuenta de palabras relativas a su trabajo o a cuenta de la esposa del artillero que estaba con él como es costumbre en su país», y para vindicar su honor ofendido, el de su esposa y de su hija, con sacrificio de todos «pegó fuego a un barril de pólvora». (Doc. 7105). La verdad es que entre los supervivientes de la nao se encontraba una mujer alemana (doc. 6349). De acuerdo con la declaración de unos marineros holandeses desertores de la armada, el capitán de la nao se había enfurecido con el artillero y lo amenazó de muerte si no disparaba mejor, entonces este «prendió fuego a los barriles de pólvora y se arrojó al agua». (Doc. 6147). Más lógica y verosímil parece la versión del capitán artillero Alonso Vanegas, atribuyendo la explosión a «que se encendió fuego en dos barriles de pólvora que se habían sacado para pelear». (Doc. 6814). El diario del Duque dice escuetamente que «se pegó fuego a la almiranta de Oquendo en los barriles de pólvora». La relación de un padre jesuita proporciona la versión más curiosa sobre el incendio y voladura posterior, achacándolo a un «descuido que hubo en la pólvora, de modo que se dispararon tres piezas juntas y fue asombroso que no se fuese a fondo otra nao»; puede que atribuya la causa a estar las tres piezas fuera de batería en plena operación de carga y por negligencia una se disparase, originando la voladura al prender fuego en los barriles de pólvora destinados a las otras; se desprende del relato que la nao *San Salvador* estaba cerca de otra que no sufrió las consecuencias de la explosión por puro milagro (docs. 5996 y 6566). Luis de Miranda achacó la voladura a un frasco de pólvora que accidentalmente provocó un gran incendio (doc. 6181). Entre los supervivientes se contaron el maestre Martín de Igueldo y el piloto Juanes de Olaso (JIT, *Otra cara...*, p. 520).

a la gente principal y entre ella a Juan de Huerta y sus oficiales, papeles y algún dinero.¹⁴⁴⁴ La detención de la flota de Howard permitió controlar las vías de agua, apagar el fuego de la nao tranquilamente y meterla en el cuerpo de la armada para proseguir el viaje, aunque maniobraba trabajosamente. Durante la noche del 31 de julio al primero de agosto, la armada dobló el Start Point, mientras se procuraba evacuar los heridos y quemados que permanecían en la nao *San Salvador*, pero lo impedía la mar y el viento que habían aumentado mucho.

Ya de día, a eso de las 11.00 horas, Gerónimo de Valderrama, de la nao averiada pasó al *San Martín* a fin de comunicar al Duque que su barco se iba al fondo sin remedio, en vista de lo cual el general envió al piloto Juan Fernández para verificar el daño que tenía, y en caso de la imposibilidad para continuar la navegación, salvar la gente y el dinero de Su Majestad, y hundirla.¹⁴⁴⁵ Según Gonzalo de Eraso, presente en el *San Martín*, se dio este cometido «a dos hombres no de la calidad que para semejantes casos se requieren, los cuales se dieron tal maña que ni acabaron de sacar la gente ni el dinero ni la desfondaron, sino la dejaron en manos de los enemigos, pudiéndola entretener y pasar más adelante; y condoliéndome de ver que iríamos cada día cebándolos, le supliqué al Duque se atravesase y entretuviese hasta que aquella nave se echase al fondo, porque no se aprovechase de ella nuestro contrario, ni de dinero y artillería que tenía, que era muy buena. No hubo remedio con Diego Flóres para que se hiciese, hasta que ya que el enemigo estaba sobre ella me llamaron y dijeron que si quería yo ir a desfondarla, a que respondí que me holgara que antes se hubiera acordado de mandármelo pero que ya era tarde; y enfadado (Medina Sidonia) de mi respuesta, ordenó al capitán Serrano que lo hiciese y aunque puso la diligencia posible, antes que llegase a la tercera parte del camino, se volvió porque ya las lanchas del enemigo y otros navíos estaban sobre ella».¹⁴⁴⁶

En efecto, retirada la armada, el Almirante destacó a Thomas Howard y John Hawkins en una falúa del *Victory* para inspeccionar la nao semidestruida. Al llegar a bordo contemplaron una escena lamentable, «la cubierta del buque abatida, el timón roto, la popa volada y alrededor de cincuenta pobres seres abrasados por la pólvora de la forma más espantosa. El olor a bordo era tan desagradable y el aspecto tan patético, que ambos jefes salieron de allí inmediatamente y procedieron a informar al Almirante del estado en que se encontraba el navío», el cual, como consecuencia, dio orden a Thomas Fleming, para que con el *Golden Hind*, lo llevase a Portland (Weymouth, Dorset) a intentar su reparación. Ambos navíos llegaron a su destino el día 3 de agosto.¹⁴⁴⁷ La nao *San Salvador* zozobró a finales de noviembre de 1588 en Studland (condado de Dorset) cuando era conducida de Weymouth

¹⁴⁴⁴ Doc. 6500. Entre los pataches que acudieron estaba el de Juan Gil de la Salde (doc. 6069). Coco Calderón, embarcado en la urca almiranta también llamada *San Salvador*, recogió al capitán Juanes de Villaviciosa, almirante de la escuadra de Oquendo, que junto con otras 34 personas sufrieron quemaduras. La nao llevaba a bordo, según el propio Coco, 64 hombres de mar; el capitán Pedro de Pliego, que salió todo quemado, y 94 soldados. El capitán Francisco Chaves, salvó la vida y tenía 133 soldados; el capitán Gerónimo Valderrama, resultó indemne e iban a sus órdenes 92 soldados; el alférez Castañeda murió (docs. 6500). La lista de los marinos guipuzcoanos muertos a bordo de la nao figura en JIT, *Otra cara...*, pp. 520 a 525. La relación del doc. 6962 redujo el número de quemados a 150. El dinero que llevaba la nao siniestrada ascendía a 30.000 ducados según el pagador (doc. 6814), sin embargo, Luis de Miranda elevó la cantidad a 50 o 60.000 ducados, añadiendo que «sacóse poca cosa» (doc. 6181), en concreto, 8.270 escudos, diversos objetos de plata, así como mantelería del cargo del pagador Juan de Huerta (doc. 6503). Según Medina Sidonia la nao era portadora de 44.000 ducados (doc. 6621).

¹⁴⁴⁵ Docs. 5996 y 6236. Una versión de este documento dice que ocurrió a las 15.00 horas. El duque de Medina Sidonia escribió al Rey en 1589 una relación pormenorizada de las tentativas de salvamento de la nao; en el escrito se aprecia que en fecha tan tardía aún creía que la nao se había ido a pique y no apresada por el enemigo (doc. 7122.1).

¹⁴⁴⁶ Doc. 6577. El capitán Alonso Vanegas, también embarcado en el *San Martín*, corrobora la versión de Eraso pero disculpa al Duque, «pues es cierto le fueron hechos requerimientos de parte de Su Majestad por Diego de Flóres, el cual iba en dicha capitana por orden de Su Majestad para que por su parecer se gobernase en todo lo tocante a las cosas de la mar». El capitán Antonio Serrano, también a juicio de Vanegas, «se metió más de lo que era razón» y tuvieron que capearlo con el propio galeón real (doc. 6814). Jorge Manrique y Marolín de Juan resaltan que la nao se abandonó «a ojos del enemigo», (doc. 6098), «sin quererla favorecer». (Doc. 6513).

¹⁴⁴⁷ Docs. 5996, 6022, 6098, 6174, 6181, 6236, 6351, 6500 y 6814. Las relaciones y cartas inglesas aportan pocas cosas de interés sobre las vicisitudes del *San Salvador* durante la jornada del 31 de julio (docs. 6093, 6174 y 6234). Una relación anónima dice que la explosión mató a 120 hombres (doc. 6173). La nao *San Salvador* fue fondeada el 3 de agosto en la ensenada de Portland bastante alejada de Weymouth, donde sufrió un saqueo sistemático y desordenado por parte de gran número de personas; estaba muy malparada (doc. 6349). En Portland sería levantado un inventario del servicio de artillería por disposición del Consejo Privado de la Reina, mientras ordenaba enviar urgentemente las municiones a Dover (doc. 6022), en una primera entrega de 88 barriles de pólvora y 1.600 balas de cañón (doc. 6057). El alcalde de Weymouth solicitó y obtuvo la concesión de parte de la artillería del navío para reforzar Portland y alrededores, así como la subasta del resto de los efectos (docs. 6130, 6207 y 6349). El 3 de septiembre se remitieron al Consejo unos inventarios muy pormenorizados de la artillería y efectos que aún permanecían en la nao (docs. 6349 a 6352).

a Portsmouth; hubo 34 supervivientes y se ahogaron 23 hombres, de los que seis eran flamencos y franceses que venían en el navío procedentes de España.¹⁴⁴⁸ El pecio de la nao aún no ha sido localizado.

Juanes de Aguirre, dueño de la nao, reclamó indemnización por su pérdida, y la demanda fue informada desfavorablemente por el duque de Medina Sidonia en julio de 1589.¹⁴⁴⁹

Nao *Santa María de la Rosa* o *Nuestra Señora de la Rosa* (almiranta segunda)

Construida en San Sebastián por Cristóbal de Barros en julio de 1586.¹⁴⁵⁰

Porte: 787 toneles machos.¹⁴⁵¹ Arqueada en El Pasaje en junio de 1587 por los capitanes Antonio de Urquiola y Lope de Tapia dio 949 y 9/20 toneladas de sueldo con el 20% de refacción, 791 y 1/4 toneles machos.¹⁴⁵²

Dimensiones: eslora 56 codos y 3/8; manga 18 codos 1/2 y 1/24; puntal 12 codos 3/4.¹⁴⁵³

Armamento: En la jornada montó veintiséis piezas de artillería.¹⁴⁵⁴

Dotación: El dueño y maestre era el capitán Martín de Villafranca, vecino de San Sebastián, que la mandó construir y falleció de tabardillo en Lisboa el 22 de enero de 1588.¹⁴⁵⁵ Quedó como propietario y maestre su hijo del mismo nombre que es el que figura en las relaciones de la jornada. La nao estaba al mando de Pedro de Garagarza, vecino de San Sebastián, capitán ordinario, maestre y buen piloto de los mares septentrionales, veterano de las campañas de Las Azores con el marqués de Santa Cruz.¹⁴⁵⁶ Los pilotos eran Miguel de Arias y Francisco Manona, italiano.¹⁴⁵⁷ Contramaestre, Pascual de Zaldivia.¹⁴⁵⁸

En Lisboa, gente de mar, 64 hombres; gente de guerra, 233 hombres (88 de la compañía de Lope Ochoa de la Vega, 50 de Cristóbal de Rivero y 95 de Francisco de Bustamante). En La Coruña, 85 de mar y 238 de guerra.¹⁴⁵⁹

Historial: La nao fue embargada en El Pasaje por García de Arze,¹⁴⁶⁰ y quedó alistada desde el 20 de junio de 1587 para servir como primera capitana de Oquendo.¹⁴⁶¹ Tras una salida infructuosa el 11 de septiembre, partió de El Pasaje el 8 de octubre y llegó a Lisboa el 21 siguiente con la escuadra de don Miguel, incorporándose a la armada del marqués de Santa Cruz.¹⁴⁶²

Siguió a las fuerzas del duque de Medina Sidonia desde la salida de Lisboa el 30 de mayo. Tras el temporal que dispersó a las escuadras el 18 de junio, la *Santa María de la Rosa* arribó a Vivero (Lugo, Galicia) el día 22 en conserva de un grupo de navíos al mando de Leyva, muy averiada con pérdida del palo mayor y desaparejada;¹⁴⁶³ las reparaciones se facilitaron gracias a una nave nueva de Ribadeo que proporcionó los materiales necesarios para ello.¹⁴⁶⁴ El 11 de julio, ya en La Coruña desde hacía tres días, con harto trabajo arboló el palo mayor.¹⁴⁶⁵

La nao dio la vela con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia el canal de Inglaterra. En las acciones del día 31, a la altura de Plymouth, cuando Recalde prácticamente en solitario se interpuso a la progresión del grueso de la flota inglesa hacia el cuerpo de batalla español, la nao *Nuestra Señora de la Rosa* se distinguió por el

¹⁴⁴⁸ Doc. 6885. Los avisos de Inglaterra de 27 de noviembre y 3 de diciembre atribuyeron erróneamente el naufragio al navío de Pedro de Valdés (docs. 6892 y 6905).

¹⁴⁴⁹ Doc. 7122.1.

¹⁴⁵⁰ Doc. 3626. COURCY, p. 217, sugiere que la nao podría ser de origen raguseo.

¹⁴⁵¹ Apéndice VIII.

¹⁴⁵² Docs. 2087, 3290, 5052 y 6772. El doc. 6772 le adjudica 945 toneladas.

¹⁴⁵³ Doc. 2087. CASADO da como dimensiones estimadas: eslora 32,65; manga 10,60; puntal 7,11 m.

¹⁴⁵⁴ Doc. 5052. Según el doc. 5122 montó trece piezas gruesas de bronce y doce de hierro colado, en total veinticinco. La artillería que tenía al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 era de trece piezas de bronce y doce de hierro, en total 25 (doc. 3223). A principios de marzo de 1588 necesitaba 19 piezas de artillería (doc. 4410). Juan de Acuña había entregado a esta nao antes de salir de Lisboa un cañón pedrero y una media culebrina todo en bronce de la nueva fundición (doc. 5111).

¹⁴⁵⁵ Docs. 3626, 3927 y 7182 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 1097-1102; JIT, *Otra cara...*, pp. 399, 481 y 526.

¹⁴⁵⁶ Docs. 4268, 4549 y 5673.

¹⁴⁵⁷ Docs. 4135 y 4549; JIT, *Otra cara...*, pp. 328 y 481. En el doc. 5673 figura como almiranta.

¹⁴⁵⁸ JIT, *Otra cara...*, p. 526.

¹⁴⁵⁹ Docs. 5052 y 5734.

¹⁴⁶⁰ Doc. 1509.

¹⁴⁶¹ Docs. 3290 y 3626. Según los docs. 2783 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, s. f. quedó alistada el 20 de junio de 1587.

¹⁴⁶² Docs. 3047, 3146, 3210 y 3211. Un temporal echó a la mar a esta escuadra que fondeó de nuevo en Belém el 29 de octubre (doc. 3211).

¹⁴⁶³ Docs. 5374 y 5379.

¹⁴⁶⁴ Docs. 5306, 5594 y 5673.

¹⁴⁶⁵ Docs. 5669, 5670, 5677, 5678, 5686 y 5931.

apoyo prestado al galeón *San Juan* del almirante.¹⁴⁶⁶ Tras la voladura y posterior apresamiento de la nao almiranta *San Salvador*, el primero de agosto, la *Santa María de la Rosa* pasó a ser la almiranta de la escuadra de Guipúzcoa.¹⁴⁶⁷

Finalizados los combates el 8 de agosto, la nao permaneció en la conserva del cuerpo principal de Medina Sidonia. Se separó del grueso de la armada hacia el 2 o 3 de septiembre con otros 40 navíos, al parecer con la intención de recalar en cabo Clear.¹⁴⁶⁸ El 15 de septiembre, el galeón *San Juan* de Juan Martínez de Recalde en compañía de la nao *San Juan Bautista* de Marcos de Aramburu y un patache, habían logrado fondear por la tarde entre la isla Pereters Main Island (Great Blasket Island, condado de Kerry, Irlanda) y la playa.¹⁴⁶⁹ A las cuatro de la mañana del día 21 saltó viento fuerte que al entablarse derivó en temporal muy duro. A mediodía, desde el *San Juan* se avistó muy malparada la nao *Santa María de la Rosa* que se dirigía hacia el grupo de navíos situado en el fondeadero pidiendo socorro a cañazos mientras largaba un ancla en sus proximidades. Dos horas después, tras garrear, en un momento se fue a pique al tocar en los arrecifes Stromboli, cerca de la Dunmore Head, sin que desde los navíos en las proximidades se apreciaran supervivientes de los quinientos hombres embarcados.¹⁴⁷⁰

En realidad sobrevivió un italiano llamado Juan Antonio Manona, hijo de Francisco, el piloto de la nao. Fue a tierra sobre unas tablas, mientras que su padre moría a manos de uno de los capitanes acusado de haber varado la nao en las rocas a propósito. Sometido a interrogatorio por el gobernador de Dingle, Juan Antonio sería posteriormente ejecutado. Sus declaraciones fueron totalmente inciertas sobre la presencia del príncipe de Ascoli y Miguel de Oquendo a bordo de la nao naufragada. Sin embargo, Manona dio tantos detalles acerca del aspecto y vestuario del príncipe, al que conocía personalmente cuando le vio desembarcar en Calais el 8 de agosto, que en la declaración bien pudiera haberse referido en realidad al cadáver de un personaje principal cuya identidad se desconoce.¹⁴⁷¹

El pecio de la nao *Santa María de la Rosa* fue descubierto a 35 metros de profundidad el 6 de julio de 1968 por un equipo dirigido por Sydney Wignall con la colaboración de Colin Martin. Los objetos rescatados se conservan en el Ulster Museum, Belfast.¹⁴⁷²

Nao *Santa Bárbara*

Construcción cantábrica hacia 1586.

Porte: 400 toneles machos.¹⁴⁷³ Arqueada el 19 de junio de 1587 por los capitanes Antonio de Urquiola y Lope de Tapia en 525 toneladas y 27/40, 438 y 7/8 toneles machos.¹⁴⁷⁴ Cristóbal de Barros la volvió a arquear y dio 435 toneladas y 3/8 de porte.¹⁴⁷⁵

Dimensiones: eslora 47 codos menos 1/8; manga 15 codos y 1/16; puntal 10 codos y 1/2 menos 1/8.¹⁴⁷⁶

Artillería: En la jornada montaba 25 piezas artillería, nueve de bronce de diversos calibres y dieciséis de hierro.¹⁴⁷⁷

¹⁴⁶⁶ Docs. 6111 y 6500.

¹⁴⁶⁷ Así la nombró Oquendo el 24 de septiembre cuando comunicó al Rey que no «hay nueva de la almiranta *Santa María de la Rosa*, entiéndese que arribó sobre Escocia, no sabemos de ella». (Doc. 6510). Según el doc. 5673 esta nao ya era almiranta desde la salida de La Coruña.

¹⁴⁶⁸ Declaración del marinero Manona (doc. 6471).

¹⁴⁶⁹ Docs. 6469, 6472 y 6683.

¹⁴⁷⁰ Doc. 6547. El día 13, en latitud 54 grados, la *Nuestra Señora de la Rosa* al parecer fue avistada por la nao *San Bartolomé* cuando ponía rumbo a tierra por falta de agua o bastimentos (doc. 6541).

¹⁴⁷¹ Docs. 6471, 6523, 6530, 6539, 6547 y 6637.

¹⁴⁷² Véase el catálogo de Lawrence Flanagan, *Ireland's Armada Legacy*, Gloucester, Alan Sutton / Dublin, Gill and Macmillan, 1988.

¹⁴⁷³ Apéndice VIII.

¹⁴⁷⁴ Doc. 2087. El doc. 3290 da 531 y 27/40 toneladas; el doc. 6772 le adjudica 575 toneladas y el doc. 7074 proporciona 521 y $\frac{3}{4}$ toneladas de sueldo.

¹⁴⁷⁵ Doc. 7151.

¹⁴⁷⁶ Doc. 2087. Arqueada de nuevo en Sebastián en julio de 1589 dio: eslora 47 codos $\frac{1}{2}$; manga 15 codos $\frac{1}{12}$; puntal 10 $\frac{1}{3}$ (doc. 7133.2). CASADO da como dimensiones estimadas: eslora 27,30; manga 8,67; puntal 5,34 m.

¹⁴⁷⁷ AGS, CMC, S. época, leg. 460, fols. 142v y ss. La artillería que montaba al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 era de dos piezas de bronce y seis de hierro, en total ocho (doc. 3223). A principios de marzo de 1588 necesitaba 18 piezas de artillería (doc. 4410). Juan de Acuña había entregado a esta nao antes de salir de Lisboa cuatro cañones pedreros de bronce de la nueva fundición, dos medias culebrinas de metal y dos piezas de hierro colado (doc. 5111).

Dotación: Dueño y maestro el capitán Francisco de Segura,¹⁴⁷⁸ gobernador y vecino de San Sebastián, que falleció el 23 de septiembre de 1588 al entrar en El Pasaje, de regreso de la jornada. Después, fueron maestros Pedro de Gálatas y Domingo de Arizpe desde el 25 de abril de 1589. En julio de 1589 su maestro era Juan de Arizpe.¹⁴⁷⁹ Piloto, Domingo de Berio, fallecido en Lisboa el 26 de febrero de 1588.

En Lisboa, gente de mar, 45 hombres; gente de guerra, 154 hombres (67 de la compañía de Martín de Gallipienso y 87 de Antonio Enríquez). En La Coruña, 47 de mar y 135 de guerra.¹⁴⁸⁰

Historial: Embargada en El Pasaje en 27 de febrero de 1587 por el corregidor doctor Mandojana en ausencia del capitán general de Guipúzcoa García de Arze, sirvió desde el 15 de mayo de 1587.¹⁴⁸¹ Tras una salida infructuosa el 11 de septiembre, partió de El Pasaje el 8 de octubre con la escuadra de Miguel de Oquendo y llegó a Cascaes (Lisboa) el 21 siguiente, incorporándose a la armada del marqués de Santa Cruz.¹⁴⁸²

Iniciada la empresa, navegó en conserva del galeón *San Martín*, capitana general del duque de Medina Sidonia, desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 21 siguiente.¹⁴⁸³

La nao se hizo a la mar con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia el canal de Inglaterra. Tras el fondeo en Calais del día 6 y el episodio de los brulotes la noche del 7 al 8, el galeón *San Martín* mantuvo este día un intenso duelo artillero con un escuadrón del enemigo, formado probablemente por el *Victory* de John Hawkins, y otros navíos –el *Mary Rose* de Edward Fenton, el *Dreadnought* de George Beeston y el *Swallow* de Richard Beeston– que lo rodearon, en ocasiones a tiro de arcabuz. Los ingleses cesaron el ataque a la capitana española y acompañantes hacia las 15.00 horas, abandonándolos sin lograr su destrucción que debieron suponer imposible, para dirigirse hacia el centro de la armada. En esta acción parcial intervinieron señaladamente el galeón *San Marcos*, que siempre se mantuvo en las proximidades de Medina Sidonia, y entre otros, la *Santa Bárbara*, de la escuadra de Oquendo, capitán Francisco de Segura.¹⁴⁸⁴ En las acciones del Canal contra la flota inglesa esta nao consumió las siguientes municiones: día 31 de julio, veinte disparos con bala de hierro y seis de piedra; día primero de agosto, 23 disparos con bala de hierro y cinco de piedra; días 2, 3 y 4 de agosto, 47 disparos con bala de hierro; día 8 de agosto, 111 disparos con bala de hierro, de ellos 53 en las proximidades del galeón *San Martín*, y 56 de piedra.¹⁴⁸⁵

Emprendió el viaje de retorno a España alrededor de las islas Británicas en conserva del cuerpo principal de la armada. El 27 de agosto, al norte de Irlanda, la nao paró a cañonazos y reconoció una urca mercante.¹⁴⁸⁶

Entró en El Pasaje el 23 de septiembre en conserva de la nao *Santa Ana*, de Oquendo. Llegó con 54 hombres de mar, 141 soldados de las compañías de Antonio Enríquez y Martín de Gallipienso y 50 enfermos, con mucha necesidad de carena.¹⁴⁸⁷ Se dio la triste circunstancia de fallecer Francisco de Segura, dueño y capitán de la *Santa Bárbara*, el mismo día 23 al entrar la nao en Pasaje.¹⁴⁸⁸ El 6 de febrero de 1589 permanecía en el mismo puerto.¹⁴⁸⁹ Fue arqueada en San Sebastián el uno y dos de julio de 1589.¹⁴⁹⁰ Continuó invernando en El Pasaje hasta que, una vez reparada y lista, partió con la escuadra

¹⁴⁷⁸ Doc. 5673.

¹⁴⁷⁹ Docs. 7133.2 y AGS, S. serie, leg. 460, fol. 1 (expediente de la nao).

¹⁴⁸⁰ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de las personas (doc. 5444).

¹⁴⁸¹ Docs. 1509, 2783, 3290 y 7182; AGS, CMC, S. época, legs. 460, fols. 1-49 y 1208, fols. 797-818; JIT, *Otra cara...*, p. 484.

¹⁴⁸² Docs. 3047, 3146, 3210 y 3211. Un temporal echó a la mar a esta escuadra que fondeó de nuevo en Belém el 29 de octubre (doc. 3211).

¹⁴⁸³ Docs. 5361 y 5376.

¹⁴⁸⁴ Docs. 6125, 6236, 6238, 6239, 6478, 6500, 6566 y 6814.

¹⁴⁸⁵ AGS, CMC, S. época, leg. 460, fols. 166v y 167. Los datos difieren de los proporcionados por PARKER, «*The Dreadnought revolution...*», p. 281.

¹⁴⁸⁶ *Ibidem*.

¹⁴⁸⁷ Docs. 6503 a 6505, 6507, 6599 y 6832. Existen diferencias entre los datos de los docs. 6504 y 6507. Necesitaba un bauprés nuevo (doc. 6961). Véase en los docs. 6851 a 6853 la gente de mar existente al pasar la muestra del 12 de noviembre y lo que se debía al navío y a estas personas hasta fin de octubre.

¹⁴⁸⁸ JIT, *Otra cara...*, p. 484.

¹⁴⁸⁹ Doc. 7048.

¹⁴⁹⁰ Doc. 7133.2.

del capitán Antonio de Urquiola para integrarse en Santander a la armada a cargo de Alonso de Bazán, con el cometido de prestar servicio de guardar las costas peninsulares y recibir las flotas que venían de las Indias. En el viaje desde Santander a La Coruña en septiembre de 1589, cuando era almiranta de la escuadra de Guipúzcoa llevando a bordo a Juan Martínez de Zurbarán, mantuvo sendas escaramuzas con navíos y pataches ingleses sobre Viana y los Corrubedos. El 20 de julio y 24 de septiembre de 1590 seguía en Ferrol con la escuadra de Urquiola, siendo capitán y maestre Domingo de Arizpe;¹⁴⁹¹ y en febrero de 1591 estaba en San Sebastián o El Pasaje, desde donde regresó a Ferrol.

Con la escuadra de Antonio de Urquiola, una de las de la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 109 hombres de guerra y 84 de mar y participó en la jornada de las Azores, donde el general español sorprendió a lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole al abandono de las aguas del archipiélago; de este modo se salvaron las flotas y entró en Lisboa el 12 de octubre.¹⁴⁹²

Por orden de Su Majestad fue despedida el 21 de febrero de 1592.¹⁴⁹³

Nao San Esteban o Santistevan

Construida en el Cantábrico hacia 1586.

Porte: Arqueada en El Pasaje en junio de 1587 por los capitanes Antonio de Urquiola y Lope de Tapia, dio 736 y 3/20 toneladas de sueldo con el 20% de refacción, 613 y 3/4 toneles machos.¹⁴⁹⁴

Dimensiones: eslora 53 codos y medio menos 1/24; manga 17 codos menos 1/16; puntal 11 codos y medio menos 1/12.¹⁴⁹⁵

Armamento: En la jornada montó 26 piezas de artillería.¹⁴⁹⁶

Dotación: Dueño Francisco de Elorriaga, vecino de Orio y Zumaya; maestre San Juan o Juanes o Joanes de Aranívar, vecino de la villa de Orio, puesto por el dueño y muerto en la mar durante la campaña;¹⁴⁹⁷ después, maestre, el piloto Juan o Joan Sáenz o Sanz de Basurto.¹⁴⁹⁸ Contra maestre, Pedro de Salaberria.

En Lisboa, gente de mar, 68 hombres; gente de guerra, 196 hombres (102 de la compañía de Francisco Marín Centeno y 94 de la de Sancho Sánchez de la Rocha). En La Coruña, 73 de mar y 201 de guerra.¹⁴⁹⁹

Historial: Embargada por García de Arze,¹⁵⁰⁰ fue alistada desde el 8 de julio de 1587 para servir como primera almiranta de Miguel de Oquendo.¹⁵⁰¹ Tras una salida infructuosa el 11 de septiembre, salió de El Pasaje el 8 de octubre con la escuadra de este general y llegó a Lisboa el día 21 siguiente, incorporándose a la armada del marqués de Santa Cruz.¹⁵⁰²

Con las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 21 siguiente.¹⁵⁰³

La nao se hizo de nuevo a la mar con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia el canal de Inglaterra. Su actuación en las acciones con la flota inglesa, los días 31 de julio a 8 de agosto, pasó inadvertida en las relaciones

¹⁴⁹¹ Docs. 7182; AGS, CS, S. serie, leg. 292.

¹⁴⁹² MN, SB, ms. 391, docs. 1066, 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

¹⁴⁹³ AGS, CMC, S. época, leg. 460, fols. 1 y ss.

¹⁴⁹⁴ Docs. 2087, 3290 y 6772. El apéndice VIII le adjudica 612 toneles machos.

¹⁴⁹⁵ Doc. 2087. CASADO da como dimensiones estimadas: eslora 30,04; manga 9,75; puntal 6,54 m.

¹⁴⁹⁶ Doc. 5052. La artillería que montaba al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 era de dos piezas de bronce y diez de hierro, en total doce (doc. 3223). A principios de marzo de 1588 necesitaba treinta (*sic*) piezas de artillería (doc. 4410). Juan de Acuña había entregado a esta nao antes de salir de Lisboa cuatro cañones pedreros y tres medios cañones, todo de bronce de la nueva fundición, y dos medias culebrinas con encabalgamientos de mar y tierra (doc. 5111).

¹⁴⁹⁷ Docs. 2087, 3208, 5673 y 7177.

¹⁴⁹⁸ Doc. 4549; JIT, *Otra cara...*, p. 328.

¹⁴⁹⁹ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de personas (doc. 5444).

¹⁵⁰⁰ Doc. 1509.

¹⁵⁰¹ Docs. 2783 y 3290.

¹⁵⁰² Docs. 3047, 3146, 3210 y 3211. Un temporal echó a la mar a esta escuadra que fondeó de nuevo en Belém el 29 de octubre (doc. 3211).

¹⁵⁰³ Docs. 5361 y 5376.

consultadas de la jornada. Durante la navegación de regreso a España siguió la derrota del cuerpo principal de la armada hasta destacarse por el mal tiempo probablemente a mediados de septiembre.

El mismo día de abandonar el estuario del Shannon las dos urcas y cuatro pataches que habían acompañado a la nave *Anunciada* hasta su último fondeadero, avistaron el 20 de septiembre una nave de la escuadra de Oquendo, casi con seguridad la nao *San Esteban*. El sargento de infantería Alonso de Porres, embarcado en el patache *La Concepción* de Lastero, se destacó para reconocerla y hablar con ella; respondió «que no sabían en la parte donde estaban, ni llevaban piloto ni maestre ni capitán porque se habían muerto y que padecían mucha necesidad de bastimentos». Siguió al grupo hasta que por temporal, la misma noche del encuentro, que debió ser entre el 20 y el 21 de septiembre, los pataches y urcas se separaron de ella.¹⁵⁰⁴

La nao *San Esteban* naufragó aquella noche del 20 al 21 de septiembre sobre Doonbeg, al sur de Mutton Island, un poco más al norte del estuario del Shannon, donde había permanecido fondeado una semana el grupo de *La Anunciada*. Desaparecieron cerca de doscientos hombres y 60 fueron hechos prisioneros. En las mismas fechas, el galeón *San Marcos* de la escuadra de Portugal naufragó en unos arrecifes entre Mutton Island y Lurga Point dejando cuatro supervivientes. Los prisioneros de ambos navíos fueron conducidos ante Boecius Clancy, sheriff de Clare, y tras un breve encarcelamiento, serían ahorcados públicamente en una colina todavía hoy llamada «Cnoc na Croaire» (colina de las Horcas).¹⁵⁰⁵

Nao Santa Marta

Construida en San Sebastián hacia 1586. Nao buena y velera, según el propio Oquendo.¹⁵⁰⁶

Porte: Arqueada en El Pasaje en junio de 1587 por los capitanes Antonio de Urquiola y Lope de Tapia dio 548 y 3/40 toneladas de sueldo con el 20% de refacción, 457 y 7/8 toneles machos.¹⁵⁰⁷ Medida de nuevo por Cristóbal de Barros le adjudicó 463 toneladas de porte.¹⁵⁰⁸

Dimensiones: eslora 47 codos y 3/8; manga 15 codos 2/3 menos 1/32; puntal 10 codos y 1/2 menos 1/8.¹⁵⁰⁹

Armamento: En la jornada montaba tres medias culebrinas, dos medios cañones, dos pedreros y dos esmeriles, todo en bronce, y once de hierro colado, en total veinte piezas de artillería.¹⁵¹⁰

Dotación: Construida a costa del capitán Miguel de Oquendo, era propiedad del capitán Sebastián de Urrezti, vecino de San Sebastián y deudo de Recalde, cuando fue embargada por García de Arze.¹⁵¹¹ Fallecido Urrezti de tabardillo en Lisboa a finales de enero de 1588, la adquirió Oquendo¹⁵¹² y quedó como capitán y maestre Martín Pérez de Egusquiza, vecino de San Sebastián,¹⁵¹³ muerto a su vez en la mar el 10 de septiembre del mismo año, siendo sucedido por Juanes de Asusayn y posteriormente por Martín de Durango.¹⁵¹⁴

¹⁵⁰⁴ Doc. 6624. El sargento Porres refiere en este documento que el avistamiento de la nave de la escuadra de Oquendo se produjo el día 20 de septiembre, pero como sabemos que las urcas y los pataches abandonaron su fondeadero el 21, puede que el patache donde iba embarcado fuese destacado previamente al avistar la nao.

¹⁵⁰⁵ Docs. 6469, 6530, 6547, 6637 y 6701; MARTIN & PARKER, p. 369; FALLON, pp. 143-149. John Popham en carta a Burghley decía el 20 de septiembre que días atrás los lugareños habían avistado cuatro navíos grandes hacia la bahía de Galway, uno de ellos, era quizá la nao *San Esteban* (doc. 6469). Se informó al vicepresidente de Munster que habían naufragado «dos navíos grandes en la costa de Thomond, de los que perecieron 700 hombres y 150 fueron hechos prisioneros». (Docs. 6547 y 6637); este último documento dice que se ahogaron entre 700 a 800 y el número de prisioneros lo rebaja a 50. Entre los muertos figuraban el capitán Francisco Marín Centeno (doc. 6920) y el maestre y piloto Sanz de Basurto (MN, Col. VP, t. 1.º, doc. 30). También perecieron Sanz de Basurto, sus tres hijos y un yerno (MN, VP, ms. 40, doc. 30, fol. 43).

¹⁵⁰⁶ Doc. 5071.

¹⁵⁰⁷ Docs. 2087, 3290, 5052, 7074 y 6772. El apéndice VIII le adjudica 456 toneles machos.

¹⁵⁰⁸ Doc. 7151.

¹⁵⁰⁹ Doc. 2087. Arqueada de nuevo en San Sebastián en julio de 1589 dio: eslora 47 codos; manga 15 codos 2/3; puntal 10 codos 1/4 (doc. 7133.2). CASADO proporciona como dimensiones estimadas: eslora 27,01; manga 9,00; puntal 5,89 m.

¹⁵¹⁰ Docs. 4727 y 5052. La artillería que montaba al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 era de tres piezas de bronce y once de hierro, en total catorce (doc. 3223). A principios de marzo de 1588 necesitaba 18 piezas de artillería (doc. 4410). Juan de Acuña había entregado a esta nao antes de salir de Lisboa tres medias culebrinas de metal y un tercio de cañón de la nueva fundición y cuatro piezas de hierro colado (doc. 5111). Según el doc. 5122 montaba trece piezas.

¹⁵¹¹ Docs. 2087 y 3387. Urrezti fue nombrado capitán ordinario de mar por cédula real de 28 de mayo de 1588 (doc. 1903).

¹⁵¹² Doc. 5071.

¹⁵¹³ Doc. 5673.

¹⁵¹⁴ AGS. CS, CS, S. serie, leg. 280, fols. 1135 y ss.

En Lisboa, gente de mar, 63 hombres; gente de guerra, 173 hombres (93 de la compañía de Antonio Centeno y 80 de la de Andrés de Mújica). En La Coruña, 73 de mar y 166 de guerra.¹⁵¹⁵

Historial: Fue embargada por García de Arze en abril de 1587 para servir en la armada que se aprestaba en Lisboa,¹⁵¹⁶ y alistada desde el 15 de mayo de 1587.¹⁵¹⁷ En su primer viaje, a la salida de El Pasaje, tocó con la quilla en una piedra y estaba trabajada cuando se incorporó a la escuadra de Guipúzcoa.¹⁵¹⁸ Tras una salida infructuosa el 11 de septiembre, partió de El Pasaje el 8 de octubre con la escuadra de Miguel de Oquendo y llegó a Lisboa el 21 siguiente, quedando agregada a la armada del marqués de Santa Cruz.¹⁵¹⁹ A finales de noviembre de 1587 reparó la vía de agua que sufría desde la salida de El Pasaje.¹⁵²⁰

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la partida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Entró de arribada en Vivero hacia el día 22 con un grupo de navíos.¹⁵²¹ Se reunió en La Coruña con el resto de la armada el 8 de julio.¹⁵²²

La nao dio la vela con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia el canal de Inglaterra. Su actuación en las acciones con la flota inglesa, los días 31 de julio a 8 de agosto, pasó inadvertida en las relaciones consultadas de la jornada. Durante la navegación de regreso a España siguió la derrota del cuerpo principal de la armada hasta entrar en El Pasaje el 23 de septiembre en conserva de la nao *Santa Ana*, de Oquendo. Llegó en muy mal estado con 84 hombres de mar, 193 soldados de las compañías de Antonio Centeno y Andrés de Mújica y 80 enfermos.¹⁵²³ El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje.¹⁵²⁴ Fue arqueada en San Sebastián el uno y dos de julio del mismo año.¹⁵²⁵

La viuda de Oquendo, doña María de Çandátegui, propietaria de la nao, solicitó a Su Majestad el licenciamiento de su navío (31 de octubre de 1589). La petición fue reiterada en julio de 1590 cuando la nao servía en la armada de Alonso de Bazán y el Consejo emitió su parecer al Rey favorable a que fuese devuelta a su propietaria.¹⁵²⁶ El 8 de febrero de 1591 seguía en la provincia de Guipúzcoa.¹⁵²⁷ El 28 de noviembre de 1591 se encontraba en Ferrol con el capitán y maestre Martín de Durango.¹⁵²⁸ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Nao San o Santa Buenaventura

Construida en astilleros del mar Cantábrico antes de 1582.

Porte: 352 toneles machos.¹⁵²⁹ Arqueada en El Pasaje en junio de 1587 por los capitanes Antonio de Urquiola y Lope de Tapia dio 379 y 1/5 toneladas de sueldo con el 20% de refacción, 317 toneles macho.¹⁵³⁰ Medida de nuevo por Cristóbal de Barros arrojó 329 toneladas y media de porte.¹⁵³¹

¹⁵¹⁵ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de las personas (doc. 5444).

¹⁵¹⁶ Doc. 1509.

¹⁵¹⁷ Docs. 2783 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fol. 1134.

¹⁵¹⁸ Doc. 3345; JIT, *Otra cara...*, pp. 698 y 699.

¹⁵¹⁹ Docs. 3047, 3146, 3210 y 3211. Un temporal echó a la mar a esta escuadra y tuvo que fondear de nuevo en Belém el 29 de octubre (doc. 3211).

¹⁵²⁰ Doc. 3388.

¹⁵²¹ Docs. 5366 y 5376.

¹⁵²² Docs. 5669 y 5686.

¹⁵²³ Docs. 6503 a 6505, 6507 y 6772. Existen diferencias entre los datos de los docs. 6504 y 6507. El primero de octubre tenía 60 hombres de mar y 191 soldados (doc. 6599). Su estado al llegar a El Pasaje se desprende de las necesidades contenidas en el doc. 6832. Precisaba reparaciones en la arboladura (doc. 6961). Véase en los docs. 6851 a 6853 la gente de mar existente al pasar la muestra del 12 de noviembre y lo que se debía al navío y a estas personas hasta fin de octubre.

¹⁵²⁴ Doc. 7048. Allí fue arqueada en julio de 1589 (doc. 7133.2).

¹⁵²⁵ Doc. 7133.2.

¹⁵²⁶ JIT, *Otra cara...*, pp. 698, 699 y 774. El 24 de septiembre de 1590 estaba en Ferrol con la armada de Alonso de Bazán (MN, SB, ms. 391, doc. 1066).

¹⁵²⁷ Doc. 7171.

¹⁵²⁸ AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

¹⁵²⁹ Apéndice VIII.

¹⁵³⁰ Docs. 2087, 3229, 6772 y 7074.

¹⁵³¹ Doc. 7151.

Dimensiones: eslora 42 codos y medio y 1/8; manga 14 codos menos 1/8; puntal 9 codos.¹⁵³²

Armamento: En la jornada montó 21 piezas de artillería.¹⁵³³

Dotación: Dueño el capitán Juan Pérez de Arriola Urañadi, vecino de San Sebastián,¹⁵³⁴ maestre Domingo de Uzarraga y piloto Joan de Uzarraga o Juanes de Usarraga, ambos vecinos de Deva.¹⁵³⁵

En Lisboa, gente de mar, 53 hombres; gente de guerra, 168 hombres (93 de la compañía de Diego de Costilla y 75 de la de Jorge Arias de Arvieta o Arbieta). En La Coruña, 54 de mar y 158 de guerra.¹⁵³⁶

Historial: Participó en las jornadas de la isla Tercera con la armada de Álvaro de Bazán (1582 y 1583).¹⁵³⁷ Fue embargada por García de Arze,¹⁵³⁸ y quedó alistada desde el 10 de mayo de 1587.¹⁵³⁹ Tras una salida infructuosa el 11 de septiembre, partió de El Pasaje el 8 de octubre con la escuadra de Miguel de Oquendo y llegó a Lisboa el 21 siguiente, incorporándose a la armada del marqués de Santa Cruz.¹⁵⁴⁰

Agregada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña donde ya se encontraba el día 21 siguiente.¹⁵⁴¹ La nao se hizo a la mar con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia el canal de Inglaterra. Su actuación en las acciones con la flota inglesa, los días 31 de julio a 8 de agosto, pasó inadvertida en las relaciones de la jornada consultadas.

Entró en El Pasaje el 23 de septiembre en conserva de la nao *Santa Ana*, de Oquendo. Llegó con 55 hombres de mar y 168 soldados de las compañías de Diego de Costilla y Jorge Arias de Arvieta y 42 enfermos.¹⁵⁴² El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje.¹⁵⁴³ Fue arqueada en San Sebastián el uno y dos de julio de 1598.¹⁵⁴⁴ El 3 de septiembre de 1590 estaba en Ferrol con la escuadra de Antonio de Urquiola.¹⁵⁴⁵ El 16 de diciembre de 1593 se dio razón de las cuentas para su fenecimiento.¹⁵⁴⁶

Nao *María San Juan o María y San Juan*

Construida en 1578 en San Sebastián por Cristóbal de Barros por encargo de Martín de Villafranca.¹⁵⁴⁷

Porte: Arqueada en El Pasaje en junio de 1587 por los capitanes Antonio de Urquiola y Lope de Tapia dio 291 toneladas y 6/8 de sueldo con el 20% de refacción, 243 toneles machos y 1/8.¹⁵⁴⁸

Dimensiones: eslora 40 codos; manga 12 codos 7/12; puntal 8 codos y 1/8.¹⁵⁴⁹

Armamento: En la jornada montó doce piezas de artillería.¹⁵⁵⁰

¹⁵³² Doc. 2087. Arqueada de nuevo en San Sebastián en julio de 1589 dio: eslora 43 codos 1/3; manga 13 codos 11/12; puntal 9 codos 1/2 (doc. 7133.2). CASADO proporciona como dimensiones: eslora 24,90; manga 8,09; puntal 5,46 m.

¹⁵³³ Doc. 5052. La artillería que montaba al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 era de dos piezas de bronce y catorce de hierro, en total dieciséis (doc. 3223). A principios de marzo de 1588 necesitaba doce piezas de artillería (doc. 4410). Según el doc. 5122 llevaba dieciocho piezas.

¹⁵³⁴ Docs. 5673 y 7177.

¹⁵³⁵ Doc. 4549. JIT, *Otra cara...*, p. 329.

¹⁵³⁶ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹⁵³⁷ PAZZIS, p. 241.

¹⁵³⁸ Doc. 1509. Este doc. dice que Arriola era de Deva.

¹⁵³⁹ Doc. 2783. El doc. 3290 da como fecha el 15 de mayo de 1587.

¹⁵⁴⁰ Docs. 3047, 3146, 3210 y 3211. Un temporal echó a la mar a esta escuadra que fondeó de nuevo en Belém el 29 de octubre (doc. 3211).

¹⁵⁴¹ Docs. 5361 y 5376.

¹⁵⁴² Docs. 6503 a 6505, 6507 y 6772. Existen diferencias entre los datos de los docs. 6504 y 6507. El primero de octubre tenía 55 hombres de mar y 159 soldados (doc. 6599). Su estado al llegar a El Pasaje se desprende de las necesidades contenidas en el doc. 6832. Véase en los docs. 6851 a 6853 la gente de mar existente al pasar la muestra del 12 de noviembre y lo que se debía al navío y a estas personas hasta fin de octubre.

¹⁵⁴³ Doc. 7048.

¹⁵⁴⁴ Doc. 7133.2.

¹⁵⁴⁵ AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

¹⁵⁴⁶ *Ibidem*, leg. 1208.

¹⁵⁴⁷ Doc. 3626.

¹⁵⁴⁸ Doc. 2087, 3290, 6772 y 7074. El apéndice VIII da 242 toneles machos.

¹⁵⁴⁹ Doc. 2087. CASADO da como dimensiones estimadas: eslora 22,04; manga 7,15; puntal 4,80 m.

¹⁵⁵⁰ Doc. 5052. Según el doc. 5122 montaba veinte piezas gruesas. La artillería que tenía al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 era de diez piezas de hierro (doc. 3223). A principios de marzo de 1588 necesitaba diez piezas de artillería (doc. 4410). Juan de Acuña había entregado a esta nao dos piezas de hierro antes de salir de Lisboa (doc. 5111).

Dotación: Dueño, Martín de Villafranca desde su construcción; vendida en Sevilla en 1582 para servir en la carrera de las Indias.¹⁵⁵¹ Después, dueño, capitán y maestre Juan Sebastián de Echaçarreta o Chaçarreta, vecino de San Sebastián, nombrado y puesto por su padre Joanes de Echaçarreta, dueño de la nao y también vecino de San Sebastián.¹⁵⁵² Piloto Antón de Echaburu, muerto en la jornada.¹⁵⁵³

En Lisboa, gente de mar, 30 hombres; gente de guerra, 110 hombres de la compañía de Diego Suárez. En La Coruña, 40 de mar y 95 de guerra.¹⁵⁵⁴

Historial: Sirvió en la carrera de las Indias desde 1578 a 1582.¹⁵⁵⁵ Fue embargada en El Pasaje por García de Arce el 10 de abril de 1586.¹⁵⁵⁶ La nao prestó servicio desde el 15 de mayo de 1587.¹⁵⁵⁷ Tras una salida infructuosa el 11 de septiembre, salió de Pasajes el 8 de octubre con la escuadra de Miguel de Oquendo y llegó a Lisboa el 21 siguiente, agregándose a la armada del marqués de Santa Cruz.¹⁵⁵⁸

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Entró de arribada en Vivero hacia el día 22 con un grupo de navíos.¹⁵⁵⁹ Se reunió en La Coruña con el resto de la armada el viernes 8 de julio.¹⁵⁶⁰ La nao se hizo a la mar con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia el canal de Inglaterra. Su actuación en las combates con la flota inglesa, los días 31 de julio a 8 de agosto, pasó inadvertida en las relaciones de la jornada consultadas.

El 11 de octubre de 1588 entró de arribada en Lisboa con Diego Suárez, y la infantería pasó a reforzar la guarnición de su castillo. El Rey encargó en diciembre de 1588 su inmediata reparación pues había llegado en muy mal estado.¹⁵⁶¹ El 24 de julio de 1589 se desembargó y despidió en el mismo puerto, cuando Juan Sebastián de Echaçarreta seguía embarcado como maestre.¹⁵⁶²

Nao *Santa Cruz*

Construcción cantábrica.¹⁵⁶³ Era vieja y mala.¹⁵⁶⁴

Porte: 680 toneladas de sueldo, 336 toneles machos.¹⁵⁶⁵ Arqueada por Cristóbal de Barros dio 403 toneladas de porte.¹⁵⁶⁶ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 360 escudos.¹⁵⁶⁷

Dimensiones: eslora 45 codos 8/12; manga 15 codos 4/12; puntal 8 codos 1/12.¹⁵⁶⁸

Armamento: En la jornada llevó dos cañones pedreros, dos medias culebrinas y dos versos o esmeriles, todo de bronce, y doce piezas de hierro colado, en total 18 piezas de artillería.¹⁵⁶⁹

Dotación: Dueño, Nicolás de Rodas o Nicolao de Roda y Lanza; maestre Diego de Cabrera.¹⁵⁷⁰ Contramaestre Nicolás Silvestre; condestable, Gonzalo de Echeverri, muerto en la jornada.¹⁵⁷¹

¹⁵⁵¹ Doc. 3626.

¹⁵⁵² Docs. 5673 y 7177.

¹⁵⁵³ MN, VP, ms. 71-120.

¹⁵⁵⁴ Docs. 5052 y 5734.

¹⁵⁵⁵ Doc. 3626.

¹⁵⁵⁶ Docs. 593 y 1509.

¹⁵⁵⁷ Docs. 2783 y 3290.

¹⁵⁵⁸ Docs. 3047, 3146, 3210 y 3211. Un temporal echó a la mar a esta escuadra que fondeó de nuevo en Belém el 29 de octubre (doc. 3211).

¹⁵⁵⁹ Docs. 5366 y 5376.

¹⁵⁶⁰ Docs. 5669, 5686 y 5931.

¹⁵⁶¹ Docs. 6772, 6785 y 6819.

¹⁵⁶² AGS, CMC, 2ª época, leg. 1208.

¹⁵⁶³ Según PAZZIS, p. 310, fue de construcción mediterránea del año 1551.

¹⁵⁶⁴ Docs. 6866 y 6961. Ambos documentos la incluyen en la escuadra de Andalucía. Según el doc. 7133.2 era «nao bien proporcionada».

¹⁵⁶⁵ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII. Los docs. 2316, 2318, 2379 y 3605 dan de porte 600 toneladas.

¹⁵⁶⁶ Doc. 7151.

¹⁵⁶⁷ Doc. 6864. Este documento le señala 600 toneladas de sueldo.

¹⁵⁶⁸ Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO, eslora 26,24; manga 8,81; puntal 4,64 m.

¹⁵⁶⁹ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al ser embargada tenía diez piezas de hierro (doc. 1772). El 21 de junio de 1587 montaba cinco piezas de artillería de bronce, «dos de cuchara y tres de cámara» y nueve de hierro colado (doc. 2127). El 29 de diciembre de 1587 llevaba cinco piezas de artillería de bronce y once de hierro (doc. 3605). El doc. 5052 rebaja el número a 16 piezas.

¹⁵⁷⁰ Docs. 2316, 2318, 2379, 3176, 5673, 6513 y 6599.

¹⁵⁷¹ MN, VP, ms. 71-120.

En Lisboa, gente de mar, 32 hombres; gente de guerra, 156 hombres (*sic*) (84 de la compañía de Fernando Carrillo y 76 de la de Juan Posa o Poza de Santiso). En La Coruña, 40 de mar y 125 de guerra.¹⁵⁷²

Historial: Con Diego Flóres participó en la expedición del estrecho del Magallanes (1583). Dio carena en Sevilla en febrero de 1587 cuando se alistaba para incorporarse a la flota de Nueva España.¹⁵⁷³ Fue una de las escogidas junto con otras catorce y embargadas el 14 de mayo de 1587 por orden del duque de Medina Sidonia con objeto de llevar bastimentos y pertrechos a Lisboa lo que efectuó en julio del mismo año integrada en la armada del conde de Santa Gadea.¹⁵⁷⁴

Traspasada a Oquendo hacia el 15 de enero de 1588 por disposición del marqués de Santa Cruz, para igualar el número de naos de la escuadra de Guipúzcoa con la de Pedro de Valdés.¹⁵⁷⁵

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña donde ya se encontraba el día 21 siguiente.¹⁵⁷⁶ La nao se hizo a la mar con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia el canal de Inglaterra. Su actuación en las acciones con la flota inglesa, los días 31 de julio a 8 de agosto, pasó inadvertida en las relaciones de la jornada consultadas. Al llegar a Santander traía a bordo 16 quintales de pólvora y 180 balas de artillería; como salió de Lisboa con 30 y 900, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 14 quintales de pólvora y 720 proyectiles de artillería.¹⁵⁷⁷

Entró en Santander el 22 de septiembre con el Duque,¹⁵⁷⁸ donde se encontraba el 20 de octubre.¹⁵⁷⁹ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 31 hombres;¹⁵⁸⁰ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la nao.¹⁵⁸¹ Fue despedida el 30 de diciembre de 1588 por ser vieja, aunque el 23 de febrero de 1589 seguía en Santander,¹⁵⁸² y allí fue arqueada en abril del mismo año.¹⁵⁸³ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Urca *La Doncella*

De construcción alemana.

Porte: 500 toneladas de sueldo, unos 415 toneles machos.¹⁵⁸⁴

Dimensiones estimadas: eslora 27,92; manga 9,01; puntal 5,00 m.

Armamento: El 29 de diciembre de 1587 montaba dos piezas de artillería de bronce y catorce de hierro, en total dieciséis.¹⁵⁸⁵ Con ellas participó en la jornada de 1588.

Dotación: Dueño y capitán Juan del Rodeno o Brodeno o Brodan en octubre de 1587.¹⁵⁸⁶ Después, capitán, Miguel de Santiago;¹⁵⁸⁷ maestro Antonio Méndez.¹⁵⁸⁸

En Lisboa, gente de mar, 32 hombres; gente de guerra, 156 hombres (80 de la compañía de Diego Cascarro y 76 de la de Juan Posa o Poza de Santiso). En La Coruña, 29 de mar y 112 de guerra.¹⁵⁸⁹

¹⁵⁷² Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

¹⁵⁷³ AGS, GA, leg. 214-92.

¹⁵⁷⁴ Docs. 1716, 1719, 1772, 2316, 2318, 2379 y AGS, CMC, leg. 1208, s. f.

¹⁵⁷⁵ Doc. 3755.

¹⁵⁷⁶ Docs. 5361 y 5376.

¹⁵⁷⁷ Docs. 5052 y 6835. Parece exagerado el número de proyectiles consumidos.

¹⁵⁷⁸ Doc. 6513.

¹⁵⁷⁹ Doc. 6772.

¹⁵⁸⁰ Doc. 6861.

¹⁵⁸¹ Docs. 6866 y 6961. Este último documento la incluye en la escuadra de Andalucía.

¹⁵⁸² Doc. 7075.

¹⁵⁸³ Doc. 7133.2.

¹⁵⁸⁴ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹⁵⁸⁵ Docs. 3603 y 5052. De ellas se salvaron dos pedreros, dos sacres, cinco piezas de hierro colado y cinco quintales de pólvora cuando, una vez regresada de la campaña, se perdió en Santander (doc. 6835). Según el doc. 5122 montaba veintitrés piezas.

¹⁵⁸⁶ Doc. 3177.

¹⁵⁸⁷ Doc. 5673.

¹⁵⁸⁸ Doc. 5379.

¹⁵⁸⁹ Docs. 5052 y 5734.

Historial: Agregada a la escuadra de treinta urcas de Juan Gómez de Medina que se encontraban en Cádiz tras el ataque de Drake, salió de la bahía gaditana y pasó a Lisboa. Con la armada del marqués de Santa Cruz participó en la campaña de las Azores de julio a septiembre de 1587.¹⁵⁹⁰ A consecuencia de la reorganización del 16 de enero de 1588, en febrero siguiente ya había pasado a la escuadra de Guipúzcoa.¹⁵⁹¹

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Entró de arribada en Vivero el día 22 con un grupo de navíos encabezado por Alonso Martínez de Leyva.¹⁵⁹² Se reunió en La Coruña con el resto de la armada el viernes 8 de julio.¹⁵⁹³ La nao dio la vela con la armada desde el puerto gallego el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, dirigiéndose hacia el canal de Inglaterra.

Al amanecer del 4 de agosto, seis leguas al sur del St. Catherine's Point de la isla Wight,¹⁵⁹⁴ varios navíos de la armada habían quedado rezagados y por lo tanto más próximos al enemigo. El más alejado del grueso español era la urca *Duquesa Santa Ana*, del capitán Pedro de Meras,¹⁵⁹⁵ seguida del galeón *San Luis* de Agustín Mexía, y, según Coco Calderón, también de la urca *Doncella* de la escuadra de Oquendo. Sir John Hawkins, el más cercano a estos navíos parados por la ausencia absoluta de viento, no quiso desaprovechar esta oportunidad, puso en el agua sus embarcaciones menores y con ellas bogando fue remolcado hacia los inermes navíos españoles. La maniobra era observada por Alonso de Leyva, se dirigió con su capitana *La Rata Encoronada* hacia el galeón y las urcas en apuros, acompañado de tres galeazas, la capitana *San Lorenzo*, la *Zúñiga* y la *Girona*, la nave *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez y otros bajeles.

El *Victory* de Sir John Hawkins se aproximó tanto a *La Duquesa* que las lanchas remolcadoras entraron dentro del alcance de la mosquetería y arcabucería de la urca. Al observar la progresión de las galeazas y demás buques españolas, el *Ark Royal* seguido del *Golden Lion* junto con otros navíos también se hicieron remolcar para apoyar a Hawkins, por lo que se entabló una acción en toda regla; finalmente, Leyva logró liberar del acoso inglés a los navíos separados y reintegrarlos al cuerpo de la armada, al cabo de dos horas de cañoneo.¹⁵⁹⁶

Tras el combate de Gravelinas del 8 de agosto, a las 19.00 horas el galeón *San Felipe* de la escuadra de Portugal disparó dos cañonazos solicitando socorro porque se hundía. La urca *Doncella* se abarló a su costado y consiguió el trasbordo de unos 300 hombres, entre ellos el maestre de campo Francisco de Toledo y el capitán Juan Poza de Santiso. Poco después se oyeron voces anunciando la noticia falsa de que la urca se iba a pique y ambos regresaron a su buque, «pues para anegarse allí era mejor en su galeón». La urca desatracó en este momento, quedando a bordo del *San Felipe* entre veinte o treinta hombres encabezados por el propio maestre de campo.¹⁵⁹⁷

Siguió la navegación del cuerpo principal de la armada hasta destacarse en fecha no bien determinada. Llegó a Santander, donde se perdió en la entrada del puerto antes del 23 de octubre de 1588.¹⁵⁹⁸

Patache *La Asunción de Nuestra Señora o Nuestra Señora de la Asunción*

Construido en astilleros cantábricos hacia 1586; procedía de Castro Urdiales.

Porte: Arqueado por los capitanes Lope de Tapia y Miguel de Justys el 5 de septiembre de 1587, dio de porte 50 toneles machos 1/2, y con el 20% de refacción 60 1/2 toneladas de sueldo.¹⁵⁹⁹

¹⁵⁹⁰ Docs. 2273 y 2343.

¹⁵⁹¹ Así figura en la relación del 16 de febrero (doc. 4177.1). En la relación del 30 de marzo de 1588 consta en la escuadra de Andalucía (doc. 4725).

¹⁵⁹² Docs. 5366 y 5376.

¹⁵⁹³ Docs. 5669, 5686 y 5931.

¹⁵⁹⁴ Doc. 6000. Esta distancia la estimó Sir George Carey, gobernador de la isla Wight y observador de vista del combate. Probablemente los navíos más cercanos estarían a dos leguas de tierra, unas siete millas como máximo. Para el mismo espectador, el combate del día 4 duró desde las 05.00 a las 10.00 horas y el cañoneo fue intensísimo. Según otro testigo, este día «sacóse el estandarte real y todas las banderas y todas las flámulas que las naves llevaban». (Doc. 6901.1).

¹⁵⁹⁵ Perteneciente a la escuadra de Andalucía.

¹⁵⁹⁶ Docs. 5996, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6656, 6683 y 7105. Debió ser una acción brillante para que Petruccio Ubaldino la calificase de honorable (doc. 7105).

¹⁵⁹⁷ Doc. 6500.

¹⁵⁹⁸ Docs. 6772 y 6835.

¹⁵⁹⁹ Docs. 2778, 3290 y 5052. Por el arqueado de septiembre de 1587 tenía un porte superior (AGS, CMC, S. época, leg. 1208 s.f.). Ver apéndice VIII.

Dimensiones: eslora 29 codos 1/3, manga 7 codos 1/3 y puntal 4 codos 1/4.¹⁶⁰⁰

Armamento: En la jornada montaba nueve piezas de artillería, tres de bronce y seis de hierro colado.¹⁶⁰¹

Dotación: Dueño Martín del Río y maestro Pedro del Río, nombrado por el anterior, hermanos y vecinos de Castro Urdiales.¹⁶⁰²

En Lisboa, gente de mar, 23 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Alonso de Bracamonte. En La Coruña, 16 de mar y 18 de guerra.¹⁶⁰³

Historial: Embargado en Castro Urdiales por el capitán Hernando Muñoz, sirvió desde el 26 de julio de 1587.¹⁶⁰⁴ Salió de El Pasaje el 8 de octubre con la escuadra de Miguel de Oquendo y llegó a Lisboa el 21 siguiente, incorporándose a la armada del marqués de Santa Cruz.¹⁶⁰⁵ Probablemente en este navío fueron enviados a Lisboa 1.215 arcabuces y 100 mosquetes para la escuadra de Oquendo por orden del veedor Lope de Elío.¹⁶⁰⁶

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva de la escuadra de Oquendo desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña donde ya se encontraba el día 21 siguiente.¹⁶⁰⁷

Hizo la jornada y se encontraba en Santander el primero de octubre con 16 hombres de mar.¹⁶⁰⁸ Seguía en servicio el 16 de octubre de 1589 en que se le hizo una libranza.¹⁶⁰⁹ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Patache *San Bernabé*

Construido en el Cantábrico hacia 1586, procedencia de Laredo.

Porte: 50 toneles machos.¹⁶¹⁰ Arqueado por los capitanes Lope de Tapia y Miguel de Justys el 5 de septiembre de 1587, dio de porte 58 toneles, y con el 20% de refacción, 69 y ½ toneladas de sueldo.¹⁶¹¹

Dimensiones: eslora 29 codos 1/3, manga 7 codos 2/3 y puntal 4 codos 1/3.¹⁶¹²

Armamento: En la jornada montó nueve piezas de artillería.¹⁶¹³

Dotación: Maestro Hernando Muñoz de Sismigo o Sisniega, nombrado por el dueño Juan de Ribas Escalante, vecino de Laredo;¹⁶¹⁴ piloto Guillermo Briant.¹⁶¹⁵ En La Coruña, el maestro era Hernando Yanz.¹⁶¹⁶ Hernando Marroquín debió ser maestro posteriormente.¹⁶¹⁷

En Lisboa, gente de mar, 23 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Alonso de Bracamonte. En La Coruña, 17 de mar y 17 de guerra.¹⁶¹⁸

Historial: Embargado en Laredo por el capitán Hernando Muñoz, sirvió desde el 26 de julio de 1587.¹⁶¹⁹ Salió de El Pasaje el 8 de octubre con la escuadra de Miguel de Oquendo y llegó a Lisboa el 21 siguiente, incorporándose a la armada del marqués de Santa Cruz.¹⁶²⁰

¹⁶⁰⁰ Doc. 2778. CASADO, p. 213, da como dimensiones estimadas: eslora 14,41; manga 4,07; puntal 2,67 m.

¹⁶⁰¹ Docs. 5052 y 5122. La artillería que montaba al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 era de tres piezas de bronce y cinco de hierro, en total ocho (doc. 3223).

¹⁶⁰² Docs. 5673 y 7182.

¹⁶⁰³ Docs. 5052 y 5734.

¹⁶⁰⁴ Docs. 2778 y 3290.

¹⁶⁰⁵ Docs. 3047, 3146, 3210 y 3211. Un temporal echó a la mar a esta escuadra que fondeó de nuevo en Belém el 29 de octubre (doc. 3211).

¹⁶⁰⁶ Doc. 5080.

¹⁶⁰⁷ Doc. 5361.

¹⁶⁰⁸ Doc. 6599.

¹⁶⁰⁹ AGS, CS, S. serie, leg. 296 y AGS, CMC, 2ª época, leg. 1208.

¹⁶¹⁰ Apéndice VIII.

¹⁶¹¹ Docs. 2778 y 3290.

¹⁶¹² Doc. 2778. CASADO, p. 213, da como dimensiones estimadas: eslora 14,41; manga 4,07; puntal 2,67 m.

¹⁶¹³ Doc. 5052. La artillería que montaba al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 era de tres piezas de bronce y cinco de hierro, en total ocho (doc. 3223), la misma del doc. 5122.

¹⁶¹⁴ Docs. 2778 y 3208.

¹⁶¹⁵ Doc. 4549. JIT, *Otra cara...*, p. 329.

¹⁶¹⁶ Doc. 5673.

¹⁶¹⁷ Doc. 7182.

¹⁶¹⁸ Docs. 5052 y 5734.

¹⁶¹⁹ Docs. 2778, 3290, 7182 y AGS, CMC, 2ª época, leg. 1208.

¹⁶²⁰ Docs. 3047, 3146, 3210 y 3211. Un temporal echó a la mar a esta escuadra que fondeó de nuevo en Belém el 29 de octubre (doc. 3211).

Agregado a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva de la escuadra de Guipúzcoa desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña donde ya se encontraba el día 21 siguiente.¹⁶²¹

Hizo la jornada y entró en El Pasaje el 23 de septiembre en conserva de la nao *Santa Ana*, de Oquendo. Llegó con 20 hombres de mar y 16 soldados de la compañía de Juan de Guzmán.¹⁶²² Posteriormente pasó a Santander, donde el 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 17 hombres.¹⁶²³ El 1 de enero de 1591 se encontraba en Ferrol con seis piezas de artillería.¹⁶²⁴

Participó con 20 hombres de guerra y 15 de mar en la jornada de las Azores (agosto/octubre de 1591) con la armada de Alonso de Bazán destinada a proteger la llegada de las flotas de Indias amenazadas por los ingleses de lord Thomas Howard.¹⁶²⁵

Pinaza Nuestra Señora de Guadalupe

Construida en astilleros cantábricos hacia 1586; procedencia de Laredo.

Porte estimado: 50 toneladas de sueldo, unos 37 toneles machos.¹⁶²⁶

Dimensiones estimadas: eslora 15,60; manga 4,03; puntal 1,88 m.

Armamento: En la jornada montó un esmeril de hierro.¹⁶²⁷

Dotación: Dueño Santiago de Arze, maestre Pedro de Escalante, nombrado por el anterior, ambos vecinos de la villa de Laredo,¹⁶²⁸ y piloto Juan de Ibyo.¹⁶²⁹

En Lisboa, gente de mar, 15 hombres. En La Coruña, 12 de mar.¹⁶³⁰

Historial: Fue embargada por García de Arze para servir en la armada desde el 26 de julio de 1587.¹⁶³¹ Las pinazas *Nuestra Señora de Guadalupe* junto con *La Magdalena*, se incorporaron a la escuadra de Oquendo durante el tránsito de El Pasaje a Lisboa, donde llegaron el 21 de octubre.¹⁶³²

Agregada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva de la escuadra de Guipúzcoa desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña, donde ya se encontraba el día 21 siguiente.¹⁶³³

Participó en la jornada y finalizadas las acciones del Canal, estaba en Calais (Francia) el 7 de septiembre de 1588, cuando el pagador Juan de Huerta le entregó dinero a buena cuenta de lo que se le debía al maestre y los hombres de su tripulación.¹⁶³⁴ De regreso a España, su dueño nombró maestre a Francisco de Zeballos el 26 de julio de 1589. La pinaza fue despedida del servicio el 19 de mayo de 1590.¹⁶³⁵

Pinaza La Magdalena

Construida en astilleros cantábricos hacia 1586; procedencia de Laredo.

Porte estimado: 50 toneladas de sueldo, unos 37 toneles machos.¹⁶³⁶ Cobraba 27 escudos al mes.

Dimensiones estimadas: eslora 15,60; manga 4,03; puntal 1,88 m.

Armamento: En la jornada montó un esmeril de hierro.¹⁶³⁷

¹⁶²¹ Docs. 5361.

¹⁶²² Docs. 6507 y 6772.

¹⁶²³ Doc. 6861. Este documento lo da integrado en la escuadra de pataches y zabras.

¹⁶²⁴ Doc. 7165.1.

¹⁶²⁵ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

¹⁶²⁶ Apéndice VIII.

¹⁶²⁷ Artillería que montaba al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 (doc. 3223). El doc. 5052 omite este dato. Según el doc. 5122 montaba dos piezas de hierro colado.

¹⁶²⁸ Docs. 5673 y 7182; AGS, CMC, S. serie, leg. 1208.

¹⁶²⁹ Doc. 4549. JIT, *Otra cara...*, p. 329.

¹⁶³⁰ Docs. 5052 y 5734.

¹⁶³¹ Docs. 3290 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208.

¹⁶³² Doc. 3682.

¹⁶³³ Doc. 5361.

¹⁶³⁴ AGS, CMC, S. época, leg. 1208.

¹⁶³⁵ Doc. 7182.

¹⁶³⁶ Apéndice VIII.

¹⁶³⁷ Artillería que montaba al llegar a Lisboa el 29 de octubre de 1587 (doc. 3223). El doc. 5052 omite este dato. Según el doc. 5122 montaba dos piezas de hierro colado.

Dotación: Dueño Juan de Muga y maestre Santiago de Muga,¹⁶³⁸ nombrado por el anterior, ambos vecinos de Laredo; piloto Juan de Urras.¹⁶³⁹

En Lisboa, gente de mar, 14 hombres. En La Coruña, 14 de mar.¹⁶⁴⁰

Historial: Sirvió desde el 26 de julio de 1587. Las pinazas *Nuestra Señora de Guadalupe* y *La Magdalena*, se incorporaron a la escuadra de Oquendo durante la navegación de El Pasaje a Lisboa, donde llegaron el 21 de octubre.¹⁶⁴¹

Agregada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva de la escuadra de Guipúzcoa desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña donde ya se encontraba el día 21 siguiente.¹⁶⁴²

Los efectos y gente recuperados de la galeaza *San Lorenzo* perdida en Calais se embarcaron en los cinco pataches de la armada que habían llegado a Dunquerque con los sucesivos avisos de Medina Sidonia.¹⁶⁴³ Puede que estos navíos fuesen los que salieron de Calais el 7 de septiembre y posteriormente se dispersaron por temporal; uno de ellos, *La Magdalena* –quizá la pinaza del mismo nombre de la escuadra de Recalde– llegó a Ribadeo el día 15 sin correspondencia.¹⁶⁴⁴ Pasó a Santander, donde el 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 15 hombres.¹⁶⁴⁵ Santiago de Arce, dueño de la mitad de la zabra, nombró maestre a Domingo de Zaballos, el 26 de julio de 1589. Fue despedida el 20 de mayo de 1590.¹⁶⁴⁶

LA ESCUADRA DE LEVANTE

Decidida la invasión de Inglaterra, la necesidad de reforzar la armada de Lisboa obligó a Felipe II a ordenar en noviembre de 1586 el envío urgente a la Península de infantería, gente de mar y artillería gruesa desde Italia. Todo se embarcaría en cuatro galeazas y dos naves de Nápoles y seis naves de Sicilia. El alistamiento de estas últimas –*Trinidad Valenzera*, *Santa María la Encoronada*, *San Juan de Sicilia*, *San Nicolás*, *Juliana* y *Trinidad de Escala*– corrió a cargo del virrey conde de Alva de Liste. Salieron de Palermo a principios de abril de 1587 con Diego Pimentel y el tercio de Sicilia a bordo. Tras hacer escala en Mahón y Alcudia, llegaron a Cartagena el 6 de mayo;¹⁶⁴⁷ el día 16 siguiente partieron hacia Gibraltar y el 15 de junio fondearon en Cádiz.¹⁶⁴⁸

Por su parte, el conde de Miranda, virrey de Nápoles, se encargó del alistamiento de las cuatro galeazas *San Lorenzo*, *Zúñiga*, *Napolitana* y *Girona* y las dos naves *Santa Anunciada* y *Santa María de Visón*. Juan de Acuña tomó el mando de los seis navíos.¹⁶⁴⁹ Partieron de Nápoles el 6 de mayo y tras hacer escala en Cerdeña, Formentera e Ibiza, salieron de este puerto el 23 de mayo para fondear en Cartagena el día 29 siguiente.¹⁶⁵⁰ Llegaron a Cádiz el 9 de julio.¹⁶⁵¹

Entonces, tanto las galeazas como las naves procedentes de Nápoles y Sicilia pasaron a incorporarse a la armada del conde de Santa Gadea que levó de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en Lisboa el 4 de agosto.¹⁶⁵²

El capitán Martín de Bertendona, fue nombrado por el Rey el 30 de enero de 1588¹⁶⁵³ como general de la escuadra de las seis naves procedentes de Sicilia, las dos que habían llegado de Nápoles y el

¹⁶³⁸ Docs. 3208, 3290 y 5673.

¹⁶³⁹ Doc. 4549; JIT, *Otra cara...*, p. 329.

¹⁶⁴⁰ Docs. 5052 y 5734.

¹⁶⁴¹ Doc. 3682.

¹⁶⁴² Doc. 5361.

¹⁶⁴³ Doc. 6320.

¹⁶⁴⁴ Doc. 6456.

¹⁶⁴⁵ Doc. 6861. Este documento la clasifica como zabra integrada en la escuadra de pataches y zabras.

¹⁶⁴⁶ AGS, CMC, S. época, leg. 1208.

¹⁶⁴⁷ Docs. 1696, 1697 y 1819.

¹⁶⁴⁸ Docs. 1840, 1841 y 1884.

¹⁶⁴⁹ Docs. 1548 a 1550.

¹⁶⁵⁰ Docs. 1686, 1849, 1907, 1960 y 1961.

¹⁶⁵¹ Doc. 2327.

¹⁶⁵² Docs. 1958, 1962, 1968 y 2513. Su estado a finales de octubre de 1587 consta en el doc. 3176.

¹⁶⁵³ Doc. 3937.

galeón *San Francisco* del duque de Florencia,¹⁶⁵⁴ y tomó el mando el 5 de febrero.¹⁶⁵⁵ Al incorporarse a su escuadra las naves *Regazona* y *Lavia*, embargadas el 16 de febrero de 1588,¹⁶⁵⁶ salió por lo tanto de Lisboa con once naves.¹⁶⁵⁷ Bertendona eligió a la *Regazona* como capitana. El galeón de Florencia pasó a la escuadra de Portugal el 11 de julio, cuando la armada se encontraba en La Coruña.¹⁶⁵⁸ Al partir de este puerto, la escuadra de Levante se componía de las diez naves siguientes:

Nave *La Regazona* (capitana)

De origen y construcción veneciana; buen buque y bien marinado, era de los mejores navíos y más bien armados de las escuadras concentradas en Lisboa.

Porte: 912 toneles machos.¹⁶⁵⁹ Según Cristóbal de Barros tenía de porte 1.067 toneladas y tres cuartos.¹⁶⁶⁰ Arqueada de nuevo en Lisboa el 28 de abril de 1588, dio 1.079 toneles machos una vez sacado el 3% de gorja y raser, y con el 20% de refacción, 1294 y 2/3 toneladas de sueldo.¹⁶⁶¹

Dimensiones: eslora, 59 codos; manga, 21 codos y 1/6; puntal, 12 codos.¹⁶⁶²

Armamento: En la jornada de 1588 debió montar las 32 piezas de artillería de bronce, que tenía al ser embargada.¹⁶⁶³ Al iniciar la campaña en mayo de 1588, tenía 15 piezas gruesas y 13 menores (falcoes y esmeriles).¹⁶⁶⁴ Entre la artillería y otras armas y municiones que recibió en Lisboa figuraba un cañón de batir, fundición de Alemania por Gregorio Loeffler Agustanus en la época del emperador Carlos V, de 52 quintales de peso para tirar pelotas de hierro de 40 libras y dos encabalgamientos de campaña. Además embarcó posteriormente dos cañones también de batir de más de 50 quintales de peso procedentes de la nave *La Julianna*.¹⁶⁶⁵ Cuando la nave naufragó en Ferrol se recuperó toda la artillería; constaba entonces de 8 medias culebrinas, una pieza de once quintales y 51 libras, 15 pedreros (falcoetes o esmeriles), un cañón de batir, todo de bronce, y dos piezas de hierro.¹⁶⁶⁶

Dotación: Capitana de Martín de Bertendona, nombrado por el Rey el 30 de enero de 1588. Su dueño era Jácome Regazona y estaba al mando del capitán y maestre Santo Corzo; escribano Gaspar de Jácome.¹⁶⁶⁷

En Lisboa, gente de mar, 80 hombres; gente de guerra, 344 hombres (134 de la compañía de Pedro Camacho, 76 de la de Francisco de Céspedes y 134 de la de Pedro Sandoval Ponce de León). En La Coruña, 80 de mar y 291 de guerra.¹⁶⁶⁸

Historial: Juan Vich la embargó por real orden el 21 de noviembre de 1585 en el puerto de Alicante con fianza de 4.000 ducados, cuando era capitán Juan Rico.¹⁶⁶⁹ Partió de este puerto en enero o principios de febrero de 1586.¹⁶⁷⁰ Tras unas actividades no precisadas, llegó a Lisboa el primero de febrero de 1588 cargada de vinos de Candía y malvasía.¹⁶⁷¹ Allí fue embargada de nuevo por el proveedor general

¹⁶⁵⁴ Este galeón figura incorporado a las levantiscas a partir de diciembre de 1587 en las relaciones de los docs. 3434, 3682, 3962, 4371 y 4378, aunque no en el nombramiento de Bertendona (doc. 3937).

¹⁶⁵⁵ Docs. 3588, 3889, 4021, 4147 y 4371.

¹⁶⁵⁶ Docs. 4172 y 4173. Por cédula del Rey de 11 de febrero (doc. 4101), no obstante haber dispuesto que no fuesen embargadas por orden de 11 de enero de 1588 (doc. 3719), pero la orden fue revocada el día 6 de febrero (doc. 4031). El embajador de Venecia, Hierónimo Lippomano, protestó por el embargo (doc. 4373). En la relación de 29 de febrero aún no se habían incorporado a la escuadra levantisca (doc. 4371), pero si aparecen en las relaciones del 30 de marzo y 10 y 23 de abril (docs. 4725 y 4946).

¹⁶⁵⁷ Doc. 5226.

¹⁶⁵⁸ Doc. 5674, aunque en la muestra del 13 de julio, el *San Francisco* aún figuraba en la escuadra de Levante (doc. 5734).

¹⁶⁵⁹ Apéndice VIII.

¹⁶⁶⁰ Docs. 7151 y 7162.

¹⁶⁶¹ Docs. 4982 y 6772.

¹⁶⁶² Docs. 4982, 6772 y 7133.2. CASADO da como dimensiones: eslora 33,91; manga 12,16; puntal 6,90 m.

¹⁶⁶³ Doc. 4173. El doc. 5052 de 9 de mayo, disminuye el número de piezas a 30. Según el doc. 5122 montaba 28 piezas.

¹⁶⁶⁴ Doc. 5122.

¹⁶⁶⁵ Doc. 7162.

¹⁶⁶⁶ *Ibidem*.

¹⁶⁶⁷ Docs. 3937, 5673 y 7162.

¹⁶⁶⁸ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444). El extracto del historial de cada capitán embarcado figura en el doc. 6926.

¹⁶⁶⁹ Doc. 490.

¹⁶⁷⁰ Doc. 535.

¹⁶⁷¹ Doc. 3991.

Francisco Duarte el 16 del mismo mes para ser agregada a la armada como capitana de las levantiscas,¹⁶⁷² y tomó la primera muestra de la gente.¹⁶⁷³

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña.¹⁶⁷⁴ Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada.

Alcanzada la costa británica, y tras los primeros encuentros con la flota inglesa del día 31 de julio, al amanecer del 2 de agosto, a eso de las 05.00 horas saltó viento escaso del NE y la armada, situada a la altura de Portland, se encontraba a barlovento de la inglesa. Howard trató entonces de doblar la armada por el norte y arrumbó al NW ciñendo el viento todo lo que podía, acercándose a la costa. Medina Sidonia se hallaba en este momento con las galeazas en vanguardia y acompañado por varios navíos. Para evitar las consecuencias de las intenciones de Howard y mantener el barlovento, el Duque puso también proa hacia tierra, seguido por otros navíos de la armada, aunque un tanto alejados. Al observar Howard lo inútil de la maniobra de doblar a los españoles arrimado a tierra, viró por adelante con el *Ark* y arrumbó hacia el SSE o el sur seguido por unos quince navíos en total, posiblemente para volver a ganar el barlovento a los españoles por la banda de la mar de la armada. La maniobra fue observada por el general español, el cual viró a babor para impedir las intenciones del Almirante, lo que provocó el contacto artillero entre ambas formaciones.

Con su movimiento, el grupo de Howard quedó más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva, que del propio *San Martín*. De esta forma, las primeras naves en combatir a los ingleses fueron las levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el Duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió, entre otras naves *La Regazona* de Bertendona.

Como siempre, los navíos españoles intentaban inútilmente llegar al abordaje, pero los ingleses, muy maniobreros, mantenían la distancia y rehusaban llegar al alcance del tiro de mosquete. Martín de Bertendona acometió al *Ark Royal*, capitana de Howard, hasta llegar bien cerca, aunque el inglés se zafó del ataque con soltura dándole la popa. El fuego por ambas partes fue muy vivo, siendo grande el consumo de municiones, sobre todo por parte británica por su mayor rapidez en la recarga y disparo de la artillería. Sin embargo, no existe constancia de averías o bajas notables en ambos contendientes.¹⁶⁷⁵

Tras el episodio de los brulotes lanzados contra la armada la noche del 7 al 8 de agosto, avanzada la mañana de este último día, un escuadrón inglés a cargo de Henry Seymour a bordo del *Rainbow*, acompañado por el *Vanguard* de William Winter, el *Antelope* de Henry Palmer y otros se dirigieron hacia el ala de estribor de la retaguardia española para combatir los navíos que se iban quedando rezagados, alcanzándolos entre las 09.00 y 10.00 horas, a la altura de Gravelinas. Rodearon estos navíos atrasados, cuya identidad se desconoce –posiblemente el galeón *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas capitana de la escuadra de Castilla, *La Regazona* de Bertendona, el galeón *San Juan* de Diego Enríquez y la nave *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez– sometiéndolos a un fuerte cañoneo. Sólo el *Vanguard* disparó 500 proyectiles de medio cañón, culebrina y media culebrina a distancias que llegaban al alcance de la mosquetería y arcabucería e incluso menores, lo que permitió estar a la voz entre los barcos. Con este procedimiento que duró casi seis horas, los ingleses causaron daños a tres de los navíos españoles no obstante su fuerte resistencia; el *Rainbow* atravesó a uno de ellos con seis cañonazos disparados a corta distancia.¹⁶⁷⁶ Según el embajador Hierónimo Lippomano, el Duque comunicó a Su Majestad que *La Regazona* había combatido muy bien en la acción del 8 de agosto.¹⁶⁷⁷

Emprendió el regreso a España manteniendo la conserva del galeón *San Martín* hasta apartarse de la armada el 2 de septiembre.¹⁶⁷⁸ La nave arribó a Muros (Galicia) el 10 de octubre muy destrozada

¹⁶⁷² Docs. 4172, 4173 y 7162. Embargada por orden del Rey de 11 de febrero (doc. 4101), no obstante haber dispuesto que no se hiciese el 11 de enero de 1588 (doc. 3719), pero la orden fue revocada el 6 de febrero (doc. 4031). El embajador de Venecia, Hierónimo Lippomano, protestó por el embargo (doc. 4373). Su Majestad ordenó que se le dispensase trato de favor (doc. 4644).

¹⁶⁷³ Docs. 4101, 4172 y 4173.

¹⁶⁷⁴ Doc. 5376.

¹⁶⁷⁵ Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6685, 6814, 6962 y 7105.

¹⁶⁷⁶ Docs. 6104, 6107, 6125, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6683, 6814 y 7159.

¹⁶⁷⁷ Doc. 6652.

¹⁶⁷⁸ Doc. 6541.

y la gente con muchas necesidades.¹⁶⁷⁹ El 9 de noviembre tenía a bordo 49 hombres de mar.¹⁶⁸⁰ Estando surta en este puerto, Martín de Bertendona, contra su propia voluntad y la del capitán y piloto de la nave partió de allí el 4 de diciembre para trasladarla a La Coruña en cumplimiento de las órdenes del marqués de Cerralbo, gobernador de Galicia. El día 6 con mal tiempo perdió dos áncoras al fondear sobre las islas Sisargas; logró levar a duras penas gracias a la ayuda de dos pinazas vizcaínas, y el 7, muy tarde, estaba en medio del puerto de destino. El viento bien fresco impedía tomarlo ni tan siquiera con el auxilio de las galeras *Diana* y *Princesa*. A las once de la noche cargó el tiempo tanto que corrió riesgo de ir sobre unas peñas. Con esfuerzos libró el peligro y a las tres de la madrugada del día 8 lograba entrar en Ferrol «con una poquita claridad de la luna». Una vez dentro de la ría varó a causa del mal tiempo y falta de áncoras; quedó adrizada y con esperanzas de una posible recuperación, pero al dar a la banda fueron inútiles los esfuerzos realizados para sacarla en las mareas vivas. Se pudieron salvar la artillería, parte de los bastimentos y municiones.¹⁶⁸¹ Una vez finalizadas las obras del fuerte de la isla de San Antón (La Coruña), se montó en él la artillería gruesa procedente de la *Regazona*,¹⁶⁸² justo a tiempo para poderla emplear eficazmente contribuyendo al fracaso del ataque inglés de Norris y Drake en mayo de 1589.¹⁶⁸³

Hacia 1990 se descubrieron unos restos al parecer de esta nave en la ría ferrolana, y en marzo de 2013 comenzaron los estudios del pecio por un equipo investigador formado bajo la dirección de David Fernández Abella, y compuesto por miembros de la Universidad de Santiago de Compostela, la Escuela de Buceo de la Armada y la empresa de arqueología Argos. Por ahora han localizado dos piezas de artillería de hierro al parecer de fabricación inglesa.

Nave Santa María de Gracia, alias La Lavia veneciana (almiranta)¹⁶⁸⁴

Construida en Venecia. Buen navío y excelentemente marinado. Era de los mejores y bien armados navíos reunidos en Lisboa.

Porte: 611 toneles machos.¹⁶⁸⁵ Medida en Lisboa el 28 de abril de 1588, dio 607 y 1/8 toneles machos una vez sacado el 3% de gorja y raser, y con el 20% de refacción, alcanzaba las 728 y 1/2 toneladas de sueldo.¹⁶⁸⁶ Arqueada de nuevo por Cristóbal de Barros, dio de porte 712 toneladas y 3/4.¹⁶⁸⁷

Dimensiones: Medía de eslora 51 codos, de manga 18 y 1/4 codos y de puntal 10 y 3/4 codos.¹⁶⁸⁸

Artillería: En la jornada montó las 25 piezas de artillería de bronce que tenía al ser embargada.¹⁶⁸⁹

Dotación: Su dueño era Paulo Antonio Lavia; capitán o patrón Manuel o Manea de Orlando.¹⁶⁹⁰ Iba embarcado el auditor general de la armada Martín de Aranda.¹⁶⁹¹

En Lisboa, gente de mar, 71 hombres; gente de guerra, 203 hombres (131 de la compañía de Rodrigo Ortiz de Zárate y 72 de la de Ruiz Ramírez. En La Coruña, 71 de mar y 231 de guerra.¹⁶⁹²

¹⁶⁷⁹ Docs. 6712, 6719, 6720, 6784.2 y 6804. Los capitanes y compañías de infantería que llegaron a Galicia a bordo de este navío figuran en el doc. 6926. El doc. 6772 da como fecha de llegada el 14 de octubre, lo cual no era cierto. Bertendona se quejaba del trato recibido por parte del marqués de Cerralbo, lo que este no comprendía (doc. 6794).

¹⁶⁸⁰ Doc. 6894.

¹⁶⁸¹ Docs. 6916, 6917, 6923 y 7162. Lippomano informó el 3 de noviembre «que la *Regazona*, cuyo maestre y treinta tripulantes han muerto, se ha hecho pedazos». Esto último era erróneo, pues como hemos visto el naufragio en Ferrol ocurrió el 8 de diciembre (docs. 6829 y 7162). El mismo embajador lamentó el accidente en su carta del 24 de diciembre y una semana más tarde dio la noticia de la varada en Ferrol (docs. 6937 y 6953). La relación del suceso que hizo Martín de Bertendona (doc. 6923) es ilustrativa de la calidad profesional de este vasco extraordinario. Tan solo los marinos que han barajado aquellas costas y entrado en Ferrol de noche con temporal deshecho del sudoeste pueden apreciar el mérito de aquellos hombres de mar del siglo XVI.

¹⁶⁸² Doc. 6925. La artillería y despojos de la *Regazona* pasaron a servir en la armada por orden del Rey (doc. 6949), aunque en febrero de 1589 aún no se daba por perdida la nave (doc. 7041). El embajador de Venecia en Madrid reclamó los pertrechos y artillería que se hubiesen salvado (doc. 6958.2).

¹⁶⁸³ MN, SB, ms. 397, art. 6, doc. 115.

¹⁶⁸⁴ Doc. 7162.

¹⁶⁸⁵ Apéndice VIII.

¹⁶⁸⁶ Docs. 4982 y 6772.

¹⁶⁸⁷ Doc. 7151. El doc. 7162 da como porte 611 toneladas y 3/4.

¹⁶⁸⁸ Docs. 4982, 7133.2 y 7162.

¹⁶⁸⁹ Docs. 4173, 5052 y 5122.

¹⁶⁹⁰ Docs. 5379, 5673, 7125 y 7162.

¹⁶⁹¹ Doc. 7133. La real orden de embarco en la armada fue del 28 de enero de 1588 (docs. 3886 y 3900). Aranda llevó consigo nueve primos hermanos y segundos a su costa; todos perecieron en el naufragio de la nave (AGS, GA, leg. 313-18).

¹⁶⁹² Docs. 5052 y 5734.

Historial: Asistió a la jornada de las Azores (1583) al mando de J. de Bartulo.¹⁶⁹³ Partió de Venecia el 23 de diciembre de 1586 y fue a Zante y Candía para cargar pasa de Corintio y vinos de malvasía destinados a Inglaterra; llegó a Londres el 3 de agosto de 1587, donde permaneció 72 días descargando los citados productos y cargando plomo, estaño y otras mercancías. Salió a la mar desde Margate el 17 de octubre, viéndose obligada a entrar en Ferrol por temporal el día 31 siguiente.¹⁶⁹⁴ La nave fue despachada de Galicia por el marqués de Cerralbo el 5 de enero de 1588¹⁶⁹⁵ y pasó a Lisboa, donde arribó hacia el primero de febrero.¹⁶⁹⁶ Allí sería embargada el 16 de este mes por Francisco Duarte para servir en la armada de Lisboa;¹⁶⁹⁷ quedó aparejada y lista para navegar el 20 de marzo siguiente, al mando del capitán Manuel de Orlando.¹⁶⁹⁸

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada de Medina Sidonia por el temporal del 18 y 19 de junio. Entró de arribada en Vivero el día 22 con un grupo de navíos encabezado por Alonso Martínez de Leyva.¹⁶⁹⁹ Se reunió en La Coruña con el resto de la armada el 7 de julio.¹⁷⁰⁰ Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió a la mar el 22 de julio.

Alcanzada la costa británica, combatió bien en las acciones del Canal secundando a la capitana *Regazona*, particularmente en el combate de Gravelinas. Una vez emprendido el viaje de regreso a España, puede que a mediados de agosto embarcase en esta nave o en *La Juliana* don Diego Téllez Enríquez «el Corcovado» procedente de la nave *San Juan de Sicilia* donde había hecho toda la jornada y estaba destrozada por el fuego enemigo.

Junto con *La Juliana* y la *Santa María de Visón*, *La Lavia* se separó del grueso de la armada probablemente a consecuencia del temporal del 2 de septiembre; las tres levantiscas navegaron intermitentemente en conserva de los navíos que formaban el grupo de Recalde. El 7 debieron perderse de vista desde el galeón *San Juan*. Hacia el día 13 las tres naves habían sobrepasado Bloody Foreland y penetrado en la Donegal Bay (costa del NW de Irlanda) con objeto de hacer reparaciones y reaprovisionarse. El día 17 fondearon finalmente sobre Streedagh Strand, cerca del puerto de Sligo. En la mañana del 21 fueron sorprendidas por el fuerte temporal del WNW que se abatió sobre las costas de Irlanda. Incapaces de aguantar sobre las anclas, las tres naves serían arrastradas hacia la playa próxima a levante del Streedagh Point donde naufragaron. Según el relato del capitán Francisco de Cuéllar superviviente de *La Lavia*, de las dotaciones de los tres navíos murieron ahogados alrededor de mil hombres en total y se salvaron unos trescientos, que en su mayoría fueron asesinados y expoliados por los irlandeses y la guarnición inglesa de Sligo al mando de George Bingham, hermano de Richard, gobernador de Connaught.¹⁷⁰¹ Entre los muertos de *La Lavia* se hallaban Diego Téllez Enríquez, maestre de campo del tercio de Sicilia por la pérdida de Diego Pimentel, y el auditor general Martín de Aranda, cuyo trágico final fue descrito pormenorizadamente por Francisco de Cuéllar.¹⁷⁰² Entre los supervivientes estaba el capitán Manuel de Orlando que llegó a Lisboa en mayo de 1589.¹⁷⁰³

¹⁶⁹³ PAZZIS, p. 236.

¹⁶⁹⁴ Docs. 3277 a 3279.

¹⁶⁹⁵ Doc. 3679.

¹⁶⁹⁶ Doc. 3991.

¹⁶⁹⁷ Docs. 4172, 4173 y 7162. Embargada por orden del Rey de 11 de febrero (doc. 4101), no obstante haber dispuesto que no se efectuase el 11 de enero de 1588 (doc. 3719), pero la orden fue revocada el 6 de febrero (doc. 4031). A propuesta de Juan de Acuña, se adquirió el plomo y el estaño que traía con destino a las fundiciones de artillería de Lisboa (do. 4222). El embajador de Venecia, Hierónimo Lippomano, protestó el 23 de febrero por el embargo (doc. 4296). Su Majestad ordenó que se le dispensase trato de favor (doc. 4644).

¹⁶⁹⁸ Docs. 4101, 4172, 4173 y 7162. *La Lavia* ya figuraba agregada a la escuadra de Levante en la relación del 3 de diciembre de 1587 (doc. 3434), por lo que el embargo *de facto* se produjo antes de que llegase la orden de Rey de 11 de febrero de 1588 (doc. 4101).

¹⁶⁹⁹ Docs. 5366 y 5376.

¹⁷⁰⁰ Doc. 5669.

¹⁷⁰¹ De la *Lavia* se salvaron 16 hombres (AGS, CS, S. serie, leg. 296, s.f., fenecimiento de cuentas de Diego López de León).

¹⁷⁰² Docs. 6701, 6942, 7060, 7127 y 7133.1; AGS, CS, S. serie, leg. 296; MARTIN & PARKER, pp. 375-379. El doc. 7133.1 refiere que el naufragio «sucedió vispera de San Mateo, 20 de septiembre». Lippomano apoyó las reclamaciones de los dueños de *La Lavia* (doc. 6987). Ana de Cepeda, viuda de Martín de Aranda, reclamó en 1590 lo que le debía la Hacienda real (AGS, GA, leg. 313-18).

¹⁷⁰³ Doc. 7109. Orlando reclamó desde Madrid en agosto de 1589 lo que se le debía por su sueldo, el de la nave y los 600 ducados que pagó en Inglaterra por el rescate (docs. 7125 y AGS, GA, leg. 268-159).

El dueño Paulo Antonio Lavia, que no asistió personalmente a la jornada, obtuvo el fenecimiento de las cuentas del tiempo en que sirvió la nave por real cédula de 15 de abril de 1589.¹⁷⁰⁴ Los restos de *La Lavia* fueron descubiertos el 4 de mayo de 1985 por miembros del Streedagh Strand Armada Group, culminando tres años de investigación.¹⁷⁰⁵

Nave Nuestra Señora de la Anunciada o Santa Anunciada la Dolista

De Ragusa, el nombre originario era *Presveta Anuncijata*.¹⁷⁰⁶

Porte: 597 toneles machos;¹⁷⁰⁷ 2.580 salmas (750 toneladas de sueldo¹⁷⁰⁸) y, según Cristóbal de Barros, 651 toneladas.¹⁷⁰⁹ Arqueada de nuevo en Lisboa el 28 de abril de 1588, dio 586 y 3/8 toneles machos una vez sacado el 3% de gorja y raser, y con el 20% de refacción, alcanzó las 703 y 1/2 toneladas de sueldo.¹⁷¹⁰ Cobraba 214. 427 maravedís mensuales.¹⁷¹¹

Dimensiones: eslora, 48 codos; manga, 17 codos y 1/2; puntal, 11 codos y medio.¹⁷¹²

Armamento: En la jornada de 1588 montaba ocho pedreros, cuatro medias culebrinas y once versos, todo de bronce, en total 23 piezas de artillería, salvadas cuando la nave se perdió en Irlanda y traídas a Santander.¹⁷¹³

Dotación: Capitán y dueño Estéfano de Oliste de Yvella (Stefan Olisti-Tasovčić Ivelja),¹⁷¹⁴ almirante de la escuadra de las levantiscas desde abril de 1588; contraestre Tomás de Pietro;¹⁷¹⁵ iba a bordo el comisario Juan de los Ríos.¹⁷¹⁶

En Lisboa, gente de mar, 79 hombres; gente de guerra, 196 hombres (124 de la compañía de Gonzalo de Monroy Enríquez y 72 de la de Esteban Ochoa). En La Coruña, 80 de mar y 186 de guerra.¹⁷¹⁷

Historial: Fue embargada por primera vez en Mesina el 10 de junio de 1579; llegó a Lisboa al mando de Nicolo de Rusco, para participar en la campaña de Portugal en 1580,¹⁷¹⁸ y después asistió a las jornadas de las Azores (1582 y 1583) con la armada de don Álvaro de Bazán, al mando de Juan de Simón.¹⁷¹⁹ El segundo embargo fue en Nápoles por el tesorero Diomedes Garrafa para venir a España en conserva de las cuatro galeazas que transportaron municiones y la infantería del tercio de Nápoles destinadas a la armada, navegación que efectuó al mando de Nikola Olisti-Tasovčić.¹⁷²⁰ Con escala previa en Cartagena del 20 de mayo al 10 de junio, llegó a Cádiz el 9 de julio de 1587 junto con las cuatro galeazas y la nave *Nuestra Señora de Visón*, todas procedentes de Nápoles.¹⁷²¹ Durante el viaje, *La Anunciada* apresó el navío *La Liebre*, al parecer alemán, cerca de la isla de Alborán, con mercancías destinadas a Inglaterra.¹⁷²² Pasó a incorporarse a la armada del conde de Santa Gadea que salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en Lisboa el 4 de agosto.¹⁷²³ Estando en el río de la

¹⁷⁰⁴ AGS, GA, L.r. 49, fols. 465 y 465v.

¹⁷⁰⁵ Véase BIRCH & McELVOGUE.

¹⁷⁰⁶ COURCY, pp. 256 y 257.

¹⁷⁰⁷ Apéndice VIII.

¹⁷⁰⁸ Docs. 1550 y 6772. Cinco salmas venían a ser aproximadamente una tonelada andaluza, también llamada española o tonel macho. La salma era, pues, sensiblemente igual a un quinto (0,20) de tonelada y, según Capmany, correspondía a cuatro quintales. Doce toneladas de Andalucía equivalían a diez toneles de Cantabria (OLESA, p. 247). Véase también el apéndice VI de este volumen.

¹⁷⁰⁹ Docs. 7151 y 7162.

¹⁷¹⁰ Doc. 4982.

¹⁷¹¹ Doc. 7162.

¹⁷¹² Docs. 4982, 7133.2 y 7162. Por el codo y medida de la costa norte de España. CASADO, p. 217, da como dimensiones: eslora 27,58; manga 10,06; puntal 6,61m.

¹⁷¹³ Docs. 5755 y 6835. El doc. 5052 de 9 de mayo aumenta el número de piezas a 24. Según el doc. 5122 montaba 22 piezas de bronce.

¹⁷¹⁴ Doc. 5673. Recomendado por el Rey al duque de Medina Sidonia el 13 de abril de 1588 (doc. 4857).

¹⁷¹⁵ Docs. 3177 y 7162; COURCY, p. 256.

¹⁷¹⁶ Doc. 6622.

¹⁷¹⁷ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de las personas (doc. 5444).

¹⁷¹⁸ AGS, CMC, S. serie, leg. 1208, s. f.

¹⁷¹⁹ PAZZIS, pp. 236 y 241.

¹⁷²⁰ COURCY, p. 256.

¹⁷²¹ Docs. 2287 y 4294.

¹⁷²² Docs. 2164, 2230, 2453 y 2541.

¹⁷²³ Docs. 1958, 1962, 1968 y 2513. Su estado a finales de octubre de 1587 consta en el doc. 3176.

capital portuguesa se le echó encima la urca *Falcón Blanco* mayor, de Francisco de Cornieles, y sufrió desperfectos.¹⁷²⁴

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña.¹⁷²⁵

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, según el propio Estéfano de Oliste, el 4 de agosto su nave peleó particularmente con la almiranta y otros navíos del enemigo, «poniéndose al viento más que ninguna otra», de tal modo que resultó destrozada y abierta a balazos.¹⁷²⁶

A duras penas *La Anunciada* emprendió el viaje de regreso a España el 9 de agosto con muchas averías recibidas en combate. Puede que apartada del grueso de la armada el 27 del mismo mes junto con una urca y cuatro pataches que la acompañaban por orden del Duque, fuese el grupo avistado por Recalde el primero de septiembre y del que se volvió a separar el día 7. A punto de naufragar, la nave ragusea llegó hacia el día 14 a Scatterry Roads, sobre Kiltrush, en el río Shannon (Irlanda), acompañada de la urqueta *La Caridad* inglesa, de Pantaleón González, y los pataches *La Concepción* de Lastero, *Nuestra Señora de Begoña* de Juan de Somarriva, *San Gerónimo* de Pedro Marmolejo, *La Concepción* de Antón de Carasa; el día 15 siguiente fondeó en sus proximidades la urca *La Barca de Danzig*, también en muy malas condiciones. Las vías de agua de esta última serían estancadas por los carpinteros y calafates de *La Anunciada*, cosa que no consiguieron realizar en su propio buque. A la vista de las circunstancias, la dotación, artillería y pertrechos de la nave fueron transbordados a las dos urcas y los cuatro pataches a partir del mismo día 14 de llegada; finalizada la operación, el 21 prendieron fuego a *La Anunciada* por ser innavigable y para evitar que cayese en manos del enemigo. El grupo de navíos salió a la mar para dirigirse directamente a España, donde arribaría disperso por mal tiempo a Santander, Castro Urdiales y Gijón a partir del 4 de octubre.¹⁷²⁷ Oliste de Ivella llegó a Santander el 6 de octubre de 1588 a bordo de la urca *La Caridad* inglesa; solicitó una indemnización por la pérdida de la nave de su propiedad,¹⁷²⁸ y Pedro de Ivella (Petar Iveglia Ohmučević Grgurić) la nacionalidad española.¹⁷²⁹

Nave *La Trinidad Valenzera* o *La Veneciana Valenzera*

De origen y construcción veneciana.

Porte: 5.500 salmas (1.100 toneladas de sueldo, unos 957 toneles machos¹⁷³⁰). Cobraba 1.375 escudos al mes.¹⁷³¹

Dimensiones estimadas: eslora 34,32; manga 11,94; puntal 7,24 m.

Armamento: En la jornada montaba 42 piezas de artillería.¹⁷³² En Lisboa embarcó tres cañones de batir con seis encabalgamientos de campaña.¹⁷³³

Dotación: Iba a bordo como oficial superior don Alonso de Luzón, maestro de campo del tercio de Nápoles. Oracio de Noya o Donayo era patrón y maestro cuando la nave fue embargada en enero

¹⁷²⁴ Doc. 7162.

¹⁷²⁵ Doc. 5376.

¹⁷²⁶ Doc. 6959.

¹⁷²⁷ Docs. 6469, 6530, 6547, 6603, 6621-6624, 6637, 6701, 6754, 6755, 6772, 6910 y 7162; COURCY, p. 256; MARTIN & PARKER, pp. 369 y 370. Las fechas de entrada y salida de los navíos en el Shannon están tomadas del doc. 6754. Previamente habían sido detectadas siete velas en la boca del Shannon hacia Carrigaholt (Clare) que debían ser estas (doc. 6469). La urqueta *La Caridad* entró en Santander el 4 de octubre llevando a bordo al comisario Juan de los Ríos, de *La Anunciada*, quien escribió una relación de lo sucedido en el viaje desde Irlanda. (docs. 6621 y 6622). También lo hizo el sargento Alonso de Porres (doc. 6624). El mismo día 4 arribó a Castro el patache *La Concepción*, de Francisco Lastero, los tres restantes lo debieron hacer a Santander casi al mismo tiempo que *La Caridad* (doc. 6623; ECHAVARRÍA, p. 142). *La Barca de Ancique* fondeó en Gijón en tan mal estado que se fue a pique poco después, tras poner en salvamento los efectos, víveres, artillería y municiones que llevaba a bordo, entre ellos los pertenecientes a *La Anunciada* (doc. 6849). Los bastimentos, artillería y municiones de la nave de Oliste salvados en las dos urcas y los cuatro pataches constan en los docs. 6754 y 6755. Parte de la gente de *La Anunciada* pasó a servir en el galeón *San Martín* al llegar a España (doc. 7162).

¹⁷²⁸ Docs. 6910, 6959, 7137 y 7162.

¹⁷²⁹ Doc. 7079.

¹⁷³⁰ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹⁷³¹ Doc. 3217.

¹⁷³² Doc. 5052. Según el doc. 5122 montaba 32 piezas.

¹⁷³³ Doc. 5112. Los tres cañones de batir fueron recuperados del pecio de la nave (COLIN MARTIN, «A 16 th century...», p. 61). Habían sido fundidos por Remigy de Halut en Malinas y tiraban balas de 40 libras. El cuarto cañón de batir era una pieza turca, seguramente de las apresadas en Lepanto.

de 1587 y seguía en La Coruña (julio de 1588);¹⁷³⁴ contra maestre Juan de Parje.¹⁷³⁵ En un momento indeterminado, Melchior de Sevilla, natural de Valladolid y vecino de Nápoles tomó el cargo de capitán.¹⁷³⁶ Piloto, Antonio Martínez, portugués natural de Aveiro.¹⁷³⁷ Guardián, Matheo de Marco, griego de nación.¹⁷³⁸ Escribano Demetrio de Niculao.

En Lisboa, gente de mar, 79 hombres; gente de guerra, 281 hombres (181 de Alonso de Luzón, maestre de campo; 80 de la compañía de García Manrique y 40 de Gerónimo de Ayvar). En La Coruña, 75 de mar y 338 de guerra.¹⁷³⁹

Historial: Carenó en 1581.¹⁷⁴⁰ Asistió a la campaña de las Azores con la escuadra de don Álvaro de Bazán al mando de Marco Valerio (1583)¹⁷⁴¹. Por orden del virrey de Sicilia, conde de Alva de Lista, fue embargada para traer a Lisboa infantería, bastimentos y municiones con destino a la armada; empezó a servir el 18 de enero de 1587 en Sicilia.¹⁷⁴² Salió de Palermo a principios de abril de 1587 junto con otras cinco naves.¹⁷⁴³ Tras hacer escala en Mahón y Alcudia, llegaron a Cartagena el 6 de mayo;¹⁷⁴⁴ el día 16 siguiente partieron hacia Gibraltar y el 15 de junio fondearon en Cádiz.¹⁷⁴⁵ Se incorporaron a la armada del conde de Santa Gadea que levó de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en Lisboa el 4 de agosto.¹⁷⁴⁶

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, *La Valenzera* navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Tras el aviso del alférez Miguel de Esquivel enviado en búsqueda de los navíos destacados, entró en La Coruña el 5 de julio.¹⁷⁴⁷

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Embocado el Canal, en uno de los movimientos de las acciones del 2 de agosto sobre Portland Bill, un grupo de navíos encabezado por Howard quedó más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva, que del propio *San Martín*. De esta forma, las primeras en combatir a los ingleses fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el Duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió por parte española, entre otros navíos, la nave *Trinidad Valenzera* de Alonso de Luzón. Posteriormente también fue una de las naves que acudieron y participaron en el ataque dado por la armada al navío inglés *Triumph* sobre la isla Wight.

En el combate de Gravelinas del día 8, cuando Francisco de Toledo cargó de nuevo con su desmantelado *San Felipe* y se metió en la retaguardia inglesa procurando llegar al abordaje, quedó envuelto por los navíos *Elizabeth Bonaventure*, *Rainbow* y *Vanguard*. El *San Mateo* junto con la nave *Valenzera Veneciana*, la *Santa María de Begoña* y el *San Juan de Sicilia* acudieron a socorrerlo, pero también fueron inmediatamente rodeados por un buen número de navíos ingleses encabezados por el *Mary Rose* de Edward Fenton, y nada pudieron hacer, no obstante llegar «casi a emparejar los bordos sin aferrar en ellos, combatiéndolos solamente con artillería y los nuestros con mosquetes y espingardas (arcabuces) por estar muy cerca».¹⁷⁴⁸

El 18 de agosto, al SSE de las Shetland, se apartó de la armada un grupo de navíos constituido por la nave *La Trinidad Valenzera*, y las urcas *El Gran Grifón*, capitana de Juan Gómez de Medina, *El Castillo Negro*, maestre Pedro Ferrer, y *La Barca de Hamburgo*, capitán Juan de San Martín Garvijos.

¹⁷³⁴ Doc. 5673.

¹⁷³⁵ Docs. 3177, 3217 y 7162.

¹⁷³⁶ Doc. 7082.

¹⁷³⁷ Docs. 6996 y 6997.

¹⁷³⁸ Doc. 7086.

¹⁷³⁹ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente y añade soldados de la compañía de capitán Benavides.

¹⁷⁴⁰ Doc. 3176.

¹⁷⁴¹ PAZZIS, p. 236.

¹⁷⁴² Doc. 7162.

¹⁷⁴³ Docs. 1418, 1422 y 1446.

¹⁷⁴⁴ Docs. 1696, 1697 y 1819.

¹⁷⁴⁵ Docs. 1840, 1841 y 1884. Los bastimentos, gente de mar e infantería embarcados figuran en los docs. 2123 a 2126.

¹⁷⁴⁶ Docs. 1958, 1962, 1968 y 2513. Su estado a finales de octubre de 1587 consta en el doc. 3176.

¹⁷⁴⁷ Docs. 5576 y 5587.

¹⁷⁴⁸ Docs. 6104, 6107, 6125, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6683, 6814 y 7159.

Sus escasas propiedades marineras y las averías evidentemente les impedían seguir al grueso. Durante más de dos semanas la agrupación fue castigada por los malos tiempos, lo que iba a forzar su dispersión.

La Trinidad Valenzera, muy dañada a causa de los impactos recibidos en el Canal, tuvo que navegar con dificultades contra los vientos del SW que le impedían la progresión hacia España. El día 31, la urca *La Barca de Hamburgo* comunicó que estaba a punto de irse a pique, por lo que 100 hombres de la tripulación traspasaron a *La Valenzera* mientras el resto, unos 80, lo hacían a la urca *El Gran Grifón*. Poco después, *La Barca de Hamburgo* desapareció sobre la costa de Irlanda del Norte, a la altura de Malin Head, condado de Donegal. Al mismo tiempo, según Alonso de Luzón, se dejaron de ver a *El Gran Grifón* y *El Castillo Negro*.¹⁷⁴⁹

La Trinidad Valenzera navegó con independencia a partir del 2 de septiembre. El día 12 por la noche se le abrió la proa a causa del temporal reinante y la dotación a duras penas sostuvo a flote la nave dos días con sus noches. Ante la gravedad de las vías de agua que sufría, Luzón puso rumbo a la costa norte de Donegal (Irlanda del Norte), pero el 14, antes de alcanzar la bahía de Lough Foyle, tocó en un arrecife situado en la parte occidental de la Kinnagoe Bay, a levante de Malin Head (península de Inishowen, Donegal, Irlanda). En estas condiciones se mantuvo varios días, lo que permitió evacuar a la casi totalidad de la dotación y embarcados de otros navíos, unos 550 hombres. Definitivamente se fue a pique el 25 de septiembre, ahogándose alrededor de cincuenta soldados y treinta irlandeses que habían entrado a saquear la nave.¹⁷⁵⁰

Según la declaración del propio Alonso de Luzón realizada en Drogheda hacia el 22 de octubre, confirmó que tardaron dos días en desembarcar. Al principio, aunque fueron mal acogidos y despojados de sus pertenencias por parte de los irlandeses nativos, no sufrieron daños corporales. Una vez reunidos los supervivientes, emprendieron la marcha hacia el Alligh Castle (al norte de Derry), residencia de Sir John O'Dogherty, jefe del territorio bajo control inglés donde se encontraban los españoles. Tras unas negociaciones complicadas con los hermanos Richard y Henry Hovenden y John Kelly, sargento mayor de la guarnición anglo irlandesa acuartelada en la región, Luzón entregó las armas y se rindió «bajo la condición de que sus vidas serían respetadas» y otras estipulaciones. El acuerdo fue incumplido, y una vez separados los oficiales y la tropa y marineros; de estos últimos grupos –entre 150 y 300– en su mayor parte fueron cruelmente asesinados; de la matanza se libraron Alonso de Luzón, Rodrigo de Lasso, Luis de Córdoba y Gonzalo Fernández de Córdoba y unos 150 soldados y marineros que pudieron escapar. Un caballero católico irlandés –probablemente Sorley Boy McDonnell–¹⁷⁵¹ pasó un grupo de unos 32 a Escocia, donde el rey Jacobo les hizo buen tratamiento y envió a Dunquerque. En parte llegaron a El Havre el 25 de diciembre en barcos escoceses y se presentaron a Marolín de Juan, mientras otros lo hicieron a otros puertos de la Península. Entre los supervivientes estaban el capitán Horacio Donayo y el escribano, que llegaron a Lisboa en mayo de 1589.¹⁷⁵²

Las primeras noticias de Luzón en prisión están contenidas en una carta del propio maestre de campo dirigida por Francisco de Arriola al Consejo de Guerra el 8 de enero de 1589. Fue interrogado en Drogheda, como dijimos, y tras sufrir cautiverio en Londres, pudo regresar a España mediante intercambio con el señor de Teligny en 1591.¹⁷⁵³

El pecio de la nave *Trinidad Valenzera* fue descubierto en febrero de 1971 por el City of Derry Sub-Aqua Club y excavado bajo la dirección de Colin J.M. Martin.¹⁷⁵⁴ Parte de los objetos rescatados se conservan en el Ulster Museum, Belfast,¹⁷⁵⁵ y otros en el Tower Museum, Derry, Reino Unido.

¹⁷⁴⁹ Docs. 6780, 6781, 6901.1, 7009 y 7060; MARTIN & PARKER, pp. 361 y 362. Generalmente se admite que la urca *El Castillo Negro* desapareció en el Atlántico sin dejar rastro.

¹⁷⁵⁰ La fecha de la pérdida el 25 de septiembre consta en un certificado expedido por Alonso de Luzón (AGS, CS, leg. 295, s. f.). El piloto Antonio Martínez, declaró que la nave dio al través el 18 de septiembre (doc. 6997).

¹⁷⁵¹ Docs. 6781, 7037, 7082 y 7158.

¹⁷⁵² Docs. 6905 y 7109. Desde Madrid, en agosto de 1589, reclamó lo que se le debía por su sueldo, el de la nave y los 1.200 ducados que pagó en Inglaterra por el rescate (docs. 7123 y AGS, GA, leg. 268-159 y 160).

¹⁷⁵³ Docs. 6780, 6781, 6869 a 6871, 6905, 6942, 6949, 6984, 6990, 6996 a 6998, 7001, 7004, 7009, 7053, 7068, 7115, 7116, 7135, 7136, 7138, 7158 y 7167; MARTIN & PARKER, pp. 362-365; FALLON, pp. 127 a 139; PAULA MARTIN, p. 84; GONZÁLEZ-ARNAO, *Los naufragos de la Armada...*, p. 115. Dos carmelitas que iban en la *Trinidad Valenzera*, fray Juan de San José y fray Sebastián de la Madre de Dios fueron martirizados porque los herejes «a ningún sacerdote que toparan le perdonaban». (Doc. 7036). Lippomano apoyó las reclamaciones de los dueños de *La Valenzera* (doc. 6987), mientras Mocenigo gestionaba la liberación de los prisioneros a través del embajador inglés en Francia (doc. 7040). Luzón falleció en Madrid en 1620.

¹⁷⁵⁴ Colin Martin, *The Spanish Armada Wreck La Trinidad Valencera in Kinnagoe Bay*, The Institute of Irish Studies, Belfast, 1989.

¹⁷⁵⁵ Véase el catálogo de Lawrence Flanagan, *Ireland's Armada Legacy*, Gloucester, Alan Sutton / Dublin, Gill and Macmillan, 1988.

Nave Santa María la Coronada o Encoronada, alias La Rata

De construcción mediterránea, posiblemente genovesa.

Porte: 4.100 salmas de porte (820 toneladas de sueldo, 716 toneles machos¹⁷⁵⁶). Sueldo 984 escudos de a diez reales desde el 16 de diciembre de 1586.¹⁷⁵⁷

Dimensiones estimadas: eslora 31,13; manga 10,83; puntal 6,56 m.

Armamento: Montaba en la jornada 35 piezas de artillería.¹⁷⁵⁸

Dotación: Iba a bordo el general don Alonso Martínez de Leyva, designado por Felipe II como sucesor en el mando de la armada en caso de desaparición del duque de Medina Sidonia. Patroneada por el capitán genovés Francisco Vitali o Vital¹⁷⁵⁹ con Damgas Paris, desde que fue embargada en diciembre de 1586,¹⁷⁶⁰ maestre Giovanni Avauncie.

En Lisboa, gente de mar, 84 hombres; gente de guerra, 335 hombres (70 de la compañía de Andrés de Valenzuela, 120 de Rodrigo Tello, 115 de Diego de Leyva y 30 de Pedro de Mendoza). En La Coruña, 93 de mar y 355 de guerra.¹⁷⁶¹

Historial: La nave asistió a las campañas de las Azores con las armadas de don Álvaro de Bazán (1582 y 1583).¹⁷⁶² Fue embargada en Sicilia el 16 de diciembre de 1586.¹⁷⁶³ Salió de Palermo con otras cinco naves a principios de abril de 1587 transportando infantería, bastimentos y municiones destinados a la armada de Lisboa.¹⁷⁶⁴ Tras hacer escala en Mahón y Alcudia, llegaron a Cartagena el 6 de mayo;¹⁷⁶⁵ el día 16 siguiente partieron hacia Gibraltar y el 15 de junio fondearon en Cádiz.¹⁷⁶⁶ Se incorporaron a la armada del conde de Santa Gadea que levó de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en Lisboa el 4 de agosto.¹⁷⁶⁷

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. *La Rata* arribó a Vivero (Lugo, Galicia) entre el 20 y el 21 con un grupo de diez o doce navíos, habiendo perdido dos anclas por abordaje con la nave *Gran Grín* y otras dos al fondear en La Estaca de Bares por el temporal.¹⁷⁶⁸ Tras una tentativa infructuosa efectuada el día 11 de julio, entró en La Coruña la noche del 12 al 13 de julio, reincorporándose a los navíos de Medina Sidonia.¹⁷⁶⁹

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Ya en el Canal, desde el amanecer del día 31 el escuadrón de Drake estaba dando bordadas para doblar por el norte a los españoles, pero al ser su avance hacia barlovento tan lento, no lo consiguió hasta que la armada cayó hacia sotavento. En uno de estos cambios de rumbo, algunos navíos del ala izquierda de la vanguardia de la armada a cargo de Leyva en *La Rata*, se cañonearon a distancia con parte del escuadrón enemigo. Según Coco Calderón, embarcado en la urca almiranta *San Salvador*, «por el mismo borde de tierra (Howard) envió cuatro naves, una de las cuales era su almiranta (Drake), a que trabasen la escaramuza con la nuestra y las demás naves de nuestra retaguardia; y así la cañonearon juntamente con el galeón *San Mateo*, el cual, metiéndose a orza cuanto más podía, sin disparar pieza, las esperó deseando le abordasen. Salió *La Rata*, en que venía don Alonso de Leyva, en busca de la capitana enemiga (debía referirse a la de Drake) que, asimismo, se dejó amollar en popa la vuelta suya. No se pudieron cañonear a causa de que la enemiga, recelándose le abordase el *San Mateo*, dejó a la

¹⁷⁵⁶ Docs. 5052, 6772 y 7162; Apéndice VIII.

¹⁷⁵⁷ Doc. 7162.

¹⁷⁵⁸ Doc. 5052. El 20 de abril de 1588 le entregaron dos medias culebrinas de a 12 libras de bala, otra media culebrina de a 7 libras y dos cañones pedreros de a doce libras de bala de piedra, todo de Su Majestad y de la nueva fundición (docs. 5112 y 7162). Según el doc. 5122 montaba 41 piezas.

¹⁷⁵⁹ Doc. 5673. Recomendado por el Rey al duque de Medina Sidonia (doc. 4857).

¹⁷⁶⁰ Doc. 3217.

¹⁷⁶¹ Docs. 5052 y 5734.

¹⁷⁶² PAZZIS, p. 241.

¹⁷⁶³ Doc. 3217.

¹⁷⁶⁴ Docs. 1418, 1422 y 1446.

¹⁷⁶⁵ Docs. 1696, 1697 y 1819.

¹⁷⁶⁶ Docs. 1840, 1841 y 1884. Los bastimentos, gente de mar e infantería embarcados figuran en los docs. 2123 a 2126.

¹⁷⁶⁷ Docs. 1958, 1962, 1968 y 2513. Su estado, a finales de octubre de 1587, consta en el doc. 3176.

¹⁷⁶⁸ Docs. 5306, 5379, 5594 y 5673.

¹⁷⁶⁹ Docs. 5708 a 5710.

nave *Rata* y le acañoneó; y el viento arronzando, a don Alonso Leyva no le fue posible pasar con su designio adelante, a quien cañonearon otras naves enemigas, haciendo él lo mismo».¹⁷⁷⁰

De todo ello puede deducirse que la acción se desarrolló entre la tierra de Cornwall y el norte de la formación española. A la progresión del escuadrón de Drake, en su camino hacia la retaguardia española se interpuso el galeón *San Mateo* de Diego de Pimentel, que debía estar en el extremo de la izquierda y más retrasado de la vanguardia española de Leyva y, por tanto, próximo al mismo extremo de la retaguardia más avanzada de Recalde. Al observar el cañoneo, Leyva, embarcado en *La Rata Encoronada*, acudió en auxilio del *San Mateo* dirigiéndose hacia lo que él creía la capitana enemiga (probablemente el *Triumph*, de Martín Frobisher, el mayor del grupo de Drake), pero no lo consiguió al no poder ceñir el viento lo suficiente; sin embargo intercambió disparos con otros navíos ingleses de los que acompañaban al vicealmirante inglés.¹⁷⁷¹ Al parecer, en esta ocasión, Leyva, Recalde y Medina Sidonia actuaron coordinadamente o por lo menos así se deduce de la nota final puesta por el Duque en un billete que le pasó Recalde hacia el atardecer del 28 de julio: «La señal que don Alonso [de Leyva] ha de dar conviene que se entienda; vuestra merced se lo diga y me avise».¹⁷⁷²

Durante las acciones del día 2, en determinado momento, el grupo de Howard había quedado circunstancialmente más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva, que del propio *San Martín*. De esta forma, las primeras naves en combatir a los ingleses fueron las levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que le acababa de asignar el Duque como refuerzo. En este duelo artillero generalizado se distinguió *La Rata*, entre otras naves.

Como siempre, los navíos españoles intentaron inútilmente llegar al abordaje, pues los ingleses, muy maniobreros, mantenían la distancia y rehusaban llegar al alcance del tiro de mosquete. Martín de Bertendona acometió al *Ark Royal*, capitana de Howard, hasta llegar bien cerca, pero del ataque se zafó el inglés con soltura dándole la popa. El fuego por ambos contendientes fue muy vivo, siendo grande el consumo de municiones, sobre todo por parte inglesa por su mayor rapidez en la recarga y disparo de la artillería. Sin embargo, no existe constancia de averías o bajas notables en ambos contendientes.¹⁷⁷³

Poco después, al rolar el viento, Howard se encontró a barlovento respecto a la armada española. Unos dieciocho navíos de la flota inglesa, que constituyendo el ala derecha del Almirante hasta ahora habían permanecido inactivos por encontrarse lo más al sur o hacia la mar de la formación, se dirigieron encabezados por un gran navío –no se sabe con certeza cual, aunque algunos citan el *Revenge* de Drake– hacia el ala derecha de la retaguardia española, precisamente donde se encontraba el recién reparado galeón *San Juan* de Martínez de Recalde, quien como el día 31 hizo frente a la acometida prácticamente en solitario, pues al principio el resto de las naos le habían dejado desamparado. Al ver el aprieto en que estaba el almirante general de la armada, acudieron en su socorro Alonso de Leyva con *La Rata Encoronada* y Martín de Bertendona en *La Regazona*. Esta acción duró hasta las cuatro o cinco de la tarde en que se retiraron los ingleses.

Al amanecer del 4 de agosto, seis leguas al sur del St. Catherine's Point de la isla Wight,¹⁷⁷⁴ varios navíos de la armada habían quedado rezagados y por lo tanto más próximos al enemigo. El más alejado del grueso español fue la urca *Duquesa Santa Ana*,¹⁷⁷⁵ seguida del galeón *San Luis* y, según Coco Calderón, también de la urca *Doncella*, de la escuadra de Oquendo. Sir John Hawkins era el más cercano a estos navíos parados por la ausencia absoluta de viento; no queriendo desaprovechar esta oportunidad, puso en el agua sus embarcaciones menores y con ellas bogando fue remolcado hacia los inermes navíos españoles. La maniobra sería observada por Alonso de Leyva, quien se dirigió con su capitana *La Rata Encoronada* hacia el galeón y las urcas en apuros, acompañado por tres galeazas, la capitana *San Lorenzo*, la *Zúñiga* y la *Girona*, la nave *San Juan de Sicilia* y otros bajeles.

¹⁷⁷⁰ Doc. 6500. Al avistar al enemigo, el *San Martín* «hizo la señal de combate izando una bandera en el palo de proa, que era la señal que se había acordado» (doc. 6962).

¹⁷⁷¹ Puede que con *La Rata Encoronada* se distinguiesen también en estas acciones la *Veneciana Valenzera* y el galeón *San Felipe* (doc. 6656).

¹⁷⁷² Doc. 6112 (billete n.º 1).

¹⁷⁷³ Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6685, 6814, 6962 y 7105.

¹⁷⁷⁴ Doc. 6000. Esta distancia la estimó Sir George Carey, gobernador de la isla Wight y observador de vista del combate. Probablemente los navíos más cercanos estarían a dos leguas de tierra, unas siete millas como máximo. Para el mismo testigo, el combate del día 4 duró desde las 05.00 a las 10.00 horas y el cañoneo fue intensísimo. Según otro testimonio, este día «sacóse el estandarte real y todas las banderas y todas las flámulas que las naves llevaban». (Doc. 6901.1).

¹⁷⁷⁵ Perteneciente a la escuadra de Andalucía.

El *Victory* de Sir John Hawkins se aproximó tanto a *La Duquesa* que las lanchas remolcadoras entraron dentro del alcance de la mosquetería y arcabucería de la urca. Al observar la progresión de las galeazas y demás buques españolas, el *Ark Royal* seguido del *Golden Lion* junto con otros navíos también se hicieron remolcar para apoyar a Hawkins, por lo que se entabló una acción en toda regla; finalmente, Leyva logró liberar del acoso inglés a los navíos separados y reintegrarlos al cuerpo de la armada, al cabo de dos horas de cañoneo.¹⁷⁷⁶

El 8 de agosto, al dejar la armada el fondeadero de Calais tras el ataque de los brulotes, la galeaza capitana *San Lorenzo* quedó sin gobierno pues sus timones tocaron al parecer con el ancla o el cable de la *Girona* o de *La Rata Encoronada*,¹⁷⁷⁷ aunque para el testigo presencial Fernando de Ayala, este último navío fue el causante de la colisión «con gran rotura de la popa» de la galeaza, momento aprovechado por los soldados y forzados para intentar pasarse a la *Rata* en medio de una gran confusión sin que nadie pudiese acudir en remedio de su navío.¹⁷⁷⁸ Este fue el origen de la pérdida de la galeaza en las proximidades de Calais.

Posteriormente, el mismo día 8, cuando los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan* habían conseguido librar a Recalde del acoso inglés, a duras penas iniciaron la navegación para incorporarse a la retaguardia española de la que se encontraban rezagados. De nuevo volvieron a verse envueltos durante la tarde por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del Almirante – el *Ark Royal*, el *Golden Lion* de Thomas Howard y el *White Bear* de lord Sheffield– que también se dirigían con tres horas de retraso hacia la retaguardia española para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. La almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis* de Agustín Mexía, la nave *La Rata* de Alonso de Leyva y la urca almiranta *San Salvador* viraron para auxiliarla, logrando con este movimiento la retirada del enemigo.¹⁷⁷⁹ En esta acción murió de un balazo el capitán Pedro de Mendoza, así como otras personas.¹⁷⁸⁰

La armada inició el 9 de agosto el viaje de regreso a España pasando por el norte de las Islas Británicas, ocupando *La Rata* posiciones a retaguardia de la formación. Según Leyva, en billete del 17 de agosto dirigido a Recalde, decía que no había nao tan trabajada como la suya.¹⁷⁸¹ La armada amaneció en calma el día 25; el viento era del sur y muy fresco. El Duque envió un patache a la almiranta *San Juan* para preguntar sobre *La Rata*, pues había notado su desaparición desde hacía cuatro días, y por lo tanto, poco después de haber pasado entre las islas Orkney y Shetland.¹⁷⁸²

Tras sufrir los efectos del temporal del 12 y 13 de septiembre, *La Rata* apareció el 17 frente a Blacksod Bay, condado de Mayo al oeste de Irlanda del Norte, a donde se había dirigido Leyva para repararse, recoger bastimentos y hacer aguada, pero embarrancó en Tullaghan Bay. Leyva desembarcó a su gente sin perder un hombre y pegó fuego al navío cuatro días más tarde. Los españoles se hicieron fuertes en el Doona Castle cercano al lugar del naufragio.¹⁷⁸³ Richard Bingham en carta al lord diputado William Fitzwilliam, gobernador general inglés en Irlanda, de primero de octubre dio por seguro erróneamente que en la nave iba embarcado Medina Sidonia. Noticioso Leyva del fondeo de la urca *La Duquesa Santa Ana*, capitán y dueño Pedro de Meras, en Elly Bay (en un extremo de Blacksod Bay) decidió dirigirse al lugar donde estaba el navío recién llegado, embarcó en ella y se hizo a la vela.

Tal como había pronosticado Bingham, la urca con más de 1.000 hombres a bordo embarrancó el 26 de septiembre en Loughros More Bay (Donegal, Irlanda del Norte) debido al mal tiempo. Leyva condujo sus hombres a una pequeña isla en Kiltorish Lake y se fortificó al amparo de las ruinas de un pequeño castillo, en el que montó una pieza ligera de artillería; don Alonso, que estaba lesionado por una barra del cabrestante de la urca cuando desembarcó, pensaba mantenerse allí hasta que algún navío

¹⁷⁷⁶ Docs. 5996, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6656, 6683 y 7105. Debió ser una acción brillante para que Petruccio Ubaldino la calificase de honorable (doc. 7105).

¹⁷⁷⁷ Doc. 6656. Para otros, el incidente ocurrió con el navío *San Juan de Sicilia* (docs. 6125, 6236 y 6814), mientras que Luis de Miranda informó que fueron dos galeazas y un navío los buques involucrados en el accidente; añadió que la *San Lorenzo* «se fue a vuelta de tierra, a un tiro de arcabuz donde estaba, para se aprestar». (Doc. 6181). Coincide con el relato de Fernando de Ayala (doc. 6685).

¹⁷⁷⁸ Doc. 6685.

¹⁷⁷⁹ Docs. 6104, 6107, 6125, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6683, 6814 y 7159.

¹⁷⁸⁰ Doc. 6500; era hijo del castellano del Castelnuovo de Nápoles.

¹⁷⁸¹ Doc. 6170.

¹⁷⁸² Doc. 6683. La desaparición real de *La Rata* debió ocurrir hacia el 18 o 19 de agosto.

¹⁷⁸³ En este castillo falleció Sir James Fitzgerald, católico, enemigo de la reina de Inglaterra, que inspiró la expedición papal de 1579 (FD, *Armada Invencible*, t. III, p. 36).

lo trasladase a España. Días más tarde llegó a su conocimiento que la galeaza *Girona* se encontraba reparando en el fondeadero de Killybegs, 15 millas más al sur. De nuevo levantó el campo y partió con su tropa hacia la galeaza. Tras quince días de obras en el buque, empleando los materiales y aparejos de otro navío español naufragado en sus proximidades, la *Girona* salió a la mar llevando a bordo más de 1.300 hombres rumbo hacia Escocia. Leyva consideraba peligroso el viaje a España por el oeste de Irlanda en un buque tan sobrecargado y consideró más prudente dirigirse hacia Escocia donde podría obtener refugio. La galeaza perdió el timón de fortuna que llevaba y un nuevo temporal la echó el 28 de octubre sobre las rocas de Lacada Point, en las proximidades de Dunluce Castle, condado de Antrim (Irlanda del Norte); solo hubo entre nueve y seis supervivientes;¹⁷⁸⁴ de ellos se conoce el nombre de varios, entre los que debió estar el maestre Giovanni Avauncie que cayó prisionero y fue muerto por orden de Bingham en diciembre de 1588.¹⁷⁸⁵ Dos que tuvieron mejor suerte, Melchior de Sevilla y un marinero calafate de *La Rata*, el genovés Jácome Hescafín, cuando llegaron a Ribadeo en enero de 1589, confirmaron en un interesante relato la muerte de Leyva.¹⁷⁸⁶

Nave Santa María, Santiago y Santa Clara, alias La Juliana

Construida en 1571.¹⁷⁸⁷ Posiblemente fabricada en Mataró (Cataluña)¹⁷⁸⁸ o Ragusa con el nombre original de *Sveti Jakov od Galicije*.¹⁷⁸⁹

Porte: 3.300 salmas (860 toneladas de sueldo, unos 748 toneles machos¹⁷⁹⁰). Sueldo 792 escudos de a diez reales desde el 16 de diciembre de 1586.

Dimensiones estimadas: eslora 31,63; manga 11,00; puntal 6,67 m.

Armamento: En la jornada montaba 32 piezas de artillería.¹⁷⁹¹ En Lisboa embarcó, entre otras piezas, un cañón de batir alemán fundido por Gregorio Loeffler en la época del emperador Carlos V, año 1538, que pesaba 52 quintales tiraba pelotas de hierro de 40 libras, y otro de idéntico origen de 55 quintales, también para balas del mismo peso; todo con cuatro encabalgamientos para campaña pero estaban encabalgados de mar.¹⁷⁹²

Dotación: Su dueño era Joan Arnao Palo o Polo.¹⁷⁹³ Al mando del capitán Francisco de Olanda, catalán,¹⁷⁹⁴ desde el embargo en diciembre de 1586 hasta ser relevado por el capitán José Pesurín, que era capitán el 25 de mayo, inmediatamente antes de la salida de Lisboa;¹⁷⁹⁵ capitán, Jusepe Ferrer antes de partir de La Coruña;¹⁷⁹⁶ contra maestre Miguel Martín.¹⁷⁹⁷

En Lisboa, gente de mar, 70 hombres; gente de guerra, 325 hombres (115 de la compañía de Andrés de Pantoja y 210 de Lope Vázquez). En La Coruña, 65 de mar y 347 de guerra.¹⁷⁹⁸

Historial: Asistió a la campaña de las Azores con la escuadra de don Álvaro de Bazán (1583) al mando de Jusepe Ferrer.¹⁷⁹⁹ Embargada en Sicilia el 16 de diciembre de 1586, salió de Palermo junto con otras cinco naves a principios de abril de 1587, transportando infantería, bastimentos y municiones destinados a la armada de Lisboa.¹⁸⁰⁰ Tras hacer escala en Mahón y Alcudia, llegaron a Cartagena el

¹⁷⁸⁴ Docs. 6603, 6547, 6701, 6712, 7009, 7060, 7068, 7082, 7105, 7115 y 7116; MARTIN & PARKER, pp. 380 y 381; FALLON, pp. 57 a 91. En el doc. 6920, Giovanni Avauncie figura como maestre de la *Rata* entre los pasados a cuchillo por los ingleses. Según el doc. 7068 fueron siete los supervivientes del naufragio de la *Girona*, tres soldados y cuatro marineros; el doc. 7082 difiere en el total, que eleva a nueve, cinco soldados y cuatro marineros, de estos tres españoles y un genovés. El doc. 7115 reduce a seis el número de los supervivientes.

¹⁷⁸⁵ Doc. 6920.

¹⁷⁸⁶ Docs. 7035 y 7082.

¹⁷⁸⁷ Doc. 3176.

¹⁷⁸⁸ AMC: «Final, vestigis, memoria i ressó de la *Juliana* a Irlanda», *Fulls/96 del Museu Archiu de Santa Maria*, Mataró, 2010.

¹⁷⁸⁹ COURCY, p. 255.

¹⁷⁹⁰ Docs. 5052 y 6772. Apéndice VIII.

¹⁷⁹¹ Docs. 5052 y 5122.

¹⁷⁹² Docs. 5112 y 7162.

¹⁷⁹³ Doc. 7162.

¹⁷⁹⁴ Docs. 3217 y 7162.

¹⁷⁹⁵ Doc. 5199.

¹⁷⁹⁶ Doc. 5673. Era maestre en octubre de 1587 (doc. 3176).

¹⁷⁹⁷ Doc. 3177.

¹⁷⁹⁸ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de las personas (doc. 5444).

¹⁷⁹⁹ PAZZIS, p. 236.

¹⁸⁰⁰ Docs. 1418, 1422, 1446 y 2379.

6 de mayo;¹⁸⁰¹ el día 16 siguiente partieron hacia Gibraltar y el 15 de junio fondearon en Cádiz.¹⁸⁰² Se incorporaron a la armada del conde de Santa Gadea que levó anclas en la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en Lisboa el 4 de agosto.¹⁸⁰³

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña.¹⁸⁰⁴

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada se hizo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros de la armada con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de *La Juliana*. Emprendido el regreso a España, puede que a mediados de agosto o poco después embarcase don Diego Téllez Enríquez «el Corcovado» en esta nave o en *La Lavia*, procedente de la *San Juan de Sicilia* donde había hecho toda la jornada y estaba destrozada por el fuego enemigo.

Junto con *La Lavia* y la *Santa María de Visón*, *La Juliana* quizá se separó del grueso de la armada por el temporal del 2 de septiembre; las tres levantiscas navegaron intermitentemente en conserva de los navíos que formaban el grupo de Recalde. El día 7 debieron perderse de vista desde el galeón *San Juan*. Hacia el día 13 las tres naves habían sobrepasado Bloody Foreland y penetrado en la Donegal Bay (costa del NW de Irlanda) con objeto de efectuar reparaciones y reaprovisionarse. El día 17 fondearon finalmente sobre Streedagh Strand, cerca del puerto de Sligo. «Estando esperando a poder pasar la gente de *La Juliana* a las demás naos, por irse perdiendo», en la mañana del 21 fueron sorprendidas por el fuerte temporal del WNW que se abatió sobre las costas de Irlanda. Incapaces de aguantar sobre las anclas, las tres naves fueron arrastradas hacia la playa próxima a levante del Streedagh Point donde naufragaron. Según el relato del capitán Francisco de Cuéllar, superviviente de *La Lavia*, de las dotaciones de los tres navíos murieron ahogados alrededor de mil hombres en total y se salvaron unos trescientos que en su mayoría serían asesinados y expoliados por los irlandeses y la guarnición inglesa de Sligo al mando de George Bingham, hermano de Richard, gobernador de Connaught.¹⁸⁰⁵ Entre los desaparecidos debió figurar el capitán Jusepe Ferrer pues no consta su nombre en documentos posteriores.

Los restos de *La Juliana* fueron descubiertos el 4 de mayo de 1985 por miembros del Streedagh Strand Armada Group, culminando tres años de investigación.¹⁸⁰⁶

Nave San Nicolás o Niculas, alias La Prodanela

Ragusea de origen, su nombre era *Sveti Nikola Prodanelić*, también denominada *Santa Nicola*, *San Niccolo*, *San Niculás de Sicilia* y *San Nicolás Prodanelli* o *Prodanel*.¹⁸⁰⁷

Porte: 683 toneles machos;¹⁸⁰⁸ 3.100 salmas y, según Cristóbal de Barros, tenía de porte 760 toneladas y media y un ochavo.¹⁸⁰⁹ Arqueada en Lisboa el 28 de abril de 1588, dio 695 y 5/8 toneles machos una vez sacado el 3% de gorja y raser, y con el 20% de refacción, 834 y 5/8 toneladas de sueldo.¹⁸¹⁰ Cobraba de sueldo 744 escudos de a diez reales desde el primero de enero de 1587.¹⁸¹¹

Dimensiones: eslora, 53 codos y 1/4; manga, 18 codos y 1/8; puntal, 11 codos y medio.¹⁸¹²

Armamento: En la jornada de 1588 llevó 26 piezas de artillería.¹⁸¹³

Dotación: Su propietario era Marino Prodanelli (Marin Prodanelić), de Ragusa; el patrón, Nicolás o Nicolo de Juan Rayane o Romaní o Royami o Royani; maestros Nicolao de Juan Arrayane o Rayan y

¹⁸⁰¹ Docs. 1696, 1697 y 1819.

¹⁸⁰² Docs. 1840, 1841 y 1884. Los bastimentos, gente de mar e infantería embarcados figuran en los docs. 2123 a 2126.

¹⁸⁰³ Docs. 1958, 1962, 1968 y 2513. Su estado a finales de octubre de 1587 consta en el doc. 3176.

¹⁸⁰⁴ Doc. 5376.

¹⁸⁰⁵ Docs. 6701, 6942, 7060, 7127 y 7133.1; MARTIN & PARKER, pp. 241 a 243. El doc. 7133.1 puntualiza que el naufragio «sucedió vispera de San Mateo, 20 de septiembre.»

¹⁸⁰⁶ Véase BIRCH & McELVOGUE.

¹⁸⁰⁷ COURCY, p. 258.

¹⁸⁰⁸ Apéndice VIII.

¹⁸⁰⁹ Docs. 7151 y 7162.

¹⁸¹⁰ Docs. 4982 y 6772.

¹⁸¹¹ Doc. 7162.

¹⁸¹² Docs. 4982, 7133.2 y 7162. CASADO da como dimensiones: eslora 30,60; manga 10,42; puntal 6,61 m.

¹⁸¹³ Doc. 5052. Según el doc. 5122 montaba 32 piezas.

Leonardo de Alegrete;¹⁸¹⁴ al fallecer Romani tomó el mando Marino Prodaneli;¹⁸¹⁵ contra maestre Micael de Pedro.¹⁸¹⁶

En Lisboa, gente de mar, 81 hombres; gente de guerra, 274 hombres (70 de la compañía de Alonso Riquelme, 76 de Juan de Sayavedra o Saavedra y 128 de Gabriel de Suazo o Zuazo). En La Coruña, 68 de mar y 226 de guerra.¹⁸¹⁷

Historial: Asistió a las jornadas de las Azores con las armadas de don Álvaro de Bazán al mando de su propietario (1582 y 1583).¹⁸¹⁸ Embargada en Sicilia el primero de enero de 1587, salió de Palermo con otras cinco naves a principios de abril de 1587 transportando infantería, bastimentos y municiones destinados a la armada de Lisboa.¹⁸¹⁹ Tras hacer escala en Mahón y Alcutia, llegaron a Cartagena el 6 de mayo;¹⁸²⁰ el día 16 siguiente partieron hacia Gibraltar y el 15 de junio fondearon en Cádiz.¹⁸²¹ Se incorporaron a la armada del conde de Santa Gadea que salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en Lisboa el 4 de agosto.¹⁸²²

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Tras el aviso del alférez Miguel de Esquivel enviado en búsqueda de los navíos destacados, entró en La Coruña el 6 de julio con la urca *Gran Grifón*.¹⁸²³

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada dio la vela el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de la nave *San Nicolás*, aunque fuentes de los archivos de Dubrovnik afirman que combatió activamente durante las acciones en el Canal.¹⁸²⁴ Emprendido el regreso a España de la armada, rodeando por el norte las Islas Británicas, se perdió hacia el 22 de septiembre en la península de Curraun al NE de Clare Island, al parecer, al tocar en los bajos de Toorglass, entre el islote de Achillbeg y Mulrany (Mallaranny) en el condado de Mayo; de sus 90 supervivientes todos menos nueve fueron asesinados. Entre los que salvaron la vida estaban los capitanes Gabriel de Zuazo y Alonso Riquelme.¹⁸²⁵

Nave Santa María de Gracia y San Juan Bautista, alias San Juan de Sicilia¹⁸²⁶

Construida en astilleros de la República Dálmata de Ragusa (Dubrovnik) antes de 1582. El nombre originario era *Brod Martolossi*, más conocida en Italia como *Santa Maria della Grazia e San Giovanni Battista* o *La Nave Martolossa*.¹⁸²⁷ En las relaciones españolas era comúnmente nombrada *San Juan de Sicilia* probablemente por el lugar donde fue embargada o por la infantería del tercio de Sicilia que llevaba a bordo o para convencer a los turcos que Ragusa no estaba implicada en la campaña contra Inglaterra.¹⁸²⁸

Porte: 724 toneles machos;¹⁸²⁹ 4.000 salmas (800 toneladas de sueldo,¹⁸³⁰ 971 toneles machos). Sueldo, 960 escudos de a diez reales desde el 18 de diciembre de 1586.¹⁸³¹

Dimensiones estimadas: eslora 32,06; manga 10,83; puntal 6,48 m.

¹⁸¹⁴ Docs. 3217, 3787 y 7162.

¹⁸¹⁵ Docs. 7162 y 5673.

¹⁸¹⁶ Doc. 3177.

¹⁸¹⁷ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

¹⁸¹⁸ PAZZIS, pp. 236 y 240.

¹⁸¹⁹ Docs. 1418, 1422, 1446, 3217 y 7162. Marino Prodaneli solicitó y consiguió un nuevo asiento de su nao en enero de 1588 (doc. 3787).

¹⁸²⁰ Docs. 1696, 1697 y 1819.

¹⁸²¹ Docs. 1840, 1841 y 1884. Los bastimentos, gente de mar e infantería embarcados figuran en los docs. 2123 a 2126.

¹⁸²² Docs. 1958, 1962, 1968 y 2513. El estado de la nave a finales de octubre de 1587 consta en el doc. 3176.

¹⁸²³ Docs. 5587 y 5588.

¹⁸²⁴ COURCY, p. 258.

¹⁸²⁵ Docs. 6701, 7060 y 7065; FALLON, pp. 195 y 196; GRACIA RIVAS, p. 301. Aunque con no mucha seguridad, el doc. 7060 dice que hubo solo seis supervivientes, entre ellos los citados capitanes Gabriel de Zuazo y Alonso Riquelme.

¹⁸²⁶ Doc. 7162.

¹⁸²⁷ Doc. 7159; COURCY, p. 259.

¹⁸²⁸ COURCY, pp. 259 y 260.

¹⁸²⁹ Apéndice VIII.

¹⁸³⁰ Docs. 5052 y 6772.

¹⁸³¹ Doc. 7162.

Armamento: En la jornada de 1588 montaba 26 piezas de artillería.¹⁸³² Embarcó dos cañones de batir encabalgados y cuatro encabalgamientos de campaña.¹⁸³³

Dotación: Llevaba a bordo como oficial superior a Diego Téllez Enríquez, el «Corcovado», hijo del comendador mayor de Alcántara.¹⁸³⁴ Sus dueños eran los raguseos Vincencio di Pietro (Vice Petrov Jug), capitán, y Jácome de Blasio (Jaketa Martolosić),¹⁸³⁵ siendo patrón el primero;¹⁸³⁶ contraestre Jorge de Nicolao.¹⁸³⁷ Desde el 18 de diciembre de 1586 el patrón de mar era el raguseo Lucas de Juan Quincovich o Luca di Giovanni Chincovich (Luka Ivanov Kincović).¹⁸³⁸

En Lisboa, gente de mar, 63 hombres; gente de guerra, 279 hombres (135 de la compañía de Miguel de Garraoros o Galaorroz, 54 de Antonio de Valcárcel y 90 de Pedro Enríquez). En Laredo, 53 de mar y 267 de guerra.¹⁸³⁹

Historial: Al mando del capitán raguseo Estephano de Nicolao Nacache participó en las jornadas de las islas Terceras (1582 y 1583) y este último año viajó a Italia con infantería española.¹⁸⁴⁰ En 1586 salió de Inglaterra con vestuario para el levante del Mediterráneo. Estaba en el cargadero de Termini, cerca de Palermo (Sicilia), cuando fue embargada el 18 de diciembre de 1586 por orden de don Diego Enríquez de Guzmán, conde de Alva de Lista, virrey y capitán general de dicho reino.

Salió de Palermo con otras cinco naves a principios de abril de 1587 transportando infantería, bastimentos y municiones destinados a la armada de Lisboa.¹⁸⁴¹ Tras hacer escala en Mahón y Alcudia, llegaron a Cartagena el 6 de mayo;¹⁸⁴² el día 16 siguiente partieron hacia Gibraltar y el 15 de junio fondearon en Cádiz.¹⁸⁴³ Se incorporaron a la armada del conde de Santa Gadea que salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y entró en Lisboa el 4 de agosto.¹⁸⁴⁴

Partida la armada desde Lisboa el 30 de mayo, la nave *San Juan de Sicilia* siguió los movimientos del galeón *San Martín*. Tras la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 de junio sobre La Coruña, las urcas y otras naves de la armada permanecieron agrupadas hasta el día 24, dando bordadas sobre la costa gallega al norte de cabo Ortegal a las órdenes del general Gómez de Medina. Ese día, trece urcas y las dos naves levantiscas *San Juan de Sicilia* y *Santa María de Visón* se separaron del resto a causa del mal tiempo; tomó el mando de este grupo el capitán Juan de Villaviciosa, almirante de la escuadra de urcas a bordo de la *San Salvador*, quien decidió arrumbar a las islas Scilly en cumplimiento de la orden del Duque sobre cómo actuar en caso de dispersión de la armada. El día 25 siguiente se destacaron hacia la costa española las citadas naves levantiscas con la urca *Casa de Paz* grande, que iba anegándose por momentos.¹⁸⁴⁵ El 30 de junio fondearon en el surgidero de Santoña, cerca de Laredo.¹⁸⁴⁶ Una vez reparadas las averías, la nave *San Juan de Sicilia* salió a la mar el 13 de julio al amanecer y el 17 llegó a La Coruña en conserva de la *Santa María de Visón*.¹⁸⁴⁷

Reaprovisionada de bastimentos y aguada dio de nuevo la vela el 22 de julio con el resto de la armada. En determinado momento de las acciones del día 2 de agosto, el grupo de Howard había quedado circunstancialmente más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva, que del propio *San Martín*. De esta forma, las primeras naves en combatir a los ingleses fueron las levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que le acababa de asignar el Duque como refuerzo. En este duelo artillero generalizado se distinguió la nave *San Juan de Sicilia*, entre otras.

Como siempre, los navíos españoles intentaron inútilmente llegar al abordaje, pero los ingleses, muy maniobreros, mantenían la distancia y rehusaban llegar al alcance del tiro de mosquete. Martín de

¹⁸³² Docs. 5052 y 5122.

¹⁸³³ Docs. 5112 y 6172.

¹⁸³⁴ Doc. 5578.

¹⁸³⁵ Doc. 7162.

¹⁸³⁶ Doc. 3217.

¹⁸³⁷ Doc. 3177.

¹⁸³⁸ Docs. 3176, 5673, 7159 y 7162.

¹⁸³⁹ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

¹⁸⁴⁰ AGS, CMC, S. época, leg. 1208, s. f.; FD, *La conquista de las Azores*, p. 300; PAZZIS, pp. 236 y 240.

¹⁸⁴¹ Docs. 1418, 1422, 1446, 2379, 3217 y 7162.

¹⁸⁴² Docs. 1696, 1697 y 1819.

¹⁸⁴³ Docs. 1840, 1841 y 1884. Los bastimentos, gente de mar e infantería embarcados figuran en los docs. 2123 a 2126.

¹⁸⁴⁴ Docs. 1958, 1962, 1968 y 2513. El estado de la nave a finales de octubre de 1587 consta en el doc. 3176.

¹⁸⁴⁵ Docs. 5421 y 6986.

¹⁸⁴⁶ Docs. 5497, 5499, 5500, 5515, 5530, 5546, 5576 y 5669. Las vicisitudes de la llegada de estos tres navíos a Santoña están perfectamente relatadas en carta de Diego Téllez Enríquez al Rey de 5 de julio (doc. 5578).

¹⁸⁴⁷ Docs. 5725, 5813 y 5814.

Bertendona acometió al *Ark Royal*, capitana de Howard, hasta llegar bien cerca, pero del ataque se zafó el inglés con soltura dándole la popa. El fuego de ambos contendientes fue muy vivo, siendo grande el consumo de municiones, sobre todo por parte inglesa por su mayor rapidez en la recarga y disparo de la artillería. Sin embargo, no existe constancia de averías o bajas notables en los navíos españoles.¹⁸⁴⁸

Al amanecer del 4 de agosto, seis leguas al sur del St. Catherine's Point de la isla Wight,¹⁸⁴⁹ varios navíos de la armada habían quedado rezagados y por lo tanto más próximos al enemigo. El más alejado del grueso español fue la urca *Duquesa Santa Ana*,¹⁸⁵⁰ seguida del galeón *San Luis* y, según Coco Calderón, también de la urca *Doncella*, de la escuadra de Oquendo. Sir John Hawkins era el más cercano a estos navíos parados por la ausencia absoluta de viento; no queriendo desaprovechar esta oportunidad, puso en el agua sus embarcaciones menores y con ellas bogando fue remolcado hacia los inermes navíos españoles. La maniobra sería observada por Alonso de Leyva, quien se dirigió resueltamente con su capitana *La Rata Encoronada* hacia el galeón y las urcas en apuros, acompañado por tres galeazas, la capitana *San Lorenzo*, la *Zúñiga* y la *Girona*, la nave *San Juan de Sicilia* y otros bajeles.

El *Victory* de Sir John Hawkins se aproximó tanto a *La Duquesa* que las lanchas remolcadoras entraron dentro del alcance de la mosquetería y arcabucería de la urca. Al observar la progresión de las galeazas y demás buques españolas, el *Ark Royal* seguido del *Golden Lion* junto con otros navíos también se hicieron remolcar para apoyar a Hawkins, por lo que se entabló una acción en toda regla; finalmente, Leyva logró liberar del acoso inglés a los navíos separados y reintegrarlos al cuerpo de la armada, al cabo de dos horas de cañoneo.¹⁸⁵¹

Más tarde, el norte de ambas formaciones, el *Triumph* de Frobisher estaba con dificultades, sin apenas viento y a remolque de once esquifes, tratando de alejarse de la amenaza procedente del *Gran Grín* de Pedro de Mendoza, la nave *San Juan de Sicilia*, el *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas y otros. Se vio precisado a solicitar socorro tirando varios cañonazos, mientras las lanchas continuaban remolcando al *Triumph* desesperadamente. Los navíos españoles, recordando que era el día de Santo Domingo, estaban a punto de abordar al enemigo y obtener una presa, cuando refrescó y roló el viento librando a Frobisher del acoso por más que intentasen seguirla los navíos más ligeros de la armada. Medina Sidonia, al considerar inútil los esfuerzos de abordar al enemigo y que estaba próximo a la isla Wight, decidió proseguir la navegación hacia Flandes con buen viento, quedando la flota de Howard muy retrasada. Eran las dos o tres de la tarde.¹⁸⁵²

Tras el episodio de los brulotes lanzados contra la armada la noche del 7 al 8 de agosto, avanzada la mañana de este último día, un escuadrón inglés a cargo de Henry Seymour a bordo del *Rainbow*, acompañado por el *Vanguard* de William Winter, el *Antelope* de Henry Palmer y otros se dirigieron hacia el ala de estribor de la retaguardia española para combatir los navíos que se iban quedando rezagados, alcanzándolos entre las 09.00 y 10.00 horas, a la altura de Gravelinas. Rodearon estos navíos atrasados, cuya identidad se desconoce –posiblemente el galeón *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas capitana de la escuadra de Castilla, *La Regazona* de Bertendona, el galeón *San Juan* de Diego Enríquez y la nave *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez– sometiéndolos a un intenso cañoneo. Sólo el *Vanguard* disparó 500 proyectiles de medio cañón, culebrina y media culebrina a distancias que llegaban al alcance de la mosquetería y arcabucería e incluso menores, lo que permitió estar a la voz entre los barcos. Con este procedimiento que duró casi seis horas, los ingleses causaron daños a tres de los navíos españoles no obstante su fuerte resistencia; el *Rainbow* atravesó a uno de ellos con seis cañonazos disparados a corta distancia.¹⁸⁵³

¹⁸⁴⁸ Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6685, 6814, 6962 y 7105.

¹⁸⁴⁹ Doc. 6000. Esta distancia la estimó Sir George Carey, gobernador de la isla Wight y observador de vista del combate. Probablemente los navíos más cercanos estarían a dos leguas de tierra, unas siete millas como máximo. Para el mismo testigo, el combate del día 4 duró desde las 05.00 a las 10.00 horas y el cañoneo fue intensísimo. Según otro testimonio, este día «sacóse el estandarte real y todas las banderas y todas las flámulas que las naves llevaban». (Doc. 6901.1).

¹⁸⁵⁰ Perteneciente a la escuadra de Andalucía.

¹⁸⁵¹ Docs. 5996, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6656, 6683 y 7105. Debió ser una acción brillante para que Petruccio Ubaldino la calificase de honorable (doc. 7105).

¹⁸⁵² Docs. 6000, 6098, 6173, 6174, 6181, 6236, 6238, 6239, 6366, 6500, 6513, 6656, 6683, 6814 y 7105; COURCY, pp. 259 y 260.

¹⁸⁵³ Docs. 6104, 6107, 6125, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6683, 6814 y 7159.

Más tarde, en la tentativa de apoyar al galeón *San Felipe*, la nave *San Juan de Sicilia* fue rodeada por varios navíos enemigos y su casco muy dañado por los proyectiles ingleses, «quedó de tal manera destrozada que ya no podía servir para navegar».¹⁸⁵⁴

A mediados de agosto, ya de regreso a España, Medina Sidonia dispuso que la vacante producida por Pimentel en el cargo de maestro de campo del tercio de Sicilia fuese cubierta por Diego Téllez Enríquez;¹⁸⁵⁵ debió de ser entonces cuando este noble trasbordase desde la nave *San Juan de Sicilia* donde había hecho toda la campaña y estaba destrozada, a otra levantisca que bien pudo ser la *Juliana* o la *Santa María de Visón*, más probable la primera por su origen siciliano, aunque no conozcamos testimonio escrito.¹⁸⁵⁶

Separada del grueso de la armada como resultado del temporal imperante desde hacía varios días, la nave *San Juan de Sicilia* se encontraba el 23 de septiembre en las proximidades de la isla de Mull (una de las Hébridas escocesas) y, poco después, fondeaba falta de velas en la bien resguardada bahía de Tobermory para hacer aguada y alimentos con la colaboración de Lauchlan MacLean of Duart, jefe del clan local. Como compensación, este escocés solicitó y obtuvo la asistencia de una compañía de soldados españoles para que colaborasen con él en sus luchas con otros clanes vecinos. Esta situación se prolongó durante más de un mes, hasta que las actividades de la nave fueron descubiertas por el servicio de espionaje inglés de Sir Francis Walsingham, uno de cuyos agentes, John Smollett of Dumbarton, haciéndose pasar por mercader logró ganarse la confianza de la tripulación y aprovechando el secado de la pólvora en la cubierta, el 5 de noviembre provocó la voladura de la nave y la muerte de casi toda la dotación. Unos 50 españoles supervivientes fueron retenidos por MacLean a su servicio, empleándolos en conflictos locales, hasta que al cabo de un año les permitió regresar a España, mientras otros lo hicieron a finales de diciembre.¹⁸⁵⁷ En julio de 1590 se inició una información para reclamar la indemnización que pudiera corresponder por la pérdida de la nave.¹⁸⁵⁸

Del pecio de esta nave en Tobermory, identificada en 1912, solo se han recuperado algunos objetos, pues ha sufrido el expolio de años de búsqueda incontrolada.¹⁸⁵⁹

Nave Santa María de Gracia y Santa María de Visón o Viscione¹⁸⁶⁰

Construida en algún lugar indeterminado del mar Tirreno.

Porte: 2.300 salmas (666 toneladas de sueldo,¹⁸⁶¹ unos 466 toneles machos¹⁸⁶²) y, según Cristóbal de Barros, tenía 514 toneladas y 1/8.¹⁸⁶³ Arqueada en Lisboa el 28 de abril de 1588, dio 472 y 1/3 toneles machos una vez sacado el 3% de gorja y raser, y con el 20% de refacción, 666 y 2/3 toneladas de sueldo.¹⁸⁶⁴ Cobraba 191.156 maravedís mensuales.¹⁸⁶⁵

¹⁸⁵⁴ Doc. 7159; COURCY, pp. 259 y 260. En el ataque también sufrieron daños los navíos ingleses que tuvieron que retirarse sin intentar el abordaje.

¹⁸⁵⁵ Coco le nombra «Diego Enríquez Téllez, hijo de don Fadrique Enríquez, comendador mayor de Alcántara». (Doc. 6500).

¹⁸⁵⁶ Esta suposición es posiblemente la única que hace coincidir el testimonio de Francisco de Bobadilla en el doc. 6220 (nombramiento de Diego Téllez Enríquez como maestro de campo del tercio de Sicilia en relevo de Pimentel), la carta de Francisco de Cuéllar (muerte de Diego Enríquez, «el Corcovado», maestro de campo, en la playa sobre Streedagh Strand, cerca de Sligo) (doc. 7127) y, finalmente, el naufragio de las naves *Lavia*, *Santa María de Visón* y *Juliana* de acuerdo con el testimonio de los dueños de las dos primeras (muerte de don Diego Enríquez «a cuyo cargo venía el tercio de Sicilia por la pérdida de don Diego Pimentel»).

¹⁸⁵⁷ Docs. 6869, 6942, 6978, 7068, 7133, 7141 y 7159; MARTIN & PARKER, p. 244; COURCY, pp. 259 y 260. Un escocés dio otra versión del suceso, atribuyéndolo a un artillero español que habiendo robado a un capitán del navío, fue «apretado» por su víctima para que confesase el delito, y tras desembarcar gran parte de la gente, pegó fuego a la nave, quemándose él mismo, el capitán y algunos personajes principales (doc. 6978). En la signatura AGS, CS, S. serie, leg. 296, s.f., expediente del alférez Francisco Palomino embarcado en la nave, el interesado declaró haber regresado a España en febrero de 1590 con un grupo de soldados que estaban en Escocia procedentes de varios naufragios. El alférez Juan de Carvajal declaró que de la gente que estaba a bordo del navío «no escapamos sino dieciséis hombres malheridos y maltratados». (AGS, GA, leg. 274-259).

¹⁸⁵⁸ Doc. 7159.

¹⁸⁵⁹ COURCY, p. 260. Algunas piezas se conservan en The Museum, Charterhouse School y el National Maritime Museum.

¹⁸⁶⁰ Doc. 5530.

¹⁸⁶¹ Docs. 5052 y 6772.

¹⁸⁶² Docs. 1550 y 6772; Apéndice VIII. Cinco salmas equivalían aproximadamente a una tonelada andaluza, también llamada española. La salma era, pues, sensiblemente igual a un quinto (0,20) de tonelada y, según Capmany, correspondía a cuatro quintales. Doce toneladas de Andalucía equivalían a diez toneles de Cantabria (OLESA, p. 247). Véase también el Apéndice VI de este volumen.

¹⁸⁶³ Docs. 7151 y 7162.

¹⁸⁶⁴ Doc. 4982.

¹⁸⁶⁵ Doc. 7162.

Dimensiones: eslora, 47 codos y 1/2; manga, 16 codos; puntal, 10 codos y 1/4.¹⁸⁶⁶

Armamento: En la jornada de 1588 montó en total dieciocho piezas de artillería, diecisiete de bronce y una de hierro colado.¹⁸⁶⁷

Dotación: En ella puede que embarcase en la mar a mediados de agosto de 1588, Diego Téllez Enríquez, llamado «el Corcovado», hijo del comendador mayor de Alcántara, nombrado por el Duque maestre de campo del tercio de Sicilia en relevo de Pimentel.¹⁸⁶⁸ El capitán y patrón era Vincencio de Joan de Bartoli o Bartulo.¹⁸⁶⁹

En Lisboa, gente de mar, 71 hombres; gente de guerra, 236 hombres (152 de la compañía de Juan de Mondragón y 84 del capitán Francisco Maldonado). En Laredo, 70 de mar y 255 de guerra.¹⁸⁷⁰

Historial; Al mando de Juan Arlons asistió a las campañas de las Azores con las armadas de Álvaro de Bazán (1582 y 1583).¹⁸⁷¹ Fue embargada en Nápoles el primero de enero de 1587 para venir a España en conserva de la nave *Santa Anunciada* y las cuatro galeazas que trasportaban municiones y la infantería del tercio de Nápoles destinado a la armada. Haciendo escala previa en Cartagena, del 20 de mayo al 10 de junio, llegaron a Cádiz el 9 de julio de 1587.¹⁸⁷² De allí pasaron a Lisboa integradas en la armada del conde de Santa Gadea que salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en el puerto de la capital portuguesa el 4 de agosto.¹⁸⁷³

Partida la armada desde Lisboa el 30 de mayo, la nave *Santa María de Visón* siguió los movimientos del galeón *San Martín*. Tras la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 de junio frente a La Coruña, las urcas y otras naves de la armada permanecieron agrupadas hasta el día 24, dando bordadas sobre la costa gallega al norte de cabo Ortegal a las órdenes del general Gómez de Medina. Ese día, trece urcas y las dos naves levantiscas *San Juan de Sicilia* y *Santa María de Visón* se separaron del resto a causa del mal tiempo; tomó el mando de este grupo el capitán Juan de Villaviciosa, almirante de la escuadra de urcas a bordo de la *San Salvador*, quien decidió arrumbar a las islas Scilly en cumplimiento de la orden del Duque sobre cómo actuar en caso de dispersión de la armada. El día 25 siguiente se destacaron hacia la costa española las citadas naves levantiscas y la urca *Casa de Paz* grande, que iba anegándose por momentos.¹⁸⁷⁴ El 30 de junio llegaron al surgidero de Santoña.¹⁸⁷⁵ Una vez reparadas las averías, la *Visón* salió a la mar el 13 de julio al amanecer y el 17 fondeó en La Coruña en compañía de la nave *San Juan de Sicilia*.¹⁸⁷⁶

Reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de la nave *Santa María de Visón*. Emprendido el regreso a España de la armada, rodeando por el norte las Islas Británicas, se separó del grueso con las naves levantiscas *La Lavia* y *La Juliana*, quizá debido al temporal del 2 de septiembre; las tres navegaron intermitentemente en conserva de los navíos que formaban el grupo de Recalde. El galeón *San Juan* las perdió de vista cinco días más tarde. Hacia el 13 las tres naves habían sobrepasado Bloody Foreland y penetrado en la Donegal Bay (costa del NW de Irlanda) con objeto de hacer reparaciones y reaprovisionarse. El 17 fondearon finalmente sobre Streedagh Strand, cerca del puerto de Sligo. En la mañana del 21 fueron sorprendidas por el fuerte temporal del WNW que se abatió sobre las costas de Irlanda.¹⁸⁷⁷ Incapaces de aguantarse sobre las anclas, las tres naves fueron arrastradas hacia la playa próxima a levante del Streedagh Point donde naufragaron. Según el relato del capitán Francisco de Cuéllar, de las dotaciones

¹⁸⁶⁶ Docs. 4982 y 7133.2. CASADO da como dimensiones estimadas: eslora 27,30; manga 9,19; puntal 5,74 m.

¹⁸⁶⁷ Docs. 5052 y 5122.

¹⁸⁶⁸ Doc. 7133. Venía procedente de la nave *San Juan de Sicilia*, donde había hecho toda la campaña y el navío recibido un duro castigo durante las acciones del Canal. Era el don Diego citado por Francisco de Cuéllar en su carta (doc. 7127), que fue puesto al mando del tercio de Sicilia cuando don Diego Pimentel resultó apresado por los zelandeses tras el combate de Gravelinas.

¹⁸⁶⁹ Docs. 4294 y 5673. Vincencio de Joan era veneciano o raguseo (COURCY, p. 256).

¹⁸⁷⁰ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

¹⁸⁷¹ PAZZIS, pp. 236, 241 y 256.

¹⁸⁷² Docs. 2287 y 4294.

¹⁸⁷³ Docs. 1958, 1962, 1968 y 2513. Su estado a finales de octubre de 1587 consta en el doc. 3176.

¹⁸⁷⁴ Docs. 5421 y 6986.

¹⁸⁷⁵ Docs. 5497, 5499, 5500, 5515, 5530, 5576 y 5669. Las vicisitudes de la llegada de estos tres navíos a Santoña están perfectamente relatadas en carta de Diego Téllez Enríquez al Rey de 5 de julio (doc. 5578). Habían navegado varios días en conserva de las urcas.

¹⁸⁷⁶ Docs. 5725 y 5813.

¹⁸⁷⁷ En el doc. AGS, GA, leg. 268-165, Bartoli declaró que su nave había naufragado el veinte de septiembre de 1588.

murieron ahogados en total alrededor de mil hombres, salvándose unos trescientos que en su mayoría serían asesinados y expoliados por los irlandeses y la guarnición inglesa de Sligo al mando de George Bingham, hermano de Richard, gobernador de Connaught.¹⁸⁷⁸ Entre los supervivientes estaba el capitán Vincencio de Joan de Bartoli que llegó a Lisboa en mayo de 1589.¹⁸⁷⁹

Los restos de *La Santa María de Visón* fueron descubiertos el 4 de mayo de 1985 por miembros del Streedagh Strand Armada Group, culminando tres años de investigación.¹⁸⁸⁰

Nave *La Trinidad*, alias *La Santísima Trinidad de Escala*¹⁸⁸¹

Construida probablemente en astilleros situados en las costas del mar Tirreno. Era muy vieja, de más de 30 años, mala velera, zorrera y estaba emplomada; según Alonso Martínez de Leyva «en una armada dará mucho trabajo».¹⁸⁸²

Porte: 718 toneles machos;¹⁸⁸³ 2.250 salmas (900 toneladas de sueldo).¹⁸⁸⁴ Según las medidas tomadas por Cristóbal de Barros, su porte era de 815 toneladas y media.¹⁸⁸⁵ Cobraba 540 escudos de a diez reales mensuales desde el 11 de marzo de 1587.¹⁸⁸⁶

Dimensiones: eslora 55 codos; manga 18 6/12; puntal 11 6/12.¹⁸⁸⁷

Armamento: En la jornada de 1588 montaba seis cañones pedreros, cuatro medios cañones, cinco versos o esmeriles, todo de bronce, y cuatro piezas de hierro colado, en total diecinueve piezas de artillería.¹⁸⁸⁸

Dotación: Su dueño y patrón era Jacopo de Scala,¹⁸⁸⁹ que fue relevado en la propiedad y el mando por el genovés Pedro Francisco de Ysla o Isla, que falleció en la jornada.¹⁸⁹⁰

En Lisboa, gente de mar, 79 hombres; gente de guerra, 307 hombres (130 de la compañía de Arias de Silva, 74 de Pedro Pacheco y 103 de Alonso de Guzmán). En La Coruña, 66 de mar y 342 de guerra.¹⁸⁹¹

Historial: Era una de las naves embargadas por el conde de Alva de Lista que vinieron a España procedentes de Italia cargadas de infantería, vituallas y municiones con destino a la armada formada en Lisboa. Embargada en Sicilia el 11 de marzo de 1587,¹⁸⁹² salió de Palermo con otras cinco naves a principios de abril de 1587.¹⁸⁹³ Tras hacer escala en Mahón y Alcudía, llegaron a Cartagena el 6 de mayo;¹⁸⁹⁴ el día 16 siguiente partieron hacia Gibraltar y el 15 de junio fondearon en Cádiz.¹⁸⁹⁵ Se incorporaron a la armada del conde de Santa Gadea que salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en Lisboa el 4 de agosto.¹⁸⁹⁶ Sería despedida por orden del marqués de Santa Cruz el

¹⁸⁷⁸ Docs. 6701, 7060, 7127 y 7133; MARTIN & PARKER, pp. 241 a 243. El doc. 7133.1 refiere que el naufragio «sucedió víspera de San Mateo, 20 de septiembre».

¹⁸⁷⁹ Doc. 7109. Bartoli reclamó desde Madrid lo que se le debía por su sueldo, el de la nave y los 600 ducados que pagó en Inglaterra por el rescate (doc. 7124 y AGS, GA, leg. 268-165).

¹⁸⁸⁰ Véase BIRCH & McELVOGUE.

¹⁸⁸¹ Doc. 7162.

¹⁸⁸² Docs. 2540, 6866 y 6961. Difiere totalmente la relación del doc. 7133.2 que la califica de buenas proporciones y da algunos detalles de las superestructuras.

¹⁸⁸³ Apéndice VIII.

¹⁸⁸⁴ Docs. 5052 y 6772.

¹⁸⁸⁵ Docs. 7151 y 7162.

¹⁸⁸⁶ Doc. 7162. El documento 6864 le adjudica un porte de 4.400 salmas.

¹⁸⁸⁷ Doc. 7133.2; AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO, las medidas eran: eslora 31,61; manga 10,63; puntal 6,61 m.

¹⁸⁸⁸ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588 y puede que se hubiesen desembarcado varias desde su llegada a puerto). En Lisboa, en mayo de 1588, llevaba 22 piezas de artillería (doc. 5052), el mismo número que proporciona el doc. 5122. A finales de diciembre de 1588 montaba dos medios cañones, dos bastardos (de medio cañón), cuatro pedreros, dos esmeriles pedreros, un falconete, cuatro esmeriles, todo de bronce, y siete piezas de hierro, en total 22 piezas (doc. 6956).

¹⁸⁸⁹ Doc. 3217.

¹⁸⁹⁰ Doc. 5673. Ya lo era en octubre de 1587 (doc. 3176). En la colección de retratos del Palacio del Senado de Madrid, existe uno anónimo de Francisco de Ysla (n.º 154 del catálogo).

¹⁸⁹¹ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente y los capitanes de las compañías que eran Gonzalo de Monroy y Lope Ochoa.

¹⁸⁹² Doc. 3217.

¹⁸⁹³ Docs. 1418, 1422, 1446, 3217 y 7162.

¹⁸⁹⁴ Docs. 1696, 1697 y 1819.

¹⁸⁹⁵ Docs. 1840, 1841 y 1884. Los bastimentos, gente de mar e infantería embarcados figuran en los docs. 2123 a 2126.

¹⁸⁹⁶ Docs. 1958, 1962, 1968 y 2513. Su estado a finales de octubre de 1587 consta en el doc. 3176.

21 de septiembre de 1587, pero de nuevo fue recibida a sueldo por la misma autoridad el 5 de octubre siguiente.¹⁸⁹⁷

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588. El dos de junio partió las vergas y tuvo que disparar dos cañonazos en petición de socorro.¹⁸⁹⁸ Continuó su derrota hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. No pudo entrar en puerto y quedó navegando con independencia. El día de San Juan (24 de junio) apareció milagrosamente la Virgen Santísima en el palo trinquete de la nave, cuando esta se encontraba en apuros soportando lo más duro del temporal; como el hecho fue atestiguado por parte de la dotación, el duque de Medina Sidonia ordenó hacer una investigación sobre el suceso.¹⁸⁹⁹ La nave solicitó auxilio a cañonazos los días 25 y 26 por no conocer su situación geográfica.¹⁹⁰⁰ Los navíos *La Santísima Trinidad de Escala* y *La Magdalena*, de la escuadra de Recalde, fondearon en Gijón el 26 de junio; en el puerto estaban también dos galeazas; todos ellos habían arribado con daños pero fueron reparados gracias a la diligencia de Lope Zapata Ponce de León, corregidor de Asturias, quien hizo llegar a los capitanes las instrucciones del Duque para la reincorporación urgente en La Coruña.¹⁹⁰¹ La *Trinidad* cumplimentó la orden el 6 de julio una vez reparadas las averías.¹⁹⁰²

Reaprovisionada de bastimentos y aguada, la nave salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de la *Santa María de Visón*. No obstante, en las acciones consumió en total 295 pelotas de hierro de todos los calibres y 76 de piedra. El 2 de agosto hizo 20 disparos de medios cañones (5 por pieza), 11 de piezas bastardas y 4 de falconete; empleó 564 libras de pólvora. El 4 de agosto hizo 14 disparos de medios cañones y 7 de piezas bastardas; consumió 367 libras de pólvora. El 8 de agosto hizo 19 disparos de medios cañones (4,75 por pieza), 16 de piezas bastardas y 3 de pedreros; gastó 584 libras de pólvora.¹⁹⁰³ La nave *Trinidad de Escala* y la patrona de las galeazas (*Napolitana*) estuvieron a pique de varar tras el combate de Gravelinas¹⁹⁰⁴

La *Trinidad* navegó lo que pudo en conserva del galeón *San Martín*, en muy malas condiciones con peligro de anegarse por sufrir vías de agua; tanto que los días 12 y 13 de septiembre tuvo que pedir socorro al resto de la armada disparando once cañonazos y haciendo dos ahumadas.¹⁹⁰⁵

Entró desarbolada en Santander el 26 de septiembre de 1588, en cuyo puerto permanecía el primero de octubre con 80 hombres de mar y 287 soldados.¹⁹⁰⁶ En la jornada había fallecido su capitán Francisco de Ysla, en circunstancias desconocidas.¹⁹⁰⁷ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 56 hombres.¹⁹⁰⁸ A finales de diciembre de 1588 montaba 22 piezas de artillería.¹⁹⁰⁹ En febrero de 1589 continuaba en Santander.¹⁹¹⁰ Arqueada allí en abril del mismo año.¹⁹¹¹ Por su vejez y mal estado no pudo alistarse de nuevo y quedó en puerto, siendo despedida por Alonso de Bazán el 31 de julio de 1589; por ello, el 4 de agosto siguiente dejó cuatro medias culebrinas y un medio falconete, todo de bronce, para artillar otros navíos. Posteriormente desembarcó la gente, armas, municiones y bastimentos, trabajos finalizados el 28 de agosto.¹⁹¹²

¹⁸⁹⁷ Doc. 7162.

¹⁸⁹⁸ AGS, CMC, S. serie, leg. 942, fols. 109 y 110.

¹⁸⁹⁹ Docs. 5672 y 5675.

¹⁹⁰⁰ AGS, CMC, S. serie, leg. 942, fols. 109 y 110.

¹⁹⁰¹ Docs. 5426 y 5427. Francisco de Ysla, capitán de *La Trinidad*, solicitó y obtuvo del expeditivo Ordoño de Zamudio, un piloto experto en las costas de Inglaterra, Vizcaya y Galicia hasta Lisboa (docs. 5427 y 5529).

¹⁹⁰² Doc. 5604.

¹⁹⁰³ AGS, CMC, S. serie, leg. 942, fols. 110 y 110v. El 3 de agosto tuvo que enviar bizcocho al galeón *San Martín* (doc. 5899).

¹⁹⁰⁴ Docs. 6238 y 6239.

¹⁹⁰⁵ AGS, CMC, S. serie, leg. 942, fols. 111 y 111v.

¹⁹⁰⁶ Docs. 6533, 6534, 6599, 6772 y 7162; AGS, CMC, S. serie, leg. 942.

¹⁹⁰⁷ Así reza en la cartela de su retrato anónimo conservado en el Palacio del Senado de Madrid: «... Murió en la Jornada de Ynglaterra mandando el navío *Trinidad*.»

¹⁹⁰⁸ Doc. 6861.

¹⁹⁰⁹ Doc. 6956. El presupuesto para reparación de la arboladura era exagerado (doc. 6961).

¹⁹¹⁰ Docs. 7064 y 7075.

¹⁹¹¹ Doc. 7133.2.

¹⁹¹² Docs. 7162 y AGS, CMC, S. serie, leg. 942, s. f.

LA ESCUADRA DE LAS URCAS

En principio, la escuadra de urcas estaba constituida por treinta unidades de este tipo escogidas entre las arrestadas en Cádiz y destinadas al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.¹⁹¹³ La agrupación salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 al mando de Juan Gómez de Medina, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.¹⁹¹⁴ El 29 de noviembre de 1587 eran 24 urcas,¹⁹¹⁵ pero a finales del mismo año esta escuadra incrementó su número a 31 unidades, cantidad que se mantuvo hasta el primero de febrero de 1588.¹⁹¹⁶ Gómez de Medina fue confirmado en su cargo el 25 de enero de 1588. Como consecuencia de la reforma del 16 de enero de 1588, don Álvaro de Bazán redujo su número a veintidós, incluyendo dos naos inglesas para llevar en la armada,¹⁹¹⁷ al prescindir de las nombradas *La Fortuna*, *Falcón Blanco* menor, *El Salvador* pequeño, *La Lechuza*, *La Caridad*, *Los Tres Reyes*, *La Doncella*, *La Barca de Andanza* o *Casa de Paz*. Finalmente, al salir de Lisboa esta escuadra quedó formada por las veintitrés urcas siguientes:¹⁹¹⁸

Urcas *El Gran Grifón* (capitana)

De construcción alemana, procedía de Rostock (Alemania), ciudad hanseática.¹⁹¹⁹

Porte: 650 toneladas de sueldo, 617 toneles machos.¹⁹²⁰ Fue arqueada en Sanlúcar el 8 de febrero de 1587 por Gonzalo Ximénez, vecino de Cádiz, en 794 toneladas;¹⁹²¹ no se le hizo baja alguna por no haberla podido arquear por segunda vez, como se hizo a los demás navíos en Santander en 1589 por Cristóbal de Barros.¹⁹²²

Dimensiones: Medida por Gonzalo Ximénez, dio las siguientes dimensiones: eslora, de roda a roda por la segunda cubierta, 49 codos y 1/6; manga, de babor a estribor por la primera cubierta, 16 codos y 1/3; puntal, de altura del plan hasta la tabla de la segunda cubierta, 10 codos y 6/12 y desde la tabla de la dicha segunda cubierta hasta la de la puente, 3 codos.¹⁹²³

Armamento: En la jornada montaba treinta y ocho piezas de artillería, de ellas diez de bronce y veintiocho de hierro colado.¹⁹²⁴

Dotación: Capitana de Juan Gómez de Medina, general de las urcas. Dueño y maestre Bugel Tiquelman o Burgat Querquerman o Burgati Querman o Berquer Riquelman, vecino de la ciudad de Rostock, capitán de las otras urcas alemanas de la escuadra de Gómez de Medina; contra maestre Hans Alonar, alemán.¹⁹²⁵ Iba embarcado como entretenido el caballero irlandés Thomas Giraldino.¹⁹²⁶

En Lisboa, gente de mar, 43 hombres; gente de guerra, 243 hombres (147 de la compañía de Patricio Antolínez y 96 de la de Esteban de Legorreta). En La Coruña, 45 de mar y 234 de guerra.¹⁹²⁷

¹⁹¹³ Doc. 7176. Las urcas procedían en su mayoría de las 94 de Holanda y Zelanda con mercancías inglesas y algunas de Alemania arrestadas en Andalucía por el duque de Medina Sidonia (docs. 1161) en virtud de una real cédula de 5 de mayo de 1586 (doc. 629 bis). De la selección se encargó el propio Duque (doc. 1249). En la relación de fecha 1 de febrero de 1588 figuran 31 urcas, posiblemente al ser agregada *La Doncella* originariamente de la escuadra de Recalde (doc. 3962).

¹⁹¹⁴ Doc. 2513. Fueron con la escuadra de Andalucía, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras del Adelantado de Castilla, en total 82 navíos (docs. 1958, 1962, 1968, 2314 y 2316).

¹⁹¹⁵ Doc. 3410.

¹⁹¹⁶ Docs. 3434, 3682, 3962 y 4371.

¹⁹¹⁷ Doc. 3755. El 21 de octubre de 1587 eran 27 urcas (doc. 3149). Las dos naves citadas fueron *La Caridad* inglesa y el *San Andrés* escocés, que en la relación de 16 de febrero figuran en la escuadra de pataches y zabras de Antonio Hurtado de Mendoza (doc. 4177.1). El Rey confirmó el 8 de febrero la orden de limitar a veinte el número de las urcas (doc. 4065). El 30 de marzo esta escuadra contaba aún con 27 unidades aunque la relación cita 28 (doc. 4725). En el escrito del 20 de abril figuran 20 urcas y dos navíos (doc. 4829), sin embargo en el del 23 de abril constan 28 urcas (doc. 4946).

¹⁹¹⁸ Doc. 5226.

¹⁹¹⁹ Doc. 7176.

¹⁹²⁰ Docs. 2316, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹⁹²¹ Doc. 1216.

¹⁹²² Doc. 7176.

¹⁹²³ Doc. 1216. El doc. 7176 difiere en la medida del puntal. CASADO da como dimensiones: eslora 27,38; manga 9,10; puntal 7,15 m.

¹⁹²⁴ Docs. 5052 y 5122. El 29 de diciembre de 1587 montaba ocho piezas de artillería de bronce de reciente fundición y 27 de hierro (doc. 3602). En febrero de 1588 embarcó cuatro medias culebrinas y cuatro medios sacres (docs. 4035 y 5116).

¹⁹²⁵ Docs. 2316, 3177, 3861 y 7176.

¹⁹²⁶ Regresó a España tras el naufragio de la urca. Las vicisitudes de su viaje constan en el doc. AGS, CS, S. serie, leg. 284-1027 y 1028.

¹⁹²⁷ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente y añade soldados de la compañía del capitán Diego de Aranda Clavijo.

Historial: Fue embargada por el duque de Medina Sidonia en cumplimiento de la real cédula de 5 de mayo de 1586.¹⁹²⁸ Llegó a Sanlúcar de Barrameda cargada de madera del Báltico en enero de 1587, pero al comprobar que pertenecía al Imperio alemán sería liberada el 28 de febrero del mismo año. Vuelta a embargar, sirvió desde el primero de marzo siguiente, continuando en la barra de Sanlúcar de Barrameda.¹⁹²⁹

El 11 de julio de 1587 salió de la bahía gaditana como capitana de las treinta urcas del general Juan Gómez de Medina integradas en la armada del conde de Santa Gadea que fondeó en Lisboa el 4 de agosto con navíos, bastimentos e infantería destinados a la armada que se estaba formando en Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.¹⁹³⁰

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Tras el aviso del alférez Miguel de Esquivel enviado en búsqueda de los navíos destacados, entró en La Coruña el 5 de julio acompañada de otras urcas, una nave levantisca y otra de la escuadra de Diego Flóres.¹⁹³¹

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Tras las acciones de los días 31 de julio a 2 de agosto, el día 3 siguiente, la flota inglesa seguía aguas de la española a prudente distancia. Al amanecer, se había aproximado a la armada por el norte, precisamente donde se encontraba Recalde; entonces varios navíos ingleses se destacaron con la intención de hostigar los buques más retrasados de la formación española, entre ellos, la urca capitana *El Gran Grifón* de Juan Gómez de Medina.¹⁹³² Según este general, dirigiéndose a Su Majestad, «sustentó con solo su urca la batería a la capitana del enemigo y a otras diez naos inglesas más tiempo de cuatro horas, con notable evidencia de la mayor parte de vuestra real armada, y le metieron más de veinte balas que se hallaron en especie dentro de la dicha su urca, causa principal de su ruina y perdición en la isla del Faril», (isla Fair de las Shetland).¹⁹³³

Se intercambió un vivo fuego de cañón entre los navíos ingleses más adelantados y el galeón *San Juan* de Recalde, a su vez apoyado por las galeazas *San Lorenzo*, capitana de Moncada, y la *Zúñiga* que tiraban por la popa con la artillería de guardatimones manteniendo el puesto en formación para proteger a los retrasados. En la acción intervinieron también, según el capitán Alonso Vanegas, por supuesto el *Gran Grifón*, Oquendo, Bertendona, el galeón *San Francisco* del duque de Florencia y dos galeones de la escuadra de Diego Flóres de Valdés.¹⁹³⁴ Tras hora y media de combate, a las nueve de la mañana, los ingleses rompieron el contacto y se reincorporaron al grueso de su flota.¹⁹³⁵ Poco después cayó el viento y quedando ambas fuerzas a más de dos leguas de distancia.¹⁹³⁶

La urca fue batida también con mucha artillería inglesa en el combate de Gravelinas del 7 al 8 de agosto, de tal modo que quedó maltratada, incluso por el retroceso de sus propias piezas.¹⁹³⁷ Emprendido el largo regreso a España, un tripulante de *El Gran Grifón*, confesó que el 12 de agosto iban «llevando su camino todos bien tristes, de manera que nadie se hablaba, ni aun el Duque respondía aunque le llegásemos a saludar».¹⁹³⁸

El jueves 18, al SSE de las Shetland, se apartó de la armada un grupo de navíos constituido por la nave *Trinidad Valenzera* de Alonso de Luzón; las urcas *El Gran Grifón*, capitana de Juan Gómez de Medina, *El Castillo Negro*, maestre Pedro Ferrer, y *La Barca de Hamburgo*, capitán Juan de San Martín Garvijos. Sus escasas propiedades marineras evidentemente les impedían seguir al grueso. Durante más de dos semanas la agrupación fue castigada por los malos tiempos lo que forzó su dispersión.

¹⁹²⁸ Doc. 629 bis.

¹⁹²⁹ Docs. 4457 y 7176. *El Gran Grifón*, siendo de vasallos del Imperio, sirvió en la armada por voluntad propia (doc. 4457).

¹⁹³⁰ Docs. 1958, 1962, 1968, 2314, 2316 y 7176.

¹⁹³¹ Docs. 5576, 5587, 5588 y 5599.

¹⁹³² En la relación de Alonso Vanegas, señala «estuvo la urca capitana empeñada y diéronle más de cuarenta cañonazos». (Doc. 6814). Al citar tan notable castigo parece razonable suponer que era la más retrasada y por lo tanto la que estuvo sometida al fuego inglés durante más tiempo.

¹⁹³³ Doc. 7122.2.

¹⁹³⁴ Doc. 6814.

¹⁹³⁵ Docs. 5996 y 6683. Según Coco Calderón el cañoneo duró una hora (doc. 6500), tres para Luis de Miranda (doc. 6181) y cuatro según Gómez de Medina (doc. 7122.2).

¹⁹³⁶ Doc. 6500.

¹⁹³⁷ Doc. 7176.

¹⁹³⁸ Doc. 6901.1.

El 31 de agosto, *La Barca de Hamburgo* comunicó que estaba a punto de irse a pique por lo que su tripulación de unos 180 hombres fue repartida entre la *Valenzera* y la urca *El Gran Grifón*. Este último navío, maltratado en los combates del Canal como hemos dicho, perdió el contacto de *La Valenzera* tras la operación de socorro. Ya en solitario, a partir del 2 de septiembre, Gómez de Medina se empeñó por regresar a España con viento contrario del SW, pero el 17 un violento temporal le provocó daños estructurales graves en sus costados y las consiguientes vías de agua imposibles de achicar con las bombas, por lo que se vio obligado a tomar diversos rumbos de acuerdo con los tiempos reinantes intentando dirigirse a Noruega hasta el 21 de septiembre en que avistó las islas Hébridas. Ante una situación insostenible, con las bodegas casi inundadas, Medina decidió el día 26, con muy mal tiempo, arrumbar finalmente a la isla Fair (Shetland) y la mañana del día siguiente dio fondo; finalmente embarrancó en el acantilado de Stroms Heelor. La urca se perdió totalmente pero la dotación de unos 300 hombres, excepto siete, consiguió llegar a tierra en salvamento «sin salvar cosa para comer». Prácticamente ningún efecto pudo recuperarse del naufragio.

Tras una estancia de dos meses y algunos días en la isla padeciendo hambre y frío, lo que ocasionó cincuenta fallecimientos desde el 28 de septiembre al 14 de noviembre, entre ellos el de Burgat Querqueman, dueño de la urca, y el contra maestre Hans Alomar, unos 200 supervivientes iniciaron un largo peregrinaje hasta llegar a Leith (Escocia). Desde allí pasaron sucesivamente a Edimburgo (Escocia), donde estuvieron ocho meses, y a El Havre en un navío escocés gracias a las gestiones del duque de Parma; definitivamente arribarán a España en grupos a partir de marzo de 1589, los últimos desembarcaron en Laredo el 10 de agosto de 1589.¹⁹³⁹ Los descendientes de los dueños reclamaron a Su Majestad el importe de lo que se les debía por los servicios de la urca, lo que fue atendido el 5 de junio de 1591.¹⁹⁴⁰

Los restos de la urca *Gran Grifón* fueron localizados y rescatados científicamente entre 1970 y 1983 por un equipo del Scottish Institute of Maritime Studies bajo la dirección de Sydney Wignall con la colaboración de Colin J.M. Martin.¹⁹⁴¹ Los objetos recuperados, principalmente de artillería, se conservan en el Shetland Museum, Lerwick.

Urca San Salvador o El Salvador, mayor (almiranta)

Construcción alemana de 1565. Era buen navío y de buena proporción.¹⁹⁴²

Porte de 650 toneladas de sueldo, 606 toneles machos.¹⁹⁴³ Arqueada en Santander por Cristóbal de Barros en abril de 1589 dio de porte 606 toneladas (toneles machos) y 3/8.¹⁹⁴⁴ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 390 escudos.¹⁹⁴⁵

Dimensiones: eslora 57 codos 6/12; manga 18 codos 9/12; puntal 9 codos.¹⁹⁴⁶

Armamento: En la jornada montaba dos medios cañones, dos medias culebrinas y dos esmeriles, todo de bronce, y veinticuatro de hierro colado, en total treinta piezas de artillería.¹⁹⁴⁷

Dotación: Capitán Juan de Villaviciosa, almirante de la escuadra de las urcas;¹⁹⁴⁸ maestre Gerbrandt Jacobus en junio de 1587; después, maestre Otto Bilquen, también escrito Otto Brique u Oto Bilque u Otto Vilquen, vecino de Vihman.¹⁹⁴⁹ Iba a bordo el contador general de la armada Pedro Coco Calderón.

¹⁹³⁹ Docs. 6901.1, 6978, 6980, 7009, 7021, 7045, 7060, 7068, 7091 y 7176; MARTIN & PARKER, pp. 232 a 234; JIT, *Otra cara...*, p. 687. Un grupo de personas de la urca *Santiago*, naufragada en Noruega, cuando se dirigía a España a bordo de un navío nombrado *El Caballero de la Mar* pasaron tan cerca de la isla Fair que pudieron observar en la costa los restos de *El Gran Grifón* y gente de la urca caminando por los alrededores (doc. 6999). Juan Gómez de Medina acompañado de treinta personas, criticado por los capitanes Legorreta y Antolínez por haber fletado un navío en secreto para regresar a España por su cuenta (doc. 7021), llegó a Lagos (Portugal) a principios de marzo de 1589, y desde allí pasó a Sanlúcar donde se presentó al duque de Medina Sidonia y le relató los pormenores del viaje (docs. 7087 y 7089-7091). Apareció en Santander durante la segunda semana de julio de 1589 (doc. 7114).

¹⁹⁴⁰ Doc. 7176.

¹⁹⁴¹ COLIN MARTIN: *Full Fathom Five...*

¹⁹⁴² Docs. 5208, 6866 y 7133.2. El doc. 5208 puntualiza que era nueva.

¹⁹⁴³ Docs. 2316, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹⁹⁴⁴ Docs. 7151 y 7176.

¹⁹⁴⁵ Doc. 6864.

¹⁹⁴⁶ Docs. 7133.2 y AGS, CS, S. serie, leg. 280-9 y 10. Según CASADO media: eslora 33,04; manga 10,77; puntal 5,17 m.

¹⁹⁴⁷ Doc. 6835 (artillería que llevaba en Santander el 23 de octubre de 1588). El doc. 5052 de mayo de 1588, rebaja el número a 24 piezas. Antes de salir de Lisboa había embarcado dos medias culebrinas y dos tercios de cañón de bronce de la nueva fundición (doc. 5116). El doc. 5122 confirma que montaba 24 piezas.

¹⁹⁴⁸ Doc. 5673. A propuesta del duque de Medina Sidonia de abril de 1588; Oquendo traía a Villaviciosa como capitán y maestre de su nao (doc. 4749).

¹⁹⁴⁹ Docs. 3176, 3861, 4457 y 7176. Ya lo era en julio de 1587 (doc. 2316).

En Lisboa, gente de mar, 43 hombres; gente de guerra, 218 hombres (148 de la compañía de Vasco de Carvajal y 70 de la de Alonso de Benavides). En La Coruña, 53 de mar y 218 de guerra.¹⁹⁵⁰

Historial: Sufrió las mismas vicisitudes del *Gran Grifón* hasta marzo de 1588.¹⁹⁵¹ El 11 de julio de 1587 salió de la bahía gaditana con las treinta urcas del general Juan Gómez de Medina integradas en la armada del conde de Santa Gadea que fondeó en Lisboa el 4 de agosto, encargada de llevar navíos, bastimentos e infantería destinados a las escuadras que se estaban formando en Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.¹⁹⁵²

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588. Tras la dispersión de las escuadras por temporal del 18 de junio frente a La Coruña, las urcas y otras naves de la armada permanecieron agrupadas hasta el día 24, dando bordadas sobre la costa gallega al norte de cabo Ortegal a las órdenes del general Gómez de Medina. Ese día, trece urcas y las dos naves levantiscas *San Juan de Sicilia* y *Santa María de Visón* se separaron del resto a causa del mal tiempo; tomó el mando de este grupo el capitán Juan de Villaviciosa, almirante de la escuadra de urcas a bordo de la *San Salvador*, quien decidió arrumbar a las islas Scilly en cumplimiento de la orden del Duque sobre cómo actuar en caso de dispersión de la armada. Una vez comprobada la inexistencia de navíos de la armada en la zona, la agrupación arrumbó a La Coruña, donde la *San Salvador* entró el 6 de julio acompañada de ocho urcas.¹⁹⁵³ Venía muy malparada e inmediatamente empezó las reparaciones.¹⁹⁵⁴

Una vez finalizadas las obras y reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca, aunque fue testigo activo en muchas acciones. Empezado el regreso a España de la armada, rodeando por el norte las Islas Británicas, según Coco Calderón, el 19 de agosto la *San Salvador* socorrió con dietas al galeón *San Juan* pero no lo pudo efectuar al *San Marcos* por la mucha mar. La urca se reincorporó a la armada el 22; ese día descubrieron tres navíos a los que el almirante Villaviciosa dio caza y cañoneó, pero una vez amainadas las velas resultaron ser alemanes procedentes de Lisboa, por lo que les dejó ir libres. El día 24 proseguía la navegación de la armada con muy buen tiempo. Pedro Coco Calderón aprovechó esta circunstancia para pasar a la capitana y preguntar al Duque en qué latitud se encontraba la armada; este contestó que en 58° y medio; mandó venir a Diego Flóres de Valdés y a un piloto francés y sobre la carta náutica verificaron el dato. Coco recomendó entonces «que por todas vías se alargasen de la costa de Irlanda, a lo que contradujo Diego Flóres», mientras el piloto se mostraba partidario de la sugerencia del contador, «y así el Duque mandó se siguiese». Al despedirse, Coco propuso repartir los enfermos y las vituallas por las naves de la armada; también el Duque le preguntó por el paradero de Alonso de Leyva, al que hacía tres días que no veía y había enviado pataches en su búsqueda. El contador respondió negativamente, añadiendo que no estaba ni con Recalde ni con el galeón *San Marcos* ni con los trece navíos de los que se había apartado hacía dos días; además informó al capitán general que *La Rata* navegaba hasta entonces muy maltratada y falta de todo. Apuntó también que podía haberse dirigido a Islandia o a las islas Feroe.

Desde los 58° de latitud navegó con independencia por orden del Duque en busca de las naves de la armada más necesitadas para socorrer los enfermos con dietas. Llegó a Santander en la noche del 23 de septiembre,¹⁹⁵⁵ en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 51 hombres de mar y 190 soldados.¹⁹⁵⁶ Al llegar a puerto traía a bordo 18 quintales de pólvora y 200 balas de artillería; como salió de Lisboa con 40 y 1.200, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 22 quintales de pólvora y 1.000 proyectiles de artillería.¹⁹⁵⁷

¹⁹⁵⁰ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

¹⁹⁵¹ La *San Salvador*, siendo de vasallos del Imperio, sirvió en la armada por voluntad propia (doc. 4457).

¹⁹⁵² Docs. 1958, 1962, 1968, 2314, 2316 y 7176.

¹⁹⁵³ Docs. 5587, 5588, 5590, 5591 y 5599.

¹⁹⁵⁴ Doc. 5590.

¹⁹⁵⁵ Docs. 6500 y 6535.

¹⁹⁵⁶ Docs. 6535, 6599 y 6772.

¹⁹⁵⁷ Docs. 5052 y 6835. Parece exagerado el número de proyectiles consumidos. Puede que muchas municiones fuesen entregadas a otros navíos.

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 38 hombres,¹⁹⁵⁸ y dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la urca.¹⁹⁵⁹ En febrero de 1589 permanecía en Santander;¹⁹⁶⁰ allí fue arqueada en abril siguiente.¹⁹⁶¹ En muy mal estado seguía en Santander a finales de julio de 1589;¹⁹⁶² a mediados de 1590 estaba en El Ferrol. Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Urca *La Barca de Hamburgo* o de *Amburg*

De origen alemán, construida en 1567.

Porte: 600 toneladas de sueldo y el mismo número de toneles machos.¹⁹⁶³

Dimensiones estimadas: eslora 31,57; manga 10,18; puntal 5,65 m.

Armamento: En la jornada montó 23 piezas de artillería, que debían ser las mismas que tenía el 29 de diciembre de 1587 (ocho de bronce y quince de hierro).¹⁹⁶⁴

Dotación: Capitán Juan de San Martín Garvijos,¹⁹⁶⁵ maestre Jaques o Jácome Perens, o Jacob Arens o Jácome Arnes, flamenco; contra maestre Jácome Rodrigo.¹⁹⁶⁶

En Lisboa, gente de mar, 25 hombres; gente de guerra, 239 hombres (69 de la compañía de Gonzalo de Buytrón, 70 de la de Pedro Solano y 100 del alférez Beltrán del Salto). En La Coruña, 30 de mar y 257 de guerra.¹⁹⁶⁷

Historial: Escogida entre las arrestadas en Cádiz y destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.¹⁹⁶⁸ Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.¹⁹⁶⁹

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Entró en La Coruña el 6 de julio junto con la urca almiranta *San Salvador* y otros navíos del mismo tipo.¹⁹⁷⁰ Venía muy malparada e inmediatamente empezó las reparaciones.¹⁹⁷¹

Una vez finalizadas las obras y reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Emprendido el regreso a España de la armada, rodeando por el norte las Islas Británicas, el 18 de agosto, cuando la armada se encontraba al SSE de las Shetland, un grupo de navíos constituido por la nave *La Trinidad Valenzera*, de Alonso de Luzón y las urcas *El Gran Grifón*, *El Castillo Negro* y *La Barca de Hamburgo* se separó del grueso a causa de sus escasas propiedades marineras. Durante más de dos semanas la agrupación sufrió malos tiempos pero mantuvo la conserva de la nave de Luzón.

El 31 de agosto, *La Barca de Hamburgo* comunicó que estaba a punto de irse a pique, por lo que 100 hombres de la tripulación –entre ellos el maestre Jaques y el alférez Beltrán del Salto– trasbordaron a *La Trinidad*, mientras el resto –unos 60 a 80– lo hacía a *El Gran Grifón*. Poco después, posiblemente el primero de septiembre, el navío desaparecía sobre la costa de Irlanda del Norte, a la altura de Malin

¹⁹⁵⁸ Docs. 6861 y 7176.

¹⁹⁵⁹ Docs. 6866 y 6961.

¹⁹⁶⁰ Docs. 7064 y 7075.

¹⁹⁶¹ Doc. 7133.2.

¹⁹⁶² AGS, GA, leg. 250-13.

¹⁹⁶³ Docs. 3176, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

¹⁹⁶⁴ Docs. 3602, 5052 y 5122, aunque en febrero de 1588 embarcó dos medias culebrinas y seis medios sacres, todo de bronce y encabalgados de mar (docs. 4035 y 5116).

¹⁹⁶⁵ Doc. 5673.

¹⁹⁶⁶ Docs. 3177, 3861, 6781 y 7176. Los docs. 3176 y 3177 le nombran Jácome Rodrigo.

¹⁹⁶⁷ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente y nombre de los capitanes.

¹⁹⁶⁸ Doc. 7176.

¹⁹⁶⁹ Doc. 2513. Fueron con la escuadra de Andalucía, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras del Adelantado de Castilla, en total 82 navíos (docs. 1958, 1962, 1968, 2314 y 2316).

¹⁹⁷⁰ Docs. 5587, 5588, 5590 y 5599.

¹⁹⁷¹ Doc. 5590.

Head, condado de Donegal. Casi inmediatamente, según Alonso de Luzón, también dejaron de verse *El Gran Grifón* y *El Castillo Negro*.¹⁹⁷²

Urca *La Casa de Paz*, grande

Construida hacia 1572.

Porte: 650 toneladas de sueldo.¹⁹⁷³

Dimensiones: Desconocidas.

Armamento: En mayo de 1588 montaba veintiséis piezas de artillería de hierro colado.¹⁹⁷⁴

Dotación: El 28 de junio de 1588 el capitán era Pedro Sánchez,¹⁹⁷⁵ dueño y maestro Simón Clas o Claes o Claos o Eclas, también escrito Simón Pedro o Simón Petris, flamenco.¹⁹⁷⁶ Escribano, Francisco Pensado de Villalba. Llevaba a bordo el hospital, las medicinas y oficiales médicos de la armada.

En Lisboa, gente de mar, 27 hombres; gente de guerra, 198 hombres (90 de la compañía de Diego de Miranda Quirós y 108 de Pedro de Ayzarna).¹⁹⁷⁷ En Laredo, 38 de mar y 183 de guerra.

Historial: Escogida entre las arrestadas en Cádiz y destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.¹⁹⁷⁸ Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.¹⁹⁷⁹ Sufrió los efectos del temporal que se abatió sobre Lisboa el 16 de noviembre de 1587.¹⁹⁸⁰

Partida desde Lisboa el 30 de mayo, *La Casa de Paz* grande siguió los movimientos del galeón *San Martín*. Tras la dispersión de la armada del 18 de junio frente a La Coruña, las urcas y otras naves de la armada permanecieron agrupadas hasta el día 24, dando bordadas sobre la costa gallega al norte de cabo Ortegal a las órdenes del general Gómez de Medina. Ese día, trece urcas y dos naves levantiscas se separaron del resto a causa del mal tiempo; tomó el mando de este grupo el capitán Juan de Villaviciosa, almirante de la escuadra de urcas a bordo de la *San Salvador*, quien decidió arrumbar a las islas Scilly en cumplimiento de la orden del Duque sobre cómo actuar en caso de dispersión de la armada. El día 25 siguiente se destacaron hacia la costa española las naves *San Juan de Sicilia* y *Santa María de Visón*, junto con la urca *Casa de Paz* grande, que iba anegándose por momentos.¹⁹⁸¹ El 30 de junio fondearon en el surgidero de Santoña.¹⁹⁸²

¹⁹⁷² Docs. 6780, 6781, 6901.1, 7009 y 7091; MARTIN & PARKER, p. 229. De los 100 que pasaron a la *Trinidad*, solo se salvaron finalmente un capitán y el alférez entretenido Diego Suárez Xixón (doc. 7060).

¹⁹⁷³ Docs. 2316, 3176 y 5052. El doc. 6772 da 600 toneladas.

¹⁹⁷⁴ Docs. 5052 y 5122. Antes de salir de Lisboa había embarcado cuatro piezas de artillería de hierro colado encabalgadas de mar (doc. 5116).

¹⁹⁷⁵ Docs. 5443 y 5673.

¹⁹⁷⁶ Docs. 2316, 3176, 3177, 3861, 6521 y 7176. Simón Claes era «hombre de bien, buen marinero y animoso», según Juan de Cardona (AGS, GA, leg. 247-12).

¹⁹⁷⁷ Doc. 5052. El doc. 5443 difiere en el número de gente y el nombre del capitán Miranda que cambia por el de Alonso de Godoy. Ayzarna pasó al galeón *San Juan* de Portugal y resultó herido en el combate del 31 de julio.

¹⁹⁷⁸ Doc. 7176.

¹⁹⁷⁹ Docs. 2316 y 2513.

¹⁹⁸⁰ Doc. 3348.

¹⁹⁸¹ Docs. 5421 y 6986.

¹⁹⁸² Docs. 5497, 5499, 5500, 5515, 5530, 5576 y 5669. Las vicisitudes de la llegada de estos tres navíos a Santoña están perfectamente relatadas en una carta de Diego Téllez Enríquez al Rey de 5 de julio (doc. 5578). Habían navegado varios días en conserva de las urcas. Tanto en la arribada de las naos como en su reparación tomó parte muy destacada Fernando de la Riba Herrera, rico hacendado montañés, de quien Ordoño de Zamudio hizo grandes elogios (docs. 5790, 6362 y 6725).

La urca *La Casa de Paz* grande fue inspeccionada en Santoña por el experto Francisco de Huro, quien informó no podía navegar pues estaba a punto de perderse y las reparaciones la detendrían al menos dos meses. Pedro de Ayzarna, capitán de la infantería embarcada en la urca, se trasladó a Bilbao y allí refirió al licenciado Duarte de Acuña los sucesos de su buque desde que llegó a las Sisargas el 16 de junio hasta la entrada en Santoña el día 30 por venir anegada. Corroboró el informe de Huro y ante la imposibilidad de obtener auxilio en Laredo, solicitó el apoyo del corregidor de Vizcaya para poderse reincorporar a la armada con la infantería a su cargo, el hospital, las medicinas y los médicos embarcados en la urca, a lo cual accedió el licenciado, prometiéndole transportar todo en los navíos con bastimentos que pretendía enviar a La Coruña (doc. 5515). Con independencia de esto se tomaron medidas para evitar el hundimiento de la urca, así como disposiciones para trasladar a La Coruña la infantería y el hospital en tres zabras o pataches franceses contratados en Laredo y Castro Urdiales (docs. 5529, 5530, 5547, 5548 y 5578). El 4 de julio, los buzos volvieron a reconocer el casco de la urca y certificaron que la quilla y los fondos estaban comidos por la broma (doc. 5546). Por su parte, Duarte de Acuña era partidario de embarcar todo lo de la urca en la nao propiedad de Martín de Jáuregui o en las embarcaciones de Bilbao destinadas a llevar bastimentos a La Coruña, o si no, en los navíos surtos en Santoña (docs. 5548 y 5549). Además informó a Su Majestad acerca de las remisiones de bastimentos y material diverso que había realizado con destino a los navíos fondeados en Santoña y Laredo, así como de

El 8 de julio, Ordoño de Zamudio comunicó que los navíos fondeados en Santoña estaban listos para salir hacia La Coruña, junto con tres pataches franceses embargados para llevar la infantería, hospital y botica de la *Casa de Paz*, que por su mal estado no podía reincorporarse.¹⁹⁸³ Cuando las naves *San Juan de Sicilia* y *Santa María de Visón* abandonaron Santoña, la urca quedó en la concha de Laredo con poca gente y francesa, dispuesta a iniciar las reparaciones.¹⁹⁸⁴ Posteriormente, Zamudio solicitó al Rey el 25 de julio, instrucciones sobre el futuro de *La Casa de Paz* grande, la carga y dotación ante la imposibilidad de atracar en el muelle de Laredo; Su Majestad se limitó a ordenar su reparación y que no saliese de Santoña, permaneciendo en Laredo y procediendo a su descarga.¹⁹⁸⁵ Sin embargo, el 22 de agosto Zamudio consiguió meterla en Laredo; informó entonces al Rey que con una reparación ligera dentro de mes y medio podría servir un par de años, a lo que Su Majestad dio el consentimiento para realizar las obras. A mediados de septiembre Zamudio pretendía enviar la urca a Santander para aderezarla y pasar allí la invernada.¹⁹⁸⁶

Desde las 03.00 horas del 8 de diciembre de 1588 hasta la misma hora del día siguiente, un gran temporal se abatió sobre las costas del norte de España. En Laredo, la urca *Casa de Paz* grande fue a dar sobre unas peñas donde naufragó sin remedio.¹⁹⁸⁷

Urca *El David*, chico o pequeño

Construida en 1563.

Porte: de 450 toneladas de sueldo o 350 toneles machos.¹⁹⁸⁸ Tenía el cometido específico de transportar caballos y mulas.¹⁹⁸⁹

Dimensiones: Desconocidas.

Armamento: Salió de Lisboa con siete piezas de artillería de hierro colado.¹⁹⁹⁰

Dotación: Capitán Rafael de Lupián;¹⁹⁹¹ maestre Hans Petris o An Petres, también escrito Ante Petri o Ant Petris o Vicente Prieto; contra maestre Cornelio Gerónimo.¹⁹⁹²

la denegación del dinero que había solicitado Ordoño de Zamudio hasta que no justificase sus necesidades, lo cual, como no, aprobó el Rey (docs. 5605, 5606 y 5640). Juan Alonso de Mújica propuso al Rey que la botica de la urca fuese transportada en alguno de los navíos preparados en Bilbao para llevar bastimentos a La Coruña (docs. 5608). Ante la resistencia que opusieron los oficiales del hospital y el capitán de infantería de la urca al traslado a Galicia de los materiales y hombres a su cargo en los pataches franceses, recibieron orden de efectuarlo por vía de apremio (doc. 5628). Cuando la carga de la urca se había trasbordado a las dos naves que estaban en Santoña y a los tres pataches, y listos para partir a La Coruña, el corregidor de Vizcaya requirió a Ordoño de Zamudio el cumplimiento de la orden real en el sentido de que toda la operación fuese realizada en la nao de Jáuregui, lo cual tenía el inconveniente de dilatarla pues esta embarcación debía pasar previamente la barra de Portugalete y luego embarcar todo. A la vista de la descoordinación, Zamudio decidió enviar a Bilbao a Diego Enríquez y el contador Pedro de Ygueldo para que sobre el terreno decidiesen lo más correcto (doc. 5688). Como resultaba que la nao de Jáuregui le quedaban aún 10 o 12 días para alistarse, Enríquez y Zamudio de común acuerdo decidieron despachar a La Coruña el 12 de julio a la nao *Santa Ana*, que estaba en Santander, las dos de Santoña y los tres pataches bretones franceses, dejando en Laredo la urca *La Casa de Paz* grande por inútil para navegar (docs. 5689 a 5691). Todas estas disposiciones fueron aprobadas posteriormente por el Rey y en particular la orden de prohibir la salida de toda suerte de navíos desde los puertos cantábricos de su jurisdicción para evitar conociese el enemigo la dispersión de la armada (doc. 5715). Asimismo Su Majestad ordenó a Duarte de Acuña embarcar la carga y artillería de la urca en la nao *Nuestra Señora de Begoña*, de Martín de Jáuregui, despachada desde Bilbao para La Coruña con los víveres acopiados en Vizcaya y Guipúzcoa (doc. 5718). Asimismo agradeció a Gil de Rey su colaboración en el apresto de las naves arribadas a Laredo (doc. 5938). Don Ordoño también solicitó en la misma carta instrucciones sobre el destino de una zabra de la real armada llegada a Laredo el 2 de agosto, sin que se haya podido identificar su nombre (doc. 6267). Diego Flóres, general de la armada en ausencia de Medina Sidonia, ordenó el 25 de septiembre entregar un áncora grande a otra nao de las arribadas a Laredo (doc. 6521).

¹⁹⁸³ Docs. 5630 y 5631.

¹⁹⁸⁴ Docs. 5725, 5726, 5789, 5790, 5801 y 5802.

¹⁹⁸⁵ Docs. 5888, 5934, 5950, 5965, 5966, 6053 y 6362.

¹⁹⁸⁶ Doc. 6418.

¹⁹⁸⁷ Docs. 6913 y 6914. Veinte hombres que estaban a bordo se salvaron. Inmediatamente comenzaron las labores de recuperación de la artillería y el resto de los efectos, poniéndolos a recaudo. Simón Claes, dueño y maestre de la urca, reclamó en enero de 1589 una indemnización por la pérdida de su navío, elevando un historial de las vicisitudes pasadas desde que arribó a Laredo y achacaba a Diego Flóres de Valdés la culpa de la pérdida de su navío (docs. 6986 y 7083).

¹⁹⁸⁸ Docs. 2316, 3176, 5052 y 6772.

¹⁹⁸⁹ Doc. 4177.1.

¹⁹⁹⁰ Docs. 5052 y 5122.

¹⁹⁹¹ Doc. 5673.

¹⁹⁹² Docs. 2316, 3861, 6084 y 7176. Los docs. 3176 y 3177 nombran al maestre Vicente Prieto.

En Lisboa, gente de mar, 24 hombres; gente de guerra, 50 hombres de la compañía de Lope Ochoa de la Vega.¹⁹⁹³ En Portonovo, 23 de mar y 51 de guerra.¹⁹⁹⁴

Historial: Escogida entre las arrestadas en Cádiz y destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.¹⁹⁹⁵ Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.¹⁹⁹⁶

Partió de Lisboa el 30 de mayo, llevando de trasporte quince caballos, además de su carga. Hacia el 10 de junio, cuando la armada estaba a unas 360 millas de la costa portuguesa, la urca iba a remolque de un galeón de la escuadra de Castilla por la rotura del palo mayor; el duque de Medina Sidonia decidió el mismo día destacarla a Galicia para evitar el retraso que podía suponer en el avance de la armada si la mantenía en su conserva, pensando en la posible reincorporación tras ser reparada.¹⁹⁹⁷ Entró en Portonovo (ría de Pontevedra, Galicia) y no participará en la jornada por estar prácticamente inútil.¹⁹⁹⁸ El marqués de Cerralbo ordenó su traslado a La Coruña y el 20 de agosto, el Rey dispuso desembarcar la carga, pero *El David* abandonó el puerto a finales del mismo mes sin que se supiese noticia de ella, por lo que el monarca ordenó formar diligencias para procesar a los culpables de la huída.¹⁹⁹⁹

Urca San Pedro, el mayor o grande

Procedencia alemana, construida en 1567. Navío hospital de la armada.

Porte: 581 toneladas de sueldo, unos 550 toneles machos.²⁰⁰⁰ Arqueada por Gonzalo Ximénez en Bonanza (Cádiz) dio 650 toneladas.²⁰⁰¹

Dimensiones: Según Gonzalo Ximénez medía: eslora 41 codos 1/6, manga 13 codos 1/3, puntal 12 codos 5/12.²⁰⁰²

Armamento: En la jornada montaba veintinueve piezas de artillería de hierro colado.²⁰⁰³

Dotación: Capitán Francisco de Silva;²⁰⁰⁴ maestre Juan Enríquez o Enrique Juan también escrito Enrique Jasen o Jans o Jansen o Jasson, alemán;²⁰⁰⁵ piloto Juan Ysla; fraile Rodrigo Calderón.²⁰⁰⁶

En Lisboa, gente de mar, 28 hombres; gente de guerra, 213 hombres (90 de la compañía de Diego de Aller y 123 de la de Rodrigo Álvarez). En La Coruña, 34 de mar y 110 de guerra.²⁰⁰⁷

Historial: Escogida entre las arrestadas en Cádiz y destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.²⁰⁰⁸ Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 al mando de Juan García de la Peña, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.²⁰⁰⁹

Incorporada a la fuerza del duque de Medina Sidonia, con el mismo maestre siguió los movimientos del galeón *San Martín* como buque hospital desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la

¹⁹⁹³ Doc. 5052.

¹⁹⁹⁴ Doc. 5734.

¹⁹⁹⁵ Doc. 7176. Las urcas procedían en su mayoría de las 94 de Holanda y Zelanda con mercancías inglesas y algunas de Alemania arrestadas en Andalucía por el duque de Medina Sidonia (docs. 1161) en virtud de una real cédula de 5 de mayo de 1586 (doc. 629 bis). De la selección se encargó el propio Duque (doc. 1249).

¹⁹⁹⁶ Doc. 2513. Fueron con la escuadra de Andalucía, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras del Adelantado de Castilla, en total 82 navíos (docs. 1958, 1962, 1968, 2314 y 2316).

¹⁹⁹⁷ Doc. 5306.

¹⁹⁹⁸ Docs. 5813 y 6084.

¹⁹⁹⁹ Docs. 6084, 6224 y 6327.

²⁰⁰⁰ Docs. 2316, 3176 y 5052; Apéndice VIII.

²⁰⁰¹ Doc. 1216.

²⁰⁰² *Ibidem*. CASADO, p. 219, proporciona como dimensiones estimadas: eslora 30,66; manga 9,89; puntal 5,49 m.

²⁰⁰³ Docs. 5052 y 5122. El 29 de diciembre de 1587 montaba seis piezas de artillería de bronce y dieciocho de hierro (doc. 3602). En febrero embarcó dos medios cañones y cuatro sacres todo de metal y tres piezas de hierro colado (docs. 4035 y 5116).

²⁰⁰⁴ Doc. 5673.

²⁰⁰⁵ Docs. 2316, 3176, 3861 y 7176.

²⁰⁰⁶ AGS, E-Francia, leg. K-1572-30.

²⁰⁰⁷ Docs. 5052 y 5734.

²⁰⁰⁸ Doc. 7176. Las urcas procedían en su mayoría de las 94 de Holanda y Zelanda con mercancías inglesas y algunas de Alemania arrestadas en Andalucía por el duque de Medina Sidonia (doc. 1161) en virtud de una real cédula de 5 de mayo de 1586 (doc. 629 bis). De la selección se encargó el propio Duque (doc. 1249).

²⁰⁰⁹ Doc. 2513. Fueron con la escuadra de Andalucía, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras del Adelantado de Castilla, en total 82 navíos.

dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña; la urca arribó a Vivero (Lugo, Galicia) a lo largo de los días 20 y 21 junto con un grupo de navíos; había perdido el batel y tenía roto el palo trinquete.²⁰¹⁰ Finalmente llegó a La Coruña el 7 de julio, reincorporándose a la armada.²⁰¹¹

Una vez reparada y reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca, salvo que tras la voladura de la nao *San Salvador*, almiranta de Oquendo, recibió a bordo parte de la gente herida que se había podido recuperar en un estado lastimoso antes de ser abandonada al enemigo.²⁰¹² El maestre Juan Enríquez, el piloto Juan Ysla, contra maestre y otros oficiales y marineros de la urca, desertaron en el fondeadero de Calais al anochecer del día 6 de agosto, y esta fue la causa de su pérdida posterior en Hope Bay (Inglaterra).²⁰¹³

Apartada del cuerpo de la armada, el 28 de septiembre fue a dar sobre el mismo lugar donde seis días antes se había perdido la nave *San Nicolás* de Prodaneli, en la península de Curraun al NE de Clare Island, al parecer, al tocar en los bajos de Toorglass, entre el islote de Achillbeg y Mulrany (Mallaranny) en el condado de Mayo. Poco después enmendó el fondeadero por otro mejor y allí permaneció dieciséis días. Dejaron en tierra varios hombres en una tentativa de buscar alimentos. Una vez en la mar, doblaron con dificultades el «cabo de Clara» y arrumbaron a la Península, pero por un cambio del tiempo que les sobrevino al estar a solo 30 leguas de la costa española se vieron forzados a entrar de nuevo en el Canal. La urca naufragó por falta de anclas el 6 de noviembre sobre la costa de Inglaterra en Hope Bay, a unas dos millas de Salcombe, condado de Devon, en tierras de William Courtiney. Saqueada intensamente por los naturales del país, cuando George Cary pasó a reconocerla pocos días después, poca cosa pudo hacer para recuperar los objetos robados, entre ellos la artillería, toda de hierro. Siendo uno de los dos buques hospital de la armada –el otro era la urca *Casa de Paz* grande– tenía a bordo drogas y medicinas por valor de 6.000 ducados y 50 personas entre médicos y sanitarios. Al estar asentada sobre una roca y totalmente anegada, fue imposible recuperarla y se perdió definitivamente el 15 de noviembre, aunque los supervivientes, en total 140, pudieron salvarse y serían capturados.²⁰¹⁴ En su mayor parte fueron trasladados desde Plymouth a La Coruña por Pedro de Zubiaur en enero de 1590, mientras otros quedaban en Gran Bretaña.²⁰¹⁵

En febrero de 1589, Juan de Cardona informó sobre la llegada a Santander de Francisco Ledesma, Pedro de San Millán y Pedro Robledo, tres de los oficiales de la urca, que redactaron un relato pormenorizado de sus vicisitudes.²⁰¹⁶ Gonzalo González del Castillo escribió desde Blavet (Francia) una memoria dirigida al rey Felipe y fechada el 9 de marzo de 1592, en la que también narraba las peripecias personales desde que naufragó en la urca hasta abandonar Inglaterra.²⁰¹⁷

Urca *La Casa de Paz*, chica o pequeña

Construcción báltica de 1560. Era buen navío.²⁰¹⁸

Porte: 343 toneles machos y 350 toneladas de sueldo.²⁰¹⁹ Arqueada en Santander por Cristóbal de Barros en abril de 1589 dio 347 toneladas de porte o toneles machos.²⁰²⁰ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 210 escudos.²⁰²¹

Dimensiones: eslora 45 codos 3/12; manga 15 codos 8/12; puntal 7 codos 9/12.²⁰²²

Armamento: En la jornada montaba un sacre de bronce y diecisiete piezas de hierro, en total dieciocho piezas de artillería.²⁰²³

²⁰¹⁰ Docs. 5306, 5379, 5594 y 5673.

²⁰¹¹ Docs. 5590 y 5669.

²⁰¹² AGS, CS, S. serie, leg. 296, expediente del soldado Salvador Pino.

²⁰¹³ Docs. 6500 (Coco equivoca el nombre de la urca suponiendo que era la *San Pedro*, el menor) y 7065.

²⁰¹⁴ Docs. 6850, 6869, 6881, 6882, 6950, 6951, 7157 y AGS, CS, S. serie, leg. 296; FALLON, pp. 195 y 196. Según fuentes inglesas, los apresados eran 123 españoles, 10 franceses, 10 holandeses, 2 italianos y 13 portugueses.

²⁰¹⁵ Docs. 7143, 7144.1, 7144.2, 7145, 7146, 7148 y 7149.

²⁰¹⁶ Docs. 7049, 7065 y 7066; GRACIA RIVAS, pp. 301 y 302.

²⁰¹⁷ Doc. 7174.

²⁰¹⁸ Doc. 6866.

²⁰¹⁹ Docs. 2316, 3176 y 6772; Apéndice VIII.

²⁰²⁰ Docs. 7151 y 7176.

²⁰²¹ Doc. 6864.

²⁰²² Docs. 7133.2 y AGS, CS, S. serie, leg. 280-9 y 10. Según CASADO media: eslora 26,00; manga 9,00; puntal 4,45 m.

²⁰²³ Doc. 6835 (artillería que llevaba en Santander el 23 de octubre de 1588). El doc. 5052 rebaja el número a quince piezas. Antes de salir de Lisboa había embarcado cinco piezas de hierro colado (doc. 5116). Según el doc. 5122 montaba

Dotación: Capitán Pedro Orjales;²⁰²⁴ maestre Joan Jam, o Jan Jansen, también escrito Juan Yansen, vecino de Riga.²⁰²⁵ Después (1589), el maestre era Aparicio de Monesterio.²⁰²⁶

En Lisboa, gente de mar, 24 hombres; gente de guerra, 162 hombres (72 de la compañía de Diego de Aranda Clavijo y 90 de la de Vasco de Silva). En La Coruña, 21 de mar y 154 de guerra.²⁰²⁷

Historial: Escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.²⁰²⁸ Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.²⁰²⁹

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña.²⁰³⁰

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Al llegar a Santander traía a bordo 3 quintales de pólvora y 300 balas de artillería; como salió de Lisboa con 12 y 750, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 9 quintales de pólvora y 450 proyectiles de artillería.²⁰³¹

Navegó de regreso a España en conserva del galeón capitana y llegó a Santander el 26 de septiembre.²⁰³² En este puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 27 hombres de mar y 92 soldados.²⁰³³ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 33 hombres,²⁰³⁴ y dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar la urca.²⁰³⁵ El 3 de diciembre tenía 10 oficiales con maestre y piloto, 18 marineros, 5 grumetes y tres pajes.²⁰³⁶ En febrero de 1589 continuaba en Santander;²⁰³⁷ allí fue arqueada en abril siguiente, siendo maestre Aparicio de Monesterio.²⁰³⁸ Entró en Santander el 22 de septiembre de 1589 procedente de Andalucía con pertrechos para los galeones de Guarnizo y Vizcaya, y al cabo de unos meses se volvió a armar para conducir marinería y víveres para la armada de Ferrol.²⁰³⁹ A mediados de junio de 1590 permanecía en El Ferrol. Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Urcas Sansón

Era de Emden (Baja Sajonia, antes Frisia Oriental, Alemania).²⁰⁴⁰ De una sola cubierta fija y un puente, por lo que podía montar poca artillería.²⁰⁴¹

Porte: 500 toneles machos y 500 toneladas de sueldo.²⁰⁴² Arqueada por Gonzalo Ximénez en Bonanza (Cádiz) el 8 de febrero de 1587 dio 608 toneladas.²⁰⁴³

quince piezas.

²⁰²⁴ Doc. 5673.

²⁰²⁵ Docs. 2316, 3861 y 7176.

²⁰²⁶ Doc. 7133.2.

²⁰²⁷ Docs. 5052 y 5734.

²⁰²⁸ Doc. 7176. Las urcas procedían en su mayoría de las 94 de Holanda y Zelanda con mercancías inglesas y algunas de Alemania arrestadas en Andalucía por el duque de Medina Sidonia (docs. 1161) en virtud de una real cédula de 5 de mayo de 1586 (doc. 629 bis). De la selección se encargó el propio Duque (doc. 1249).

²⁰²⁹ Doc. 2513. Fueron con la escuadra de Andalucía, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras del Adelantado de Castilla, en total 82 navíos (docs. 1958, 1962, 1968, 2314 y 2316).

²⁰³⁰ Doc. 5376.

²⁰³¹ Docs. 5052 y 6835.

²⁰³² Doc. 6532. Por ella se supo que la almiranta de Diego Flóres y otras cuatro naves navegaban para recalar en el puerto de Torres (Asturias).

²⁰³³ Docs. 6599 y 6772.

²⁰³⁴ Doc. 6861.

²⁰³⁵ Doc. 6866.

²⁰³⁶ Doc. 7176.

²⁰³⁷ Docs. 7064 y 7075.

²⁰³⁸ Doc. 7133.2.

²⁰³⁹ BN, Ms. 11307, fols. 78 a 90.

²⁰⁴⁰ Doc. 3305.

²⁰⁴¹ Doc. 6568.2

²⁰⁴² Docs. 3176, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²⁰⁴³ Doc. 1216.

Dimensiones: Según Gonzalo Ximénez, eslora 46 codos 1/6, manga 13 codos 1/2, puntal 13 codos 5/12.²⁰⁴⁴

Armamento: En la jornada montaba dieciocho piezas de artillería, seis de bronce de Su Majestad y doce de hierro colado de la urca.²⁰⁴⁵

Dotación: Dueños Joan de Thesell, Nicolao Mes, Joaquinis Vimolez y otros. Capitán Antonio Teninio o Temiño;²⁰⁴⁶ maestre, dueño y piloto Nicolao Nicolás Mos o Men o Niculas Mes o Mer.²⁰⁴⁷

En Lisboa, gente de mar, 31 hombres; gente de guerra, 200 hombres de la infantería portuguesa de António Pereira, compañías de Roque Borge de Sousa y Domingo Vergallo. En La Coruña, 31 de mar y 184 de guerra.²⁰⁴⁸

Historial: Tras un viaje a Sicilia cargada con madera para un súbdito español, fue embargada y llevada a Sanlúcar en 1586.²⁰⁴⁹ Escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz, fue destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.²⁰⁵⁰ Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.²⁰⁵¹

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia como almiranta de las urcas,²⁰⁵² navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Entró en La Coruña el 6 de julio junto con la urca almiranta *San Salvador* y otros navíos del mismo tipo.²⁰⁵³ Venía muy malparada e inmediatamente empezó las reparaciones.²⁰⁵⁴

Finalizadas las obras y una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el cuerpo de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Siguió la conserva del grueso hasta destacarse en fecha indeterminada. Entró en La Coruña el 28 de septiembre con necesidad de carena y pertrechos, sobre todo de vestuario, para ponerla en condiciones de prestar servicio y evitar que la gente muriese de frío.²⁰⁵⁵ En la muestra levantada el 3 de octubre contabilizaron 30 hombres de mar y 153 soldados portugueses de las compañías de Martín López de Valladares y Domingo Bugallo, en total 183 hombres.²⁰⁵⁶ El 9 de noviembre tenía 32 personas de mar²⁰⁵⁷ y 34 el 3 de marzo de 1589. A mediados de abril de 1589 casi había completado las obras de carena.²⁰⁵⁸

La urca fue quemada en el puerto de La Coruña en mayo de 1589 durante el asalto de Drake y Norris a la plaza, por lo que los dueños fueron indemnizados.²⁰⁵⁹

²⁰⁴⁴ *Ibidem*. CASADO, p. 219, proporciona como dimensiones estimadas: eslora 29,70; manga 9,58; puntal 5,32 m.

²⁰⁴⁵ Docs. 5052 y 5122. El 29 de diciembre de 1587 montaba seis piezas de artillería de bronce y siete de hierro (doc. 3602). En febrero embarcó un tercio de cañón y cinco falconetes, todo encabalgado de mar (docs. 4035 y 5116). Tras regresar a La Coruña tenía a primeros de octubre de 1588, seis piezas de bronce del Rey y diez de hierro de la urca (doc. 6568.2). El 29 de octubre llevaba catorce piezas (doc. 6809.2).

²⁰⁴⁶ Doc. 5673.

²⁰⁴⁷ Docs. 3176, 3305, 3861 y 7176. Ya lo era en julio de 1587 (doc. 2316).

²⁰⁴⁸ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

²⁰⁴⁹ Doc. 3305. El cónsul del Imperio en Frisia Oriental solicitó al Rey en noviembre de 1587 su puesta en libertad (doc. 3305).

²⁰⁵⁰ Doc. 7176. Las urcas procedían en su mayoría de las 94 de Holanda y Zelanda con mercancías inglesas y algunas de Alemania arrestadas en Andalucía por el duque de Medina Sidonia (docs. 1161) en virtud de una real cédula de 5 de mayo de 1586 (doc. 629 bis). De la selección se encargó el propio Duque (doc. 1249).

²⁰⁵¹ Doc. 2513. Fueron con la escuadra de Andalucía, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras del Adelantado de Castilla, en total 82 navíos (docs. 1958, 1962, 1968, 2314 y 2316).

²⁰⁵² Doc. 5421.

²⁰⁵³ Docs. 5587, 5588, 5590 y 5599.

²⁰⁵⁴ Doc. 5590.

²⁰⁵⁵ Docs. 6568.1, 6580, 6648, 6661 y 6772.

²⁰⁵⁶ Docs. 6640, 6643 y 6644. En el primer documento constan también los estados de los bastimentos y municiones a la llegada. La gente de la urca fue socorrida económicamente y la infantería alojada en tierra (docs. 6713 y 6714).

²⁰⁵⁷ Doc. 6894. Los materiales necesarios para su reparación constan en el doc. 6899.

²⁰⁵⁸ Doc. 7103.

²⁰⁵⁹ Docs. 7176 y AGS, GA, L. r. 49-574.

Urca *El Ciervo Volante*

De construcción alemana.

Porte: 400 toneles machos y 400 toneladas de sueldo.²⁰⁶⁰

Dimensiones estimadas: eslora 27,57; manga 8,90; puntal 4,94 m.

Armamento: En la jornada montaba dieciocho piezas de artillería, seis de bronce y doce de hierro colado.²⁰⁶¹

Dotación: Capitán Tomás de Peromato o Juan de Peromato²⁰⁶²; maestre Pedro Simonsen o Simón Sent o Sen Loot, también escrito Simón Set Loot o Simonsen Lotos.²⁰⁶³

En Lisboa, gente de mar, 22 hombres; gente de guerra, 200 hombres de la infantería portuguesa de António Pereira, capitán Melchor de Gavilanes. En La Coruña, 39 de mar y 132 de guerra.²⁰⁶⁴

Historial: Escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada para ser destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.²⁰⁶⁵ Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.²⁰⁶⁶

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Entró en La Coruña el 6 de julio junto con la urca almiranta *San Salvador* y otros navíos del mismo tipo.²⁰⁶⁷

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones significativas de esta urca. En el viaje de regreso a España, debió destacarse del cuerpo principal, y su destino final no se conoce con seguridad. El día 22 de septiembre naufragó en la costa de Tirawley (condado de Mayo) un navío grande, quizá la urca *El Ciervo Volante*. Según carta de Edward Whyte a su hermano Stephen, fueron apresados por William Burke of Ardnearie «tres nobles, un obispo, un fraile y otros sesenta hombres, y el resto de la dotación fue aniquilada o se ahogó, tanto es así que un tal Malaghlen McCabb, leñador, mató a ochenta de ellos con su hacha».²⁰⁶⁸

Urca *La Paloma Blanca*

De origen flamenco.

Porte: 250 toneles machos y 250 toneladas de sueldo.²⁰⁶⁹

Dimensiones estimadas: eslora 21,98; manga 7,85; puntal 4,39 m.

Armamento: En la jornada montaba doce piezas de artillería que debían ser las mismas que tenía el 29 de diciembre de 1587, seis de bronce y seis de hierro.²⁰⁷⁰

Dotación: Capitán Pedro Montaña,²⁰⁷¹ maestre Nicolás Cornieles o Niculas Corniellis o Cornieles Clas.²⁰⁷²

²⁰⁶⁰ Docs. 2316, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²⁰⁶¹ Docs. 5052 y 5122. El 29 de diciembre de 1587 montaba seis piezas de artillería de bronce y catorce de hierro (doc. 3602). En febrero embarcó dos tercios de cañón y cuatro sacres, todos encabalgados de mar (docs. 4035 y 5116).

²⁰⁶² Docs. 5443 y 5673.

²⁰⁶³ Docs. 2316, 3177, 3861 y 7176.

²⁰⁶⁴ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

²⁰⁶⁵ Doc. 7176. Las urcas procedían en su mayoría de las 94 de Holanda y Zelanda con mercancías inglesas y algunas de Alemania arrestadas en Andalucía por el duque de Medina Sidonia (docs. 1161) en virtud de una real cédula de 5 de mayo de 1586 (doc. 629 bis). De la selección se encargó el propio Duque (doc. 1249).

²⁰⁶⁶ Doc. 2513. Fueron con la escuadra de Andalucía, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras del Adelantado de Castilla, en total 82 navíos (docs. 1958, 1962, 1968, 2314 y 2316).

²⁰⁶⁷ Docs. 5587, 5588, 5590 y 5599.

²⁰⁶⁸ Docs. 6547, 6637, 6701 y 7060; FALLON, pp. 189 a 192. Un navío grande (¿la urca *El Ciervo Volante*?) estaba el 20 en las proximidades de dicho lugar. En la armada no embarcó obispo alguno. El doc. 7060 dice que se salvaron «solo el capitán don Luis de Córdoba, que era el capitán que en ella venía, y un sobrino suyo y algunos marineros que le sacaron en tierra». El 26 de septiembre de 1590 aparece en Ferrol una urca del mismo nombre, maestre Toribio Gómez de Corbán (AGS, CMS, S. serie, leg. 292).

²⁰⁶⁹ Docs. 2316, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²⁰⁷⁰ Docs. 3602 y 5052. Antes de salir de Lisboa había embarcado seis piezas de hierro colado encabalgadas de mar (doc. 5116). Según el doc. 5122 las doce piezas que montó finalmente eran de hierro colado.

²⁰⁷¹ Docs. 5443 y 5673.

²⁰⁷² Docs. 3177, 3861 y 7176.

En Lisboa, gente de mar, 20 hombres; gente de guerra, 56 hombres de la compañía de Alonso Virués Maldonado, y el alférez entretenido Hernando Becerra. En Muxía, 30 de mar y 67 de guerra.²⁰⁷³

Historial: Escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada para ser destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.²⁰⁷⁴ Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.²⁰⁷⁵

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Navegando en una formación al mando de Juan de Villaviciosa, almirante de las urcas, siguió viaje hacia las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. El 2 de julio, al amanecer, avistaron dos navíos, uno escocés y el otro irlandés, que venían del canal de San Jorge entre Land's End y las Siete Piedras; la urca *El Gato* abordó uno de ellos que se hundió tras breve combate, con un saldo de dos o tres muertos y el resto de la dotación, doce hombres, prisionera. La urca *Paloma Blanca*, a su vez, también abordó al otro navío y lo tomó a remolque; al faltar este por la noche, quedaron cuatro personas prisioneras en el buque español.²⁰⁷⁶ Como no encontraron navíos de la armada en la zona, el 3 de julio la agrupación se dirigió a La Coruña,²⁰⁷⁷ menos la *Falcón Blanco* mediano y la *Paloma Blanca* que llegaron al abra de Muxía (La Coruña) hacia el día 8 por haberse destacado del grueso, no sin antes haber tenido la última un nuevo encuentro con un navío inglés al que dejó averiado y con bajas por una descarga de artillería y mosquetería a corta distancia.²⁰⁷⁸ El 19 de julio ambas urcas fondearon en La Coruña, reintegrándose a la armada.²⁰⁷⁹

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Entró en Ribadeo hacia el 6 de octubre con menos enfermos que el resto de los navíos aportados a Galicia; inmediatamente recibió orden de pasar a La Coruña, una vez corregidas las muchas vías de agua que tenía.²⁰⁸⁰ El 9 de noviembre permanecía en Ribadeo y tenía 18 hombres de mar.²⁰⁸¹

El 8 de diciembre desamarró a causa del fuerte temporal que se abatía en el Cantábrico y fue a dar sobre la costa de Castropol (Asturias). Sufrió pocos daños gracias a los auxilios proporcionados por la gente del corregidor Lope de Zapata, quedando fondeada en el puerto de Arnela, en la misma ría.²⁰⁸² El 15 de abril de 1589 seguía en Ribadeo lista por completo, cargando duelas y arcos para llevar a La Coruña.²⁰⁸³ Tomó parte en las actividades de la armada de Alonso de Bazán en agosto y septiembre de 1589, pero tuvo que retirarse a Galicia por vías de agua.²⁰⁸⁴ El 23 de septiembre ya estaba en Lisboa.²⁰⁸⁵ Hacia 1590 continuaba en este puerto.²⁰⁸⁶ Las vicisitudes posteriores de esta urca son desconocidas.

²⁰⁷³ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente. Iba embarcado el alférez Desiderio del Castillo con 30 hombres de la compañía de Virués (doc. 6926).

²⁰⁷⁴ Doc. 7176. Las urcas procedían en su mayoría de las 94 de Holanda y Zelanda con mercancías inglesas y algunas de Alemania arrestadas en Andalucía por el duque de Medina Sidonia (docs. 1161) en virtud de una real cédula de 5 de mayo de 1586 (doc. 629 bis). De la selección se encargó el propio Duque (doc. 1249).

²⁰⁷⁵ Doc. 2513. Fueron con la escuadra de Andalucía, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras del Adelantado de Castilla, en total 82 navíos (docs. 1958, 1962, 1968, 2314 y 2316).

²⁰⁷⁶ Docs. 5781, 5884, 5591 y 7051. La presencia de estos navíos españoles a poniente de las Scilly fue lo que hizo suponer a algunas cancillerías europeas la intención de atacar en Irlanda para evitar la flota inglesa (doc. 5721). Muy posteriormente llegaron los avisos de haber sido detectados sobre la costa de Bretaña (doc. 5866).

²⁰⁷⁷ Docs. 5587, 5588 y 5591.

²⁰⁷⁸ Docs. 5662, 5663 y 5669 a 5671. El navío inglés que sufrió la descarga de la urca *Paloma Blanca* pudo ser la pinaza a la que aludió Howard en carta a Walsingham de 23 de julio, que recibió 18 impactos gruesos que le atravesaron el casco y el velamen (doc. 5874).

²⁰⁷⁹ Docs. 5813 y 5817.

²⁰⁸⁰ Docs. 6661 a 6663, 6665, 6772, 6776 y 6904. Los capitanes y gente que llegaron a Galicia a bordo de este navío figuran en el doc. 6926. Debió trasladarse a La Coruña casi inmediatamente pues el 22 de octubre el Rey ya había tenido aviso de haber arribado ahí (doc. 6776); la noticia era errónea, el 2 de diciembre todavía se encontraba en Ribadeo (doc. 6904).

²⁰⁸¹ Doc. 6894.

²⁰⁸² Docs. 6925 y 6932. Desembarcó la artillería, municiones y vituallas; el Rey ordenó investigar las causas del suceso y posteriormente aderezar la urca (docs. 6991 y 7041). En enero volvió a embarcar todos los efectos anteriores (doc. 7017). La gente fue pagada el 13 de diciembre de 1588 (doc. 7176).

²⁰⁸³ Doc. 7103.

²⁰⁸⁴ AGS, GA, leg. 251-146.

²⁰⁸⁵ AGS, GA, leg. 251-296.

²⁰⁸⁶ JIT, *Otra cara...*, p. 668.

Urca *El Alcón o Falcón Blanco, mayor*

Construcción alemana nueva de 1587.

Porte: 500 toneladas de sueldo, unos 450 toneles machos.²⁰⁸⁷

Dimensiones estimadas: eslora 28,68; manga 9,25; puntal 5,14 m.

Artillería: En la jornada montaba dieciséis piezas de artillería de hierro colado.²⁰⁸⁸

Dotación: Capitán Sebastián de la Peña²⁰⁸⁹; maestre Guillermo Moliner o Molinero, al que sucedió Francisco Corniellis, de Danzig, el 4 de enero de 1588.²⁰⁹⁰

En Lisboa, gente de mar, 36 hombres; gente de guerra, 161 hombres (52 de la compañía de Melchor de Avendaño y 109 de la de Rodrigo Álvarez de Benavides). En La Coruña, 34 de mar y 182 de guerra.²⁰⁹¹

Historial: Fue escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada para ser destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz. Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto. Combatió con navíos ingleses en 1587 en circunstancias desconocidas, suceso del que se tiene noticia por las averías que la urca tenía en Lisboa.²⁰⁹² Estando fondeada en este puerto se echó encima de la nave *Anunciada* y le causó desperfectos.²⁰⁹³

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Tras el aviso del alférez Miguel de Esquivel enviado en búsqueda de los navíos destacados, entró en La Coruña el 6 de julio con la urca *Gran Grifón*.²⁰⁹⁴

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Fondeó en Ribadeo tras el viaje de vuelta hacia el 11 de octubre de 1588.²⁰⁹⁵

Fue apresada en la costa de Inglaterra el 28 de septiembre de 1589, de regreso a Hamburgo.²⁰⁹⁶

Urca *San Gabriel o Graviel*

Al parecer flamenca construida en 1561.²⁰⁹⁷ Tenía el cometido específico de transportar caballos y mulas.²⁰⁹⁸ Era un buen navío.²⁰⁹⁹

Porte: 330 toneles machos y 280 toneladas de sueldo.²¹⁰⁰ Arqueada en Santander por Cristóbal de Barros en abril de 1589 dio 295 toneladas y 1/4.²¹⁰¹ Cobraba 150 escudos mensuales.²¹⁰²

Dimensiones: eslora 42 codos; manga 15 codos; puntal 8 codos 4/12.²¹⁰³

²⁰⁸⁷ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²⁰⁸⁸ Docs. 5052 y 5122. El 29 de diciembre de 1587 tenía once piezas de artillería de hierro (doc. 3602). Antes de salir de Lisboa había embarcado cinco piezas de artillería de hierro colado encabalgadas de mar (doc. 5116).

²⁰⁸⁹ Docs. 5443 y 5673.

²⁰⁹⁰ Docs. 3861 y 7176. Francisco Cornieles era contra maestre en octubre de 1587 (doc. 3177).

²⁰⁹¹ Docs. 5052 y 5734.

²⁰⁹² Doc. 3176.

²⁰⁹³ Doc. 7162.

²⁰⁹⁴ Docs. 5587 y 5588.

²⁰⁹⁵ Docs. 6712 y 6778. La infantería «se alojará en Ribadeo, si la urca no puede venir a este puerto (La Coruña)» (doc. 6714). Según el doc. 7176 existía cuenta y razón de esta urca «hasta el mes de septiembre del año pasado de 1589, que es cuando se tiene por cierto se perdió».

²⁰⁹⁶ AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f. (fenecimiento de cuentas del soldado Agustín de Guevara, de la compañía del capitán Melchor de Avendaño, que sirvió hasta el 28 de septiembre de 1588 en que se perdió en la nave *Falcón Blanco* mayor).

²⁰⁹⁷ Doc. 3176. Según PAZZIS, p. 316, era de construcción flamenca.

²⁰⁹⁸ Doc. 4177.1. Las cuatrocientas mulas que llevaba la armada (doc. 4035) iban repartidas en las urcas *Santiago*, *San Gabriel*, *El Gato* y *David* (doc. 4177),

²⁰⁹⁹ Doc. 6866.

²¹⁰⁰ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII. Según el doc. 2316 era de 250 toneladas y para el doc. 3176 tenía 400 toneladas.

²¹⁰¹ Docs. 7151 y 7176.

²¹⁰² Doc. 6864. Este documento le da 250 toneladas de sueldo.

²¹⁰³ Docs. 7133.2 y AGS, CS, S. serie, leg. 280-9 y 10. Según CASADO media: eslora 24,14; manga 8,62; puntal 4,80 m.

Artillería: En la jornada montó cuatro piezas de artillería de hierro colado,²¹⁰⁴ que debían ser las mismas que tenía en Lisboa en mayo de 1588.²¹⁰⁵

Dotación: Capitán don Luis de Esquivel,²¹⁰⁶ en 1587, maestre Simón Roldán o Rioles o Riolo o Rulo o Rules o Rule o Rus.²¹⁰⁷

En Lisboa, gente de mar, 20 hombres; gente de guerra, 35 hombres de la compañía de Cristóbal Ribero. En La Coruña, 16 de mar y 31 de guerra.²¹⁰⁸

Historial: Escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada para ser destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz.²¹⁰⁹ Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en las escuadras del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.²¹¹⁰

Iniciada la jornada, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña; llegó a Ribadeo (Lugo, Galicia) el viernes día 24.²¹¹¹ Junto con la urca *Gran Grín* intentó salir a la mar el 7 de julio, pero ambas tuvieron que regresar al fondeadero de partida por el temporal reinante;²¹¹² finalmente ambos navíos arribaron a La Coruña el día 12 siguiente con un patache.²¹¹³

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Al llegar a Santander traía a bordo 3 quintales de pólvora y 100 balas de artillería; como salió de Lisboa con 5 y 200, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de dos quintales de pólvora y 100 proyectiles de artillería.²¹¹⁴

Mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta llegar a Santander el 22 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 28 hombres de mar y 52 soldados.²¹¹⁵ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 25 hombres;²¹¹⁶ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la urca.²¹¹⁷ El 3 de diciembre de 1588 tenía embarcados 13 oficiales con el maestre y piloto, 10 marineros y 10 grumetes. En febrero de 1589 continuaba en Santander,²¹¹⁸ allí fue arqueada en abril siguiente.²¹¹⁹ El 27 de junio de 1589 se levantó inventario por haber desertado el maestre Simón Roldán; montaba entonces cuatro piezas de artillería de hierro colado de ocho quintales, dos versos pedreros cortos de hierro y cinco piezas de hierro colado de 17 a 12 quintales recibidas en Santander. Entró en este puerto el 22 de septiembre de 1589 procedente de Andalucía con pertrechos para los galeones de Guarnizo y Vizcaya, y al cabo de unos meses se volvió a alistar para conducir marinería y víveres para la armada de Ferrol.²¹²⁰ A mediados de junio de 1590 estaba en el mismo puerto. Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

²¹⁰⁴ Docs. 5122 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588).

²¹⁰⁵ Doc. 5052. En Santander, el 27 de junio de 1589, montaba cuatro piezas de hierro colado, dos versos pedreros cortos y cinco piezas de artillería de hierro entregadas en Santander (doc. 7176).

²¹⁰⁶ Doc. 5673.

²¹⁰⁷ Docs. 2316, 3176 y 3861.

²¹⁰⁸ Docs. 5052 y 5734.

²¹⁰⁹ Doc. 7176. Las urcas procedían en su mayoría de las 94 de Holanda y Zelanda con mercancías inglesas y algunas de Alemania arrestadas en Andalucía por el duque de Medina Sidonia (docs. 1161) en virtud de una real cédula de 5 de mayo de 1586 (doc. 629 bis). De la selección se encargó el propio Duque (doc. 1249).

²¹¹⁰ Doc. 2513. Fueron con la escuadra de Andalucía, las naves de Nápoles y Sicilia, los pataches y zabras y las galeras del Adelantado de Castilla, en total 82 navíos (docs. 1958, 1962, 1968, 2314 y 2316).

²¹¹¹ Doc. 5442.

²¹¹² Doc. 5669.

²¹¹³ Docs. 5708 a 5710.

²¹¹⁴ Docs. 5052 y 6835. Parece exagerado el número de proyectiles consumidos.

²¹¹⁵ Docs. 6534, 6599 y 6772.

²¹¹⁶ Doc. 6861.

²¹¹⁷ Docs. 6866 y 6961.

²¹¹⁸ Docs. 7064 y 7075.

²¹¹⁹ Doc. 7133.2.

²¹²⁰ BN, Ms. 11307, fols. 78 a 90.

Urca *El Castillo Negro* o *Castillo Prieto*

Procedencia flamenca.

Porte de 750 toneladas de sueldo, 737 toneles machos.²¹²¹

Dimensiones estimadas: eslora 31,52; manga 11,26; puntal 6,29 m.

Armamento: En la jornada montó 27 piezas de artillería, seis de bronce y veintiuna de hierro, las mismas que tenía en diciembre de 1587.²¹²²

Dotación: Capitán Pedro Ferrer o Ferrat,²¹²³ en julio de 1587 el maestro era Simón Jansen²¹²⁴ y en octubre del mismo año, Tomás Hernando,²¹²⁵ a quien sucedió Jaques o Jacob Cornelis o Cornieles.²¹²⁶

En Lisboa, gente de mar, 34 hombres; gente de guerra, 239 hombres (69 de la compañía de Lope de Mendoza, 70 de la de Luis Barbosa y 100 de la de Baltasar del Salto). En La Coruña, 46 de mar y 157 de guerra.²¹²⁷

Historial: Fue escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada para ser destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz. Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en las fuerzas del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Entró en La Coruña el 6 de julio junto con la urca almiranta *San Salvador* y otros navíos del mismo tipo.²¹²⁸

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Emprendido el regreso a España, el 18 de agosto, cuando el cuerpo principal de la armada se encontraba al SSE de las islas Shetland, un grupo de navíos constituido por la nave *La Trinidad Valenzera*, de Alonso de Luzón y las urcas *El Gran Grifón*, *El Castillo Negro* y *La Barca de Hamburgo* se separó del grueso a causa de sus escasas propiedades marineras. La agrupación sufrió malos tiempos durante dos semanas pero mantuvo la conserva de la nave de Luzón. El 31 de agosto, *La Barca de Hamburgo* comunicó que estaba a punto de irse a pique, por lo que 180 hombres de la tripulación fue trasbordada a *La Trinidad* y a *El Gran Grifón*. Poco después, hacia el 4 de septiembre,²¹²⁹ el navío zozobraba sobre la costa de Irlanda del Norte, a la altura de Malin Head, condado de Donegal. Al mismo tiempo, según Alonso de Luzón, se dejó de ver a *El Castillo Negro*. Generalmente se admite que esta urca desapareció en el Atlántico sin dejar rastro. Sin embargo, algunos investigadores relacionan este buque con uno de la armada que al parecer naufragó en la isla de Runde (Ålesund, Møre og Romsdal, Noruega), basándose en débiles fundamentos. Otra posibilidad puede haber sido la de que la urca *Castillo Negro* fuese arrastrada hacia el este por el temporal y naufragara al sur de las islas Hébridias, donde Robert Adams en su mapa de 1590 indica la pérdida de un navío de la armada.²¹³⁰

²¹²¹ Docs. 2316, 3176, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²¹²² Docs. 3602, 5052 y 5122, aunque en febrero de 1588 embarcase dos medias culebrinas y cuatro medios sacres, todos encabalgados de mar (docs. 4035 y 5116).

²¹²³ Docs. 3177, 5443 y 5673.

²¹²⁴ Doc. 2316.

²¹²⁵ Doc. 3176.

²¹²⁶ Docs. 3861 y 7176.

²¹²⁷ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente y nombres de los capitanes.

²¹²⁸ Docs. 5587, 5588, 5590 y 5599.

²¹²⁹ PAZZIS, p. 315.

²¹³⁰ Docs. 6780, 6781, 6901.1 y 7009; MARTIN & PARKER, p. 229; PADFIELD, p. 170; ØDEGAARD, pp. 101 a 106. Gómez de Medina declaró a su regreso a España que la urca *Santiago* arribó a Noruega con otra de la que no sabía el nombre (doc. 7091).

Urca *El Perro Marino o de la Mar*

Procedencia flamenca. Era buen navío.²¹³¹

Porte: 211 toneles machos y 200 toneladas de sueldo.²¹³² Arqueada en Santander por Cristóbal de Barros en abril de 1589 dio de porte 207 toneladas y 5/8.²¹³³

Dimensiones: eslora 37 codos 10/12 y ½; manga 13 codos 3/12; puntal 6 codos 9/12.²¹³⁴

Armamento: En la jornada montaba ocho piezas de artillería de hierro colado.²¹³⁵

Dotación: Capitán Gabriel Pérez o Pez,²¹³⁶ maestre, el alemán Enrique Jans o Jansen,²¹³⁷ que a su fallecimiento en Lisboa el 4 de enero de 1588, fue relevado por Giraldo Juan.²¹³⁸

En Lisboa, gente de mar, 24 hombres; gente de guerra, 70 hombres de la compañía de Luis de Molina. En La Coruña, 18 de mar y 80 de guerra.²¹³⁹

Historial: Fue escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada para ser destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz. Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Entró en La Coruña el 6 de julio junto con la urca almiranta *San Salvador* y otros navíos del mismo tipo.²¹⁴⁰

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Al llegar a Santander traía a bordo 6 quintales de pólvora y 50 balas de artillería; como salió de Lisboa con 7 y 350, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de un quintal de pólvora y 300 proyectiles de artillería.²¹⁴¹

Emprendido el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el día 30 siguiente, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre con 19 hombres de mar y 79 soldados.²¹⁴² El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 20 hombres;²¹⁴³ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar la urca.²¹⁴⁴ En febrero de 1589 permanecía en Santander,²¹⁴⁵ donde fue arqueada en abril siguiente.²¹⁴⁶ El 22 de septiembre de 1589 regresó a Santander procedente de Andalucía con pertrechos para los galeones de Guarnizo y Vizcaya, y al cabo de unos meses se alistó de nuevo para conducir marinería y víveres destinados a la armada de Ferrol.²¹⁴⁷ El 26 de septiembre de 1590 estaba en Ferrol, maestre Pedro de Ermosa.²¹⁴⁸ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

²¹³¹ Doc. 6866.

²¹³² Docs. 2316 y 6772. Apéndice VIII.

²¹³³ Docs. 7151 y 7176.

²¹³⁴ Doc. 7133.2 y AGS, CS, S. serie, leg. 280-9 y 10. Según CASADO media: eslora 21,74; manga 7,61; puntal 3,88 m.

²¹³⁵ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Los docs. 5052 y 5122 rebajan a siete el número de piezas. Antes de salir de Lisboa había embarcado dos piezas de artillería de hierro encabalgadas de mar (doc. 5116).

²¹³⁶ Docs. 5443 y 5673.

²¹³⁷ Doc. 2316.

²¹³⁸ Doc. 7176.

²¹³⁹ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

²¹⁴⁰ Docs. 5587, 5588, 5590 y 5599.

²¹⁴¹ Docs. 5052 y 6835. Parece exagerado el número de proyectiles consumidos.

²¹⁴² Docs. 6534, 6578 y 6599.

²¹⁴³ Doc. 6861.

²¹⁴⁴ Doc. 6866.

²¹⁴⁵ Docs. 7064 y 7075.

²¹⁴⁶ Doc. 7133.2.

²¹⁴⁷ BN, Ms. 11307, fols. 78 a 90.

²¹⁴⁸ Docs. 7182 y AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

Urca *Santa Bárbara*

De origen flamenco. Construida en 1559.

Porte: 370 toneladas de sueldo, unos 350 toneles machos.²¹⁴⁹

Dimensiones estimadas: eslora 24,59; manga 8,78; puntal 4,91 m.

Armamento: En la jornada montaba diez piezas de artillería de hierro colado.²¹⁵⁰

Dotación: Capitán, Cristóbal de Ávila;²¹⁵¹ maestre, Petris Jans o Jansen o Petri Juance,²¹⁵² fallecido en Lisboa en diciembre de 1587 y sucedido en el cargo por el maestre Juan Adrians o de Andreanys o Adreays, nombrado por el marqués de Santa Cruz el 28 de enero de 1588.²¹⁵³

En Lisboa, gente de mar, 22 hombres; gente de guerra, 70 hombres de la compañía de Bartolomé Bravo. En La Coruña, 24 de mar y 26 de guerra.²¹⁵⁴

Historial: Fue escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada para ser destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería destinados a la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz. Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en las escuadras del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Entró en La Coruña el 6 de julio junto con la urca almiranta *San Salvador* y otros navíos del mismo tipo.²¹⁵⁵

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada desde el 4 al 18 de julio,²¹⁵⁶ salió de nuevo a la mar el 22 con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Empezado el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín*. Al atardecer del día 10 cayó la fuerza del viento y el enemigo se acercó a la retaguardia española, «viéndolo el Duque y que en la retaguardia iban pocos bajeles con Juan Martínez de Recalde, amainó las velas de gavia se atravesó aguardando la retaguardia y tiró tres piezas con un intervalo de tiempo la una de la otra, para que nuestra armada que iba a todas velas amainase y se atravesase, aguardando la retaguardia y su capitana». Al observar este movimiento seguido por hasta doce bajeles de los mejores, el enemigo acortó el aparejo y se facheó sin llegar a utilizar la artillería.²¹⁵⁷

Como las tres salvas de artillería gruesa no habían surtido el efecto deseado por el Duque, lógicamente indignado despachó un patache para preguntar a las naos que iban en vanguardia si habían oído los cañonazos. Al responder afirmativamente, «porque tenían para sí que la capitana estaba perdida y que les avisaba para que se pusiesen en seguridad», el Duque mandó colgar en el penol de la verga de un patache a Cristóbal de Ávila, capitán de la urca *Santa Bárbara*. La sentencia se ejecutó el 11 de agosto de 1588 a la vista de toda la armada.²¹⁵⁸

No existe constancia escrita del destino final de la urca.²¹⁵⁹

Urca *Santiago*

De origen neerlandés, construida en 1551. Probablemente el navío más antiguo de la armada. Por ser tan vieja, existían dudas de que pudiese navegar en buenas condiciones.²¹⁶⁰

Porte: 549 toneles machos y 600 toneladas de sueldo.²¹⁶¹

²¹⁴⁹ Docs. 2316, 5052 y 6772; Apéndice VIII. El doc. 3176 da 320 toneladas.

²¹⁵⁰ Docs. 5052 y 5122.

²¹⁵¹ Doc. 5673; nombrado el 22 de septiembre de 1587.

²¹⁵² Doc. 3176 y 3861. Ya lo era en julio de 1587 (doc. 2316).

²¹⁵³ Doc. 7176.

²¹⁵⁴ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

²¹⁵⁵ Docs. 5587, 5588, 5590 y 5599.

²¹⁵⁶ Doc. 7176.

²¹⁵⁷ Docs. 6112 (billete n.º 6), 6125, 6220, 6236, 6238, 6239, 6814 y 6962. El agua ya olía mal el 20 de agosto (doc. 6229). La orden de acortar las raciones aplicada a la nave *Trinidad de Escala* consta en el doc. 6252.

²¹⁵⁸ Docs. 6500, 6125, 6566 y 6901,1.

²¹⁵⁹ Puede que fuese la naufragada al sur de las islas Hébridas, donde Robert Adams en su mapa de 1590 indicó la pérdida de un navío de la armada (PADFIELD, p. 170; ØDEGAARD, *Den spanske armada og Norge*, pp. 101 a 106).

²¹⁶⁰ Doc. 3177.

²¹⁶¹ Docs. 411, 2316, 3176 y 6772; Apéndice VIII.

Dimensiones estimadas: eslora 30,60; manga 9,89; puntal 5,49 m.

Armamento: En la jornada montaba diecinueve piezas de artillería de hierro colado.²¹⁶²

Dotación: Durante la jornada fue maestre Simón o Simonelo Unique u Onica o Bemín u Omea o Uñi, natural de Brut en Holanda, cuando fue embargada en Sanlúcar el 5 de junio de 1585; contramaestre Flóres Cras.²¹⁶³ Capitán Diego de Briones nombrado el 19 de noviembre de 1587; cabo de la gente de guerra Alonso de Olmos, que por orden del Duque se encargó del mando de la urca durante toda la campaña de Inglaterra.²¹⁶⁴ En La Coruña, en julio de 1588, el capitán era Juan Bautista de Luna o Juan Hernández o Fernández de Luna;²¹⁶⁵ piloto Nicolás Juan Rayam.²¹⁶⁶ Llevaba parte de los soldados casados de la armada y sus mujeres, probablemente en número de 32.²¹⁶⁷ También iban a bordo 24 mulas, parte de las cuatrocientas embarcadas para arrastrar la artillería de batir y los cuarenta caballos del Duque y de los oficiales superiores.²¹⁶⁸ Con objeto de ahorrar agua, los animales serían arrojados por la borda el 10 de agosto a la altura de Escocia, en el viaje de regreso a España.

En Lisboa, gente de mar, 30 hombres; gente de guerra, 56 hombres de la compañía de Alonso de Godoy. En La Coruña, 33 de mar y 32 de guerra.²¹⁶⁹

Historial: Fue escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada en Sanlúcar el 5 de mayo de 1585,²¹⁷⁰ destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz. Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Entró en La Coruña el 6 de julio junto con la urca almiranta *San Salvador* y otros navíos del mismo tipo.²¹⁷¹

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Empezado el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín*. Pudo apartarse del grueso de Medina Sidonia a principios de septiembre cuando se encontraba al oeste de Irlanda en que, presumiblemente, forzada por los vientos del SW se vio obligada a desandar el camino de la armada para bordear el norte de Escocia, y dirigirse a levante. Castigada por los malos tiempos, fondeó el 18 de septiembre en las proximidades de la isla de Skudeneshavn (Rogaland, sur de Noruega). Los españoles fueron bien recibidos por los naturales del país, e incluso uno de ellos se brindó como piloto para llevar la urca a Bergen, donde al parecer pretendían invernar. Una vez en la mar, antes de llegar a su destino, la *Santiago* naufragó en la isla de Moster (fiord de Bømla) forzada por otro temporal, salvándose la gente y algo de bizcocho y pólvora; allí permanecieron cuatro meses. Parte de la dotación se dirigió a Bergen donde fueron de nuevo bien acogidos por los súbditos del rey de Dinamarca y Noruega. De la presencia de la urca en aguas noruegas se enteró el diplomático inglés Daniel Rogers, nombrado para asistir a los funerales del rey Federico II de Dinamarca, por carta del canciller danés Niels Kaas de fecha 12 de noviembre de 1588,²¹⁷² pero no tuvo consecuencias.

Un grupo de noventa a cien personas de la *Santiago*, entre hombres, mujeres y muchachos, encabezados por Rayam fletaron el navío nombrado *El Caballero de la Mar*, maestre Martín Pedro, con intención de llegar a Flandes vía Hamburgo. Partió de Bergen el 15 de diciembre de 1588, pero un gran temporal le obligó a seguir una derrota por el norte de Escocia hacia las islas Feroe. Pasaron tan

²¹⁶² Docs. 5052 y 5122. Al ser embargada en junio de 1585 montaba 22 piezas de artillería de hierro colado (doc. 411).

²¹⁶³ Docs. 411, 3177, 3861, 6851.1 y 7176. El maestre Simón Onica ya lo era en julio de 1587, pero en octubre le nombran Simonelo (docs. 3176 y 3177).

²¹⁶⁴ Docs. 7118 y 7126.6.

²¹⁶⁵ Docs. 5443 y 5673.

²¹⁶⁶ Doc. 6999.

²¹⁶⁷ Doc. 7102. Por eso, tanto este navío como la urca *El Gato* eran llamadas «urcas de las mujeres». El investigador Gracia Rivas ha documentado la presencia de al menos 64 mujeres en ambos navíos (GRACIA RIVAS, pp. 164 a 166). Según Emanuels Van Meteren, estas mujeres habían contratado la urca para llevarlas de transporte (doc. 7037).

²¹⁶⁸ Docs. 4035, 4177.1 y 7160.

²¹⁶⁹ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

²¹⁷⁰ Doc. 411.

²¹⁷¹ Docs. 5587, 5588, 5590 y 5599.

²¹⁷² The Danish National Archives, Copenhagen, Tyske Cancelli, Special Del, England. AII, Akter og Dokumenter vedr. Det politiske Forhold til England, nr. 10, pp. 97v-98r.

cerca de la isla Fair que pudieron observar los restos de la urca *Gran Grifón*, capitana de Juan Gómez de Medina, que había dado al través en la costa y mucha gente de ella caminando por los alrededores. El piloto Rayam y sus compañeros llegaron a Lisboa el 10 de enero de 1589.²¹⁷³

Otras personas siguieron diferentes caminos para regresar a España. Alonso de Olmos, cabo de la infantería embarcada en la urca nombrado por el Duque el 6 de julio de 1588, viajó de Bergen a El Escorial pasando por Halmstad, Copenhague, Hamburgo, Italia y Alicante.²¹⁷⁴ Juan de Cañizares, cabo de escuadra en la compañía de Arias de Silva del tercio de Nápoles, lo hizo por tierra atravesando Alemania, Flandes e Italia.²¹⁷⁵ Diego de la Naba o Haba, sobrestante de las mulas; Antonio Pinto, herrador; Miguel de Rus y Bartolomé Sánchez, mozos de las mulas que llevaba la urca, fletaron con otros un navío que se perdió en Dinamarca, y de allí vinieron también por tierra hasta España los 32 soldados casados con sus mujeres y varias personas más.²¹⁷⁶

Urca *San Pedro*, el menor o pequeño

Construcción presumiblemente alemana. Era nueva del año 1587.

Porte: 500 toneladas de sueldo, unos 500 toneles machos.²¹⁷⁷

Dimensiones estimadas: eslora 29,70; manga 9,58; puntal 5,32 m.

Armamento: En la jornada montaba dieciocho piezas de artillería, seis de bronce y doce de hierro colado.²¹⁷⁸

Dotación: Capitán, Juan García de la Peña;²¹⁷⁹ maestre, Jácome Arnes o Arensi o Jacomarens o Jacob Arinesgayer, también escrito Arinesgueya o Harens Goyer, flamenco.²¹⁸⁰ Pedro de Melgar, mayordomo de la artillería de la armada, también iba embarcado en la urca.²¹⁸¹

En Lisboa, gente de mar, 23 hombres; gente de guerra, 157 hombres (105 de la compañía de Juan de Monsalve Solís y 52 de la de Diego de Casaos). En La Coruña, 22 de mar y 176 de guerra.²¹⁸²

Historial: Fue escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada para ser destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz. Salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. El día 29, cuando navegaba en las proximidades de la isla de Ouessant a la cola de una formación al mando de Juan de Villaviciosa, almirante de las urcas, rechazó el ataque de tres bajeles enemigos. Entró en La Coruña el 6 de julio junto con la urca almiranta *San Salvador* y otros navíos del mismo tipo.²¹⁸³

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada, salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca.

Emprendido el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta destacarse en circunstancias imprecisas. A cargo del capitán Juan de Monsalve Solís, cabo de la gente de mar y

²¹⁷³ Docs. 6851.1, 6999, 7045 y 7068; ØDEGAARD, *Den spanske armada og Norge*, pp. 70 a 82. Según el documento 6772, la urca «perdióse entre Irlanda y Suecia». Las primeras noticias de la presencia de la urca en Noruega llegaron a La Coruña a mediados de diciembre (doc. 6925). Noticias confirmadas posteriormente por dos urquetas alemanas arribadas a Sanlúcar de Barrameda a principios de febrero de 1589 (docs. 7044 y 7045). Los restos de la urca fueron encontrados en 1989 a 18 metros de profundidad cerca de la villa costera de Sørehamn (al sur de Moster) por el buceador aficionado Odd Skimmeland. Los análisis realizados sobre el pecio por el Museo Marítimo de Bergen confirman que se trata de un buque del siglo XVI de construcción neerlandesa (ØDEGAARD, *Den spanske armada og Norge*, pp. 86 y 87). Según Juan Gómez de Medina, la urca *Santiago* arribó a Noruega con otra urca, de la que no sabía su nombre (doc. 7091).

²¹⁷⁴ Doc. 7126.1; ØDEGAARD, *Alonso de Olmos' etterlatte dokumenter*.

²¹⁷⁵ Docs. 7107.1 y 7128.

²¹⁷⁶ Docs. 7102, 7118, 7160 y AGS, GA, leg. 312-88; ØDEGAARD, pp. 81 y 82.

²¹⁷⁷ Docs. 2316, 3176, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²¹⁷⁸ Docs. 5052 y 5122.

²¹⁷⁹ Doc. 5673.

²¹⁸⁰ Docs. 2316, 3861 y 7176.

²¹⁸¹ Doc. 6971.

²¹⁸² Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

²¹⁸³ Docs. 5587, 5588, 5590, 5591 y 5599.

guerra, arribó al puerto de Morbihan (Bretaña, Francia) el 20 de septiembre con muy mal tiempo, siendo apoyado inmediatamente por Bernardino de Mendoza, embajador en París.²¹⁸⁴ Se perdió por temporal en el mismo puerto entre las 11.00 y 12.00 horas del 20 de octubre.²¹⁸⁵ Tenía tanta necesidad de todo que el capitán se vio obligado a vender los once quintales de pólvora que llevaba a bordo. Sus restos fueron saqueados por los franceses a finales de noviembre de 1588. Los tripulantes fletaron un navío de 70 toneladas para trasladar a España la infantería que venía en la urca y la artillería y efectos salvados;²¹⁸⁶ este navío salió el 27 de diciembre y arribó a La Coruña el día 31 con 90 soldados de las compañías de Juan de Monsalve Solís y Diego de Casaos.²¹⁸⁷

Urca *El Gato*

Posiblemente de origen holandés. Buen navío y de buena proporción.²¹⁸⁸ Tenía el cometido específico de transportar caballos y mulas para el ejército expedicionario.²¹⁸⁹ Era llamada también la «urca de las mujeres» por llevar a bordo 31 mujeres de soldados.²¹⁹⁰

Porte: 366 toneles machos y 400 toneladas de sueldo.²¹⁹¹ Arqueada en Santander por Cristóbal de Barros en abril de 1589 dio 299 toneladas de porte.²¹⁹²

Dimensiones: eslora 48 codos 10/12; manga 14 codos; puntal 8 codos 6/12.²¹⁹³

Armamento: En la jornada montaba ocho piezas de artillería de hierro colado.²¹⁹⁴

Dotación: Maestre Enrique Gato, natural de Brut (Holanda) cuando fue embargada el 8 de junio de 1585²¹⁹⁵; después, capitán, Blas Pérez de Esquivias nombrado el 22 de septiembre de 1587²¹⁹⁶; maestre el alemán Enrique Cornielis o Cornieles o Cornelis Enríquez,²¹⁹⁷ que desembarcó el 24 de junio de 1589, relevado por Juan de Eras el 13 de julio siguiente.²¹⁹⁸

En Lisboa, gente de mar, 22 hombres; gente de guerra, 40 hombres de la compañía de Francisco Márquez.²¹⁹⁹ En La Coruña, 41 de mar y 30 de guerra.²²⁰⁰

Historial: Fue escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y embargada en Sanlúcar el 8 de junio de 1585.²²⁰¹ Destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz, salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en las escuadras del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hacia las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. El 2 de julio, al amanecer, navegando en una formación al mando de Juan de Villaviciosa, almirante de las urcas, avistaron dos navíos, uno escocés y el otro irlandés, que venían del canal de San Jorge

²¹⁸⁴ Doc. 6706.

²¹⁸⁵ Docs. 6770, 6818 y 6828.

²¹⁸⁶ Docs. 6889, 6936 y 6981. Véase la relación de Pedro de Melgar del 19 de abril de 1595, signatura AGS, CS. S. serie, leg. 276-4, no incluida en el *Corpus*.

²¹⁸⁷ Docs. 6940, 6949, 6952 y 6981.

²¹⁸⁸ Docs. 6866 y 7133.2. Según PAZZIS, p. 316, era de construcción inglesa.

²¹⁸⁹ Doc. 4177.1.

²¹⁹⁰ Las mujeres estaban casadas con los soldados y fueron embarcadas en esta urca y la *Santiago* por orden de Francisco Duarte dada en Lisboa, en mayo de 1588 (AGS, CS, S. serie, leg. 285); ØDEGAARD, p. 78. Según Gracia Rivas, en total eran 63 mujeres (GRACIA RIVAS, p. 166).

²¹⁹¹ Docs. 411, 2316, 3176, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²¹⁹² Docs. 7151 y 7176.

²¹⁹³ Docs. 7133.2 y AGS, CS, S. serie, leg. 280-9 y 10. Según CASADO media: eslora 28,06; manga 8,04; puntal 4,88 m; en realidad da como puntal 8,88 m, lo cual es erróneo. Se incluye la medida de 4,88 m, de acuerdo con el estudio del Apéndice VIII de este vol. V.

²¹⁹⁴ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Al ser embargada en junio de 1585 llevaba diez piezas de artillería de hierro colado (doc. 411). En Lisboa, el 29 de diciembre de 1587 montaba siete piezas de hierro (doc. 3602). Los docs. 5052 y 5122 de mayo de 1588 aumentan a nueve las piezas de artillería.

²¹⁹⁵ Doc. 411.

²¹⁹⁶ Doc. 7051, memorial donde figura como Blas Pérez de Esquivias, solicitando una ayuda de costa por sus servicios al mando de la urca. Según el doc. 5443, el nombre del capitán era Francisco de Esquivias, y Blas de Esquivel según el doc. 5673.

²¹⁹⁷ Docs. 2316, 3176 y 3861.

²¹⁹⁸ Doc. 7176.

²¹⁹⁹ Según el doc. 5443, de Lisboa debieron salir 35 personas de mar y 28 soldados con sus mujeres.

²²⁰⁰ Docs. 5052 y 5734.

²²⁰¹ Doc. 411.

entre Land's End y las Siete Piedras; la urca *El Gato*, al mando de Pérez de Esquivias, abordó uno de ellos que se hundió tras breve combate, con un saldo de dos o tres muertos y el resto de la dotación, doce hombres, prisionera. La urca *Paloma Blanca*, a su vez, también abordó al otro navío y lo tomó a remolque; al faltar este por la noche, quedaron cuatro personas prisioneras en el buque español.²²⁰² Tras el aviso del alférez Miguel de Esquivel enviado en búsqueda de los navíos destacados, entró en La Coruña el 6 de julio con la urca *Gran Grifón* y otros navíos.²²⁰³

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Al llegar a Santander traía a bordo 1,5 quintales de pólvora y 250 balas de artillería; como salió de Lisboa con 8 y 450, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 6,5 quintales de pólvora y 200 proyectiles de artillería.²²⁰⁴

Emprendido el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín*. Llegó a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 26 hombres de mar y 135 soldados.²²⁰⁵ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 23 hombres,²²⁰⁶ y dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar la urca.²²⁰⁷ En abril de 1589 continuaba en Santander, donde fue arqueada permaneciendo al mando del mismo maestre Enríquez.²²⁰⁸ El 22 de septiembre de 1589 regresó a Santander procedente de Andalucía con pertrechos para los galeones de Guarnizo y Vizcaya, y al cabo de unos meses se alistó de nuevo para conducir marinería y víveres destinados a la armada de Ferrol.²²⁰⁹ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Urca *San Andrés* o *Santo Andrés*

Era de construcción presumiblemente inglesa. Buen navío.²²¹⁰

Porte: 359 toneles machos y 400 toneladas de sueldo.²²¹¹ Arqueada en Santander en abril de 1589 por Cristóbal de Barros dio de porte 337 toneladas y 5/8.²²¹² Cobraba 90 escudos mensuales.²²¹³

Dimensiones: eslora 47 codos 6/12; manga 15 codos 1/12; puntal 8 codos.²²¹⁴

Armamento: En la jornada montó dos culebrinas y cuatro medias culebrinas de bronce, y ocho piezas de hierro colado, en total catorce.²²¹⁵

Dotación: Capitán, Juan de Villanueva,²²¹⁶ maestre, Federico o Fadrique Giraldo Docequi, flamenco; después, un tal Lucas Lucas.²²¹⁷

En Lisboa, gente de mar, 28 hombres; gente de guerra, 150 hombres de la infantería portuguesa de Gaspar de Sousa, de la compañía de Miguel Tejera. En La Coruña, 39 de mar y 26 de guerra.²²¹⁸

Historial: Era una nao inglesa tomada por orden del duque de Medina Sidonia en la playa de Vélez Málaga en 1587, siendo su capitán y maestre David Guyl, y llevada a Sanlúcar de Barrameda.²²¹⁹ Destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz, salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

²²⁰² Docs. 5781, 5884, 5591 y 7051.

²²⁰³ Docs. 5587 y 5588.

²²⁰⁴ Docs. 5052 y 6835.

²²⁰⁵ Docs. 6599 y 6772.

²²⁰⁶ Doc. 6861. Este documento y los 6835 y 6966 la nombran *San Andrés*, de Málaga.

²²⁰⁷ Doc. 6866.

²²⁰⁸ Docs. 7064, 7075, 7133.2 y 7151.

²²⁰⁹ BN, Ms. 11307, fols. 78 a 90.

²²¹⁰ Doc. 6866.

²²¹¹ Doc. 6772 y Apéndice VIII.

²²¹² Docs. 5052, 7151 y 7176.

²²¹³ Doc. 6864.

²²¹⁴ Docs. 7133.2 y AGS, CS, S. serie, leg. 280-9 y 10. Según CASADO media: eslora 27,30; manga 8,67; puntal 4,60 m.

²²¹⁵ Docs. 5122 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El 29 de diciembre de 1587 montaba siete piezas de artillería de bronce y nueve de hierro (doc. 3602). En febrero de 1588 embarcó cuatro falconetes, un medio sacre y un sacre (doc. 4035), no obstante el doc. 5052 confirma las catorce piezas de artillería. Antes de salir de Lisboa había embarcado seis sacres de metal encabalgados de mar y tierra (doc. 5116).

²²¹⁶ Doc. 5673.

²²¹⁷ Docs. 2316, 3176 y 3177.

²²¹⁸ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

²²¹⁹ Doc. 3255.

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hasta las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Entró en La Coruña el 6 de julio junto con la urca almiranta *San Salvador* y otros navíos del mismo tipo.²²²⁰

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Empezado el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín* y llegó a Santander el 22 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 30 hombres de mar y 71 soldados.²²²¹ Dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la urca.²²²² En febrero de 1589 continuaba en Santander;²²²³ allí fue arqueada en abril siguiente.²²²⁴ El 22 de septiembre de 1589 regresó a Santander procedente de Andalucía con pertrechos para los galeones de Guarnizo y Vizcaya, y al cabo de unos meses se volvió a alistar para conducir marinería y víveres para la armada de Ferrol.²²²⁵ En noviembre de 1589 seguía en el mismo puerto.²²²⁶ En junio de 1590 estaba en Ferrol. Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Urca *La Barca de Ancique* o *Dancig* o *de Ardanza*²²²⁷

De origen alemán, construida en 1572.²²²⁸

Porte: 450 toneladas de sueldo, unos 400 toneles machos.²²²⁹

Dimensiones estimadas: eslora 27,58; manga 8,90; puntal 4,94 m.

Armamento: En la jornada llevó dos tercios de cañón y tres sacres, todo de bronce; además, nueve piezas de hierro, cuatro falconetes también de hierro y dos piezas de bronce pequeñas, en total veinte piezas de artillería.²²³⁰ Otras fuentes indican que montaba veintiséis.²²³¹

Dotación: Capitán, Pedro de Moriano (o Moriana), vecino de Castro Urdiales;²²³² maestre, Hubert Reinams o Reyner, o Herbert Rens, o Eduarte Reinart, o Edbert Reyner, o Vicente Reinar, vecino de Dancig, Polonia.²²³³

En Lisboa, gente de mar, 25 hombres; gente de guerra, 200 hombres de la infantería portuguesa de Gaspar de Sousa, al mando del capitán Luis Ferreira Valdovesso). En La Coruña, 28 de mar y 150 de guerra.²²³⁴

Historial: Probablemente fuese la urca embargada por orden del archiduque Alberto el 15 de octubre de 1585 al llegar a Lisboa procedente de Dancig.²²³⁵ Destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz, salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Entró de arribada en Vivero el

²²²⁰ Docs. 5587, 5588, 5590 y 5599.

²²²¹ Docs. 6534, 6599 y 6772.

²²²² Docs. 6866 y 6961.

²²²³ Docs. 7064 y 7075.

²²²⁴ Doc. 7133.2.

²²²⁵ BN, Ms. 11307, fols. 78-90.

²²²⁶ Doc. 7176.

²²²⁷ La relación del doc. 4378 refiere «La nombrada *San Andrés*, y por otro nombre *La Barca de Ancique*». Por consiguiente, existían dos *San Andrés*: una que es esta *Barca de Ancique* de 450 toneladas, procedente de Alemania, y la otra nombrada *San Andrés* escocesa, de unas 160 toneladas.

²²²⁸ Doc. 5052.

²²²⁹ Docs. 3176, 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²²³⁰ Doc. 6849 (artillería embargada tras la pérdida de la urca en Gijón).

²²³¹ Doc. 5052. El 29 de diciembre de 1587 montaba cinco piezas de artillería de bronce y trece de hierro (doc. 3602). En febrero de 1588 embarcó dos tercios de cañón y tres sacres (docs. 4035 y 5116). Según el doc. 5122 montaba veinticuatro piezas.

²²³² Doc. 5673.

²²³³ Docs. 2316, 3176, 3861, 4035, 5379, 6848, 7176 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208.

²²³⁴ Docs. 5052 y 5734.

²²³⁵ Doc. 465.

día 22 con un grupo de navíos encabezado por Alonso Martínez de Leyva.²²³⁶ Se reunió en La Coruña con la armada el 7 de julio.²²³⁷

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el día 22. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Apartada del grueso de la armada el 27 de agosto, hacia las 07.00 horas del 14 de septiembre la urca *La Barca de Ancique*, fue avistada desde el galeón *San Juan*, de Recalde; disparó tres cañonazos para pedir socorro y puestos a la voz, dijo tener vías de agua y que la dotación quería abandonarla; el almirante, aunque lo intentó, no pudo auxiliarla por la mar y el viento existentes; a la vista de las circunstancias, el maestro de la urca decidió arribar hacia Scatterry Roads, sobre Kiltrush, en el río Shannon (Irlanda) donde ya se encontraba un grupo formado por la nave levantisca *La Anunciada*, la urqueta *La Caridad* inglesa y cuatro pataches.

Llegó en muy mal estado, pues además de tener vías de agua carecía de lastre y en su lugar estaba cargada de sal. Ante el requerimiento hecho al maestro para que colaborase en la reparación, no solo se mostró tibio sino que desertó en un batel con varios marineros flamencos, pero rechazados por los propios irlandeses fueron alcanzados por las embarcaciones menores de los pataches antes de llegar a tierra y devueltos a la urca.

Las vías de agua fueron estancadas por carpinteros y calafates de *La Anunciada* y del resto de los navíos al mando del contra maestre de la nave levantisca. Asimismo, pusieron en la urca el lastre de este buque. Finalizada la reparación, el comisario Juan de los Ríos y los capitanes embarcados ofrecieron una recompensa económica al contra maestre para que llevase la urca a España. Decidido el abandono de la nave levantisca ante la imposibilidad de aderezarla, sus cargos fueron trasbordados al resto de los navíos a partir del día 16; *La Barca de Danzig* embarcó gran cantidad de balas de artillería, cincuenta y siete picas y barras de hierro y de plomo, y bombas de fuego artificial.²²³⁸ El día 21 se prendió fuego a *La Anunciada* y el grupo de buques salió a la mar para dirigirse directamente a España.

La urca entró en Gijón en fecha indeterminada a mediados de octubre, donde se perdió el mes siguiente, tras haber desembarcado la infantería portuguesa, artillería, municiones y otros efectos, incluyendo los de la nave levantisca. Nueve piezas de hierro colado se compraron al dueño para reforzar la defensa del Principado.²²³⁹ La compañía de portugueses de Luis Ferreira se dirigió a Galicia, mientras el capitán, el maestro y la marinería de la urca fueron enviados a Santander.²²⁴⁰

Urca *El Falcón* o *Alcón Blanco*, mediano

De procedencia holandesa o alemana, construida en 1564.²²⁴¹

Porte: 300 toneles machos y 300 toneladas de sueldo.²²⁴²

Dimensiones estimadas: eslora 23,36; manga 8,34; puntal 4,66 m.

Armamento: En la jornada montaba dieciséis piezas de artillería.²²⁴³

Dotación: Maestre, Pedro Job, flamenco natural de Holanda, cuando fue embargada en Sanlúcar en junio de 1585.²²⁴⁴ Después, en la jornada, capitán Pedro de Arechaga, vecino de Ondarroa,²²⁴⁵ maestre Jean o Jan Jansen, vecino de Emden (Baja Sajonia, Alemania).²²⁴⁶

En Lisboa, gente de mar, 27 hombres; gente de guerra, 76 hombres de la compañía de Luis de Córdova. En Mugía, 23 de mar y 57 de guerra.²²⁴⁷

²²³⁶ Docs. 5366, 5376 y 5379.

²²³⁷ Doc. 5669.

²²³⁸ Docs. 6755 y 7162.

²²³⁹ Docs. 6547, 6622, 6755, 6772, 6776, 6848, 6849, 6933, 6991 y 7162. Como siempre, el Rey ordenó que a la infantería portuguesa embarcada en la urca «se les haga todo buen tratamiento». (Docs. 6776 y 6848).

²²⁴⁰ Doc. 6933.

²²⁴¹ Doc. 3176.

²²⁴² Docs. 2316, 5052 y 6772; Apéndice VIII. Según el doc. 3176 era de 360 toneladas.

²²⁴³ Doc. 5052. En junio de 1585, cuando fue embargada, tenía dos piezas de bronce y seis de hierro colado (doc. 411). El 29 de diciembre de 1587 montaba cinco piezas de artillería de bronce y doce de hierro (doc. 3602). En febrero embarcó un pedrero, un sacre, un esmeril y dos medios sacres encabalgados de mar (docs. 4035 y 5116). Según el doc. 5122 montaba diecinueve piezas.

²²⁴⁴ Doc. 411.

²²⁴⁵ Doc. 5673.

²²⁴⁶ Docs. 2316, 3861 y 7176. Ya lo era en octubre de 1587 (doc. 3176).

²²⁴⁷ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

Historial: Embargada en Sanlúcar de Barrameda el 5 de junio de 1585, siendo maestro el flamenco Pedro Job.²²⁴⁸ Fue destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz, salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la armada del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, navegó en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Siguió viaje hacia las islas Scilly, punto de reunión acordado en tales circunstancias. Navegó en una formación al mando de Juan de Villaviciosa, almirante de las urcas, hasta el 3 de julio, en que convencidos de no existir navíos de la armada en la zona arrumbaron a La Coruña.²²⁴⁹ Por haberse destacado de la formación, entró en Mugía (La Coruña) con la urca *Paloma Blanca* hacia el día 8. El 19 de julio ambas urcas fondearon en La Coruña, reintegrándose a la armada.²²⁵⁰

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el día 22. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Hacia el 25 de septiembre la urca naufragó en la pequeña isla de Freaghillaun South situada en la entrada de Ballynakill Harbour (Galway, Irlanda). Entre los supervivientes se contaban los nobles Felipe de Córdoba y su sobrino Gonzalo. Para evitar la crueldad de Richard Bingham, estos fueron conducidos a la prisión de Galway y más tarde alcanzaron la libertad mediante rescate, menos el capitán Pedro de Arechaga que fue pasado a cuchillo.²²⁵¹ El resto de la dotación, unos ochenta hombres, también sería ejecutada.²²⁵²

Urcas o charrúa *Buenaventura* o *La Ventura*²²⁵³

De procedencia flamenca. Era buen navío.²²⁵⁴

Porte: 199 toneles machos y 160 toneladas de sueldo.²²⁵⁵ Arqueada en Santander por Cristóbal de Barros en abril de 1589 dio de porte 193 toneladas y media.²²⁵⁶ Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 96 escudos.²²⁵⁷

Dimensiones: eslora 36 codos; manga 13 codos 1/12 y 1/2; puntal 6 codos 9/12.²²⁵⁸

Armamento: Montaba en la jornada cuatro piezas de artillería de hierro colado.²²⁵⁹

Dotación: Capitán, Esteban de Arnalle o Arnalte, nombrado el 8 de junio de 1588,²²⁶⁰ maestro, en julio de 1587, Roberto o Rodrigo Cornelis o Cornieles, flamenco,²²⁶¹ y en octubre del mismo año, Enrique o Vicente Cornelis.²²⁶²

En Lisboa, gente de mar, 14 hombres; gente de guerra, 58 hombres de la compañía de Lope de Mendoza. En La Coruña, 15 de mar y 49 de guerra.²²⁶³

Historial: Fue escogida entre las arrestadas en Cádiz y destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz, salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la fuerza del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

²²⁴⁸ Doc. 411.

²²⁴⁹ Docs. 5587 y 5588.

²²⁵⁰ Docs. 5813 y 5817.

²²⁵¹ Docs. 6701 y 6920; JIT, *Otra cara...*, pp. 420 y 500.

²²⁵² Doc. 6547, 6603, 7060 y 7133; MARTIN & PARKER, pp. 242 y 244; FALLON, pp. 36 a 57. Este don Felipe de Córdoba debía ser de la misma familia del homónimo, hijo de don Diego y hermano del marqués del Carpio, que murió de un balazo (doc. 6628).

²²⁵³ El doc. 3149 la clasifica como charrúa.

²²⁵⁴ Doc. 6866.

²²⁵⁵ Docs. 2316, 5052 y 6772; Apéndice VIII. Según el doc. 3176 eran 150 toneladas.

²²⁵⁶ Docs. 7151 y 7176.

²²⁵⁷ Doc. 6864.

²²⁵⁸ Doc. 7133.2. Según CASADO media: eslora 20,69; manga 7,54; puntal 3,88 m.

²²⁵⁹ Docs. 5052 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Según el doc. 5122 montaba ocho piezas. En Santander, el 26 de julio de 1589 poseía diez piezas de hierro colado (doc. 7176).

²²⁶⁰ Doc. 5673.

²²⁶¹ Docs. 2316, 7151 y 7176.

²²⁶² Doc. 3176.

²²⁶³ Docs. 5052 y 5734.

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña.²²⁶⁴

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Al llegar a Santander traía a bordo 3 quintales de pólvora y 80 balas de artillería; como salió de Lisboa con 8 y 200, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 5 quintales de pólvora y 120 proyectiles de artillería.²²⁶⁵

Emprendido el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín* y llegó a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 24 hombres de mar y 60 soldados.²²⁶⁶ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 15 hombres;²²⁶⁷ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la urca.²²⁶⁸ En febrero de 1589 continuaba en Santander;²²⁶⁹ allí fue arqueada en abril siguiente.²²⁷⁰ El 26 de junio de 1589 se inventariaron los efectos que llevaba a bordo por haberse ausentado de la urca el maestro Cornieles; montaba entonces diez piezas de artillería de hierro colado de 12 a 5 quintales de peso.²²⁷¹ Regresó a Santander el 22 de septiembre de 1589 procedente de Andalucía con pertrechos para los galeones de Guarnizo y Vizcaya, y al cabo de unos meses se volvió a alistar para conducir marinería y víveres para la armada de Ferrol.²²⁷² Permanecía en este puerto en junio de 1590. Las vicisitudes posteriores de esta urca son desconocidas.

Urca *Esayas*, alias *Açias*

De origen alemán, construida en 1542.²²⁷³ Era buen navío.²²⁷⁴

Porte: 356 toneles machos y 280 toneladas de sueldo.²²⁷⁵ Arqueada en Santander por Cristóbal de Barros en abril de 1589 dio de porte 348 toneladas y 5/8.²²⁷⁶ Cobraba al mes 150 escudos.²²⁷⁷

Dimensiones: eslora 48 codos 6/12; manga 15 codos 2/12; puntal 7 codos 9/12.²²⁷⁸

Armamento: Montaba cuatro piezas de artillería de hierro colado.²²⁷⁹

Dotación: Maestre Simón Petro,²²⁸⁰ después, Giraldo Sebaldo o Giraldo Silvado o Gibaldo Sivelgal o Sebel Gal o Silvel Gat.²²⁸¹ Llevaba a bordo al menos una mujer.²²⁸² Cobraba seis reales al mes por tonelada, en total 150 escudos.²²⁸³

En Lisboa, gente de mar, 16 hombres; gente de guerra, 30 hombres de la compañía de Francisco de Céspedes. En La Coruña, 24 de mar y 23 de guerra.²²⁸⁴

Historial: Fue escogida entre las urcas arrestadas en Cádiz y destinada al transporte de pertrechos, bastimentos e infantería para la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz, salió de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587, integrada en la fuerza del conde de Santa Gadea; fondeó en el puerto de destino el 4 de agosto.

²²⁶⁴ Doc. 5376.

²²⁶⁵ Docs. 5052 y 6835. Parece exagerado el número de proyectiles consumidos.

²²⁶⁶ Docs. 6599 y 6772.

²²⁶⁷ Doc. 6861.

²²⁶⁸ Docs. 6866 y 6961.

²²⁶⁹ Docs. 7064 y 7075.

²²⁷⁰ Doc. 7133.2.

²²⁷¹ Doc. 7176.

²²⁷² BN, Ms. 11307, fols. 78 a 90.

²²⁷³ Doc. 3176. Según el doc. 2316 tenía 250 toneladas.

²²⁷⁴ Doc. 6866.

²²⁷⁵ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII. Según el doc. 3176 eran 300 toneladas.

²²⁷⁶ Docs. 7151 y 7176.

²²⁷⁷ Doc. 6864. Este documento le adjudica 250 toneladas de sueldo.

²²⁷⁸ Docs. 7133.2 y AGS, CS, S. serie, leg. 280-9 y 10. Según CASADO media: eslora 27,87; manga 8,71; puntal 4,45 m.

²²⁷⁹ Doc. 5052. Puede que no llevase artillería o la hubiese desembarcado en Santander, pues una vez de regreso de la jornada, el 23 de octubre de 1588 estaba «sin artillería, que no la tiene». (Doc. 6835).

²²⁸⁰ Lo era en octubre de 1587 (docs. 3176 y 3177).

²²⁸¹ Docs. 3861, 7151 y 7176.

²²⁸² ØDEGAARD, p. 78.

²²⁸³ Doc. 6864.

²²⁸⁴ Docs. 5052 y 5734.

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña.²²⁸⁵

Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urca. Al llegar a Santander traía a bordo un quintal de pólvora y sin balas de artillería; como salió de Lisboa con 5 y 200, respectivamente, el consumo en la jornada debió ser de 4 quintales de pólvora y 200 proyectiles de artillería.²²⁸⁶

Emprendido el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín* y llegó a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 19 hombres de mar y 16 soldados.²²⁸⁷ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 15 hombres;²²⁸⁸ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la urca.²²⁸⁹ En febrero de 1589 continuaba en Santander;²²⁹⁰ allí fue arqueada en abril siguiente.²²⁹¹ El 5 de junio, Juan Maldonado la consideraba «de todo punto inútil».²²⁹² Cuando la armada abandonó Santander el 22 de julio, la urca quedó en puerto por orden de Juan de Cardona y fue licenciada; así lo comunicó Maldonado al Rey el día 25 siguiente, aunque un año más tarde estaba en Ferrol.

LA ESCUADRA DE PATACHES Y ZABRAS

Por sendas reales cédulas de 5 y 20 de abril de 1586 se embargaron y tomaron a sueldo ocho pataches y ocho zabras de la villa de Castro Urdiales, poniéndolos a cargo de Antonio Hurtado de Mendoza, para llevarlos a Lisboa.²²⁹³ De ellos, la capitana y tres pataches grandes participaron en la campaña de las Azores con la armada del marqués de Santa Cruz,²²⁹⁴ mientras trece zabras y pataches llegaban a Lisboa el 4 de agosto de 1587 junto con la armada del conde de Santa Gadea procedente de Cádiz.²²⁹⁵ Una vez iniciada la jornada, antes de llegar a La Coruña, Hurtado de Mendoza falleció el 14 de junio y fue relevado por Agustín de Ojeda, nombrado por el duque de Medina Sidonia el 27 de junio de 1588.²²⁹⁶ La escuadra pasó con fluctuaciones de las dieciocho unidades –la capitana, diez pataches y siete zabras– que tenía en diciembre de 1587,²²⁹⁷ a veintidós –una nao, dos urcas, once pataches y ocho zabras– cuando la armada partió de Lisboa.²²⁹⁸ En La Coruña se substituyó el patache *San Francisco* por los de su mismo tipo *Nuestra Señora de Fresneda* y *La Concepción de Castro*. Los que participaron en la campaña contra Inglaterra fueron los siguientes navíos:

Nao *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* (capitana)

Construcción cantábrica hacia 1584. De buenas proporciones.²²⁹⁹

Porte: 247 toneles machos.²³⁰⁰ Otra medición: 254 y medio toneles macho que con la refacción de 20% dan 305 toneladas de sueldo.²³⁰¹ Según Cristóbal de Barros tenía de porte 256 toneladas y media y 3/8.²³⁰²

²²⁸⁵ Doc. 5376.

²²⁸⁶ Docs. 5052 y 6835.

²²⁸⁷ Docs. 6599 y 6772.

²²⁸⁸ Doc. 6861.

²²⁸⁹ Docs. 6866 y 6961.

²²⁹⁰ Docs. 7064 y 7075.

²²⁹¹ Doc. 7133.2.

²²⁹² AGS, GA, leg. 249-18 y 250-13.

²²⁹³ Doc. 1283. El almirante de esta escuadra era Ruy Díaz Hurtado de Mendoza, hijo del general (doc. 5200); probablemente en La Coruña pasó al galeón *San Juan* de Portugal, donde falleció en el viaje de regreso a España frente a Noruega (AGS, GA, leg. 247-22). Entre estos 16 navíos figuraba el patache *San Juan Bautista*, castreño, dueño Francisco de la Colina, maestre Juan Gordon, aprestado en agosto de 1586 (doc. 871) y que salió con Hurtado de Mendoza el 25 del mismo mes (doc. 875), pero no participó en la jornada de Inglaterra por causas desconocidas.

²²⁹⁴ Doc. 2273.

²²⁹⁵ Docs. 2316 y 2513.

²²⁹⁶ Doc. 5432.

²²⁹⁷ Docs. 3434, 3584, 3588, 3682, 3962, 4332, 4371, 4378 y 4725.

²²⁹⁸ Docs. 4946 y 5226.

²²⁹⁹ Doc. 7133.2.

²³⁰⁰ Apéndice VIII.

²³⁰¹ Docs. 2086, 3588, 5052 y 5122. El doc. 3177 da 310 toneladas, y el doc. 6772, 300 toneladas.

²³⁰² Doc. 7151.

Dimensiones: eslora 42 codos 1/12; manga 12 codos 8/12 y 1/2; puntal 7 codos 9/12.²³⁰³

Armamento: Participó en la jornada de 1588 con once piezas de artillería de hierro colado.²³⁰⁴

Dotación: Dueños a partes iguales Ortuño y Francisco de Martiarto, vecinos de Portugalete; el primero falleció en Lisboa, quedando el segundo como capitán, maestre y piloto.²³⁰⁵ Contramaestre, Pedro de Rotaeché en octubre de 1587.²³⁰⁶ Iba embarcado Antonio Hurtado de Mendoza, general de la escuadra de pataches y zabras de la armada, fallecido en la mar el 14 de junio de 1588, poco antes de llegar a La Coruña a bordo de su nao capitana.²³⁰⁷ El 27 de junio, Medina Sidonia nombró como sucesor al capitán Agustín de Ojeda.²³⁰⁸ Después, el maestre fue Pedro Capitillo Santurze en 1589.

En Lisboa, gente de mar, 51 hombres; gente de guerra, 109 hombres de la compañía de Alonso Gómez. En La Coruña, 59 de mar y 114 de guerra.²³⁰⁹

Historial: La nao sirvió desde el 13 de junio de 1587, asentada por Ordoño de Zamudio. El contador García de Vallejo tomó muestra de ella en Santoña el 22 de junio siguiente y dio 187 personas, cuando iba a cargo de Antonio Hurtado de Mendoza junto con otros tres navíos. El mismo día 22 partió de Laredo con estos buques para llevar a Lisboa los desertores de la escuadra de Recalde y nuevas levadas, recogidos por Hurtado de Mendoza y Juan de la Puebla, y servir en la armada del marqués de Santa Cruz.²³¹⁰ El 16 de julio salió a la mar con las fuerzas de este general, para participar hasta el 28 de septiembre de 1587 en la jornada de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección en la recalada de las flotas de Indias.²³¹¹

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, la nao siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588. Antonio Hurtado de Mendoza falleció a bordo el 14 de junio. Tras la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio, tomó el puerto de La Coruña este último día.²³¹² El 27 de junio, el Duque nombró al capitán Agustín Ojeda como sucesor de Hurtado.²³¹³

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Llegados a la costa inglesa, hacia las 17.00 horas del día 30, una vela inglesa se acercó a la armada para reconocerla. El capitán Agustín de Ojeda con su insignia en la nao *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* y algunos pataches le dio caza hasta Fairquez (¿Fowey?), pero desde el castillo le hicieron fuego de artillería y Ojeda tuvo que retirarse sin conseguir su propósito.²³¹⁴

Tras las primeras acciones del 31, por orden del Duque participó en las infructuosas tentativas realizadas por varios navíos de la armada para socorrer a la nao *Nuestra Señora del Rosario* del general Pedro de Valdés. El 2 de agosto, acompañó a las galeazas y otros navíos en el ataque dado al navío *Triumph*, cuando se encontraba al norte de la formación española y más próximo a tierra. El resultado fue infructuoso porque los enemigos cuando vieron a los españoles intentar el abordaje lo rehuyeron dejándose caer a sotavento.

A partir del 9 de agosto, durante el viaje de regreso a España navegando por el norte de las islas Británicas, mantuvo la conserva del grueso de la armada hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el 30 de septiembre, en cuyo puerto estaba el primero de octubre con 19 hombres de mar y 37 soldados.²³¹⁵ Fue arqueada en el mismo puerto en abril de 1589.²³¹⁶ Quedó integrada en la escuadra de Martín de Bertendona y estaba en La Coruña el 26 de agosto de 1589 con el maestre Pedro de Capitillo.²³¹⁷ Pasó sucesivamente a Santander, donde estaba a finales de 1589,²³¹⁸ y a Portugalete,²³¹⁹

²³⁰³ Docs. 7133.2 y AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO media: eslora 24,18; manga 7,26; puntal 4,45 m.

²³⁰⁴ Docs. 5052 y 5122. El 29 de diciembre de 1587 montaba ocho piezas de artillería de hierro (doc. 3603).

²³⁰⁵ Docs. 4549, 5673 y 7182; JIT, *Otra cara...*, p. 506.

²³⁰⁶ Doc. 3177.

²³⁰⁷ AGS, CS, S. serie, leg. 286-474 v.

²³⁰⁸ Doc. 5432.

²³⁰⁹ Docs. 5052 y 5734.

²³¹⁰ Docs. 2605 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 243-276.

²³¹¹ Docs. 2273, 2339 y 2343; AGS, GA, leg. 246-101.

²³¹² Doc. 5361.

²³¹³ Docs. 5432, 5811 y 7168. Tomó el mando al salir de La Coruña.

²³¹⁴ Docs. 6500 y 6814. La embarcación inglesa se metió en puerto «con grandísima ligereza» (docs. 6238 y 6239).

²³¹⁵ Docs. 6534, 6578, 6599 y 6772.

²³¹⁶ Doc. 7133.2.

²³¹⁷ Doc. 7182.

²³¹⁸ AGS, GA, 280-702 y 703.

²³¹⁹ JIT, *Otra cara...*, p. 668.

y en febrero de 1591, según Juan de Maldonado se hallaba en Ferrol para ser agregada a la escuadra de los pataches, a los que ya había sido destinada anteriormente.²³²⁰ Participó en la jornada de las Azores del verano de 1591 continuando agregada a la escuadra a cargo de Bertendona, una de las que componían la armada de Alonso de Bazán. Este salió de Ferrol el 12 de agosto y sorprendió a Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole el día siguiente al abandono de las aguas del archipiélago, salvando así las flotas. Las escuadras de Bazán regresaron a Lisboa el 12 de octubre.²³²¹

El 29 de diciembre de 1591 seguía en Lisboa con el mismo maestro Capitillo.²³²² Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Urqueta o nao *La Caridad* o *La Charidad*, inglesa; ex *Charity*

Nave mercante de construcción inglesa y propiedad de Su Majestad.²³²³ Muy buena.²³²⁴

Porte: 180 toneles machos y 180 toneladas de sueldo.²³²⁵

Dimensiones estimadas: eslora 22,15; manga 6,35; puntal 3,85 m.

Armamento: En la jornada de 1588 montó quince piezas de artillería de hierro colado.²³²⁶

Dotación: Capitán y maestro Pantaleón Gozalvez, portugués.²³²⁷

En Lisboa, gente de mar, 36 hombres; gente de guerra, 70 hombres de la compañía de Hernando de Olmedo. En La Coruña, 37 de mar y 43 de guerra.²³²⁸

Historial: Fue confiscada en Gibraltar a los ingleses el 19 de enero de 1587 siendo su maestro y capitán Baltasar Resi; luego sería decomisada y vendida su carga consistente en barriles de arenques, plomo, estaño en barras, paños de cera, lino, paño de Londres, velas de sebo y cecina.²³²⁹ Viajó a Cádiz y de allí llevó bastimentos y pertrechos a Lisboa en julio de 1587 integrada en la armada del conde de Santa Gadea.²³³⁰ En abril de 1588 pasó a la escuadra de Hurtado de Mendoza procedente de la de Andalucía.²³³¹

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²³³²

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urqueta. Empezado el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta que apartada del grueso de la armada el 27 de agosto, quedó en conserva de un grupo formado por la nave *La Anunciada* y cuatro pataches que arribó el 14 de septiembre a Scatterry Roads, sobre Kilrush, en el río Shannon (Irlanda). El día 15, la urca *La Barca de Danzig* tomó el mismo fondeadero, también en muy malas condiciones. Las vías de agua de esta fueron estancadas por los carpinteros y calafates de *La Anunciada*, cosa que no consiguieron realizar en su propio buque. Decidido el abandono de la nave por el mal estado, sus cargos fueron trasbordados al resto de los navíos a partir del día 16; *La Caridad* embarcó bastimentos y dos medias culebrinas, cuatro pedreros y cuatro esmeriles, todo de Su Majestad, y dos medias culebrinas, dos pedreros y cinco esmeriles

²³²⁰ Doc. 7171.

²³²¹ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

²³²² AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

²³²³ Docs. 2420, 2421 y 5226.

²³²⁴ Docs. 6866 y 7088.

²³²⁵ Docs. 2316 y 5052; Apéndice VIII. La signatura MN, SB, ms. 391, doc. 1112 le adjudica 200 toneladas.

²³²⁶ Docs. 3603, 5122 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588), las mismas que montaba en Lisboa el 29 de diciembre de 1587 (doc. 3602). El doc. 5052 de mayo de 1588 rebaja el número a doce. En Ferrol, el 1 de enero de 1591, eran 17 piezas (doc. 7165.1).

²³²⁷ Docs. 2316 y 5673. Los docs. 3176 y 3177 le nombran Pantaleón Gregorio.

²³²⁸ Docs. 5052 y 5734.

²³²⁹ Docs. 3256 y AGS, GA, leg. 198-64. Traía carta de fletamento del rey de Escocia y venía de Inglaterra con carga para Civitavecchia (Lacio, Italia). Por temporal en cabo de Gata se vio obligada a entrar en Gibraltar; era de 140 toneladas inglesas, 17 piezas de artillería y 34 a 36 personas embarcadas (AGS, E-Castilla, leg. 165-65).

²³³⁰ Doc. 2316.

²³³¹ Hurtado de Mendoza había solicitado el refuerzo de su escuadra en febrero anterior (doc. 4325).

²³³² Doc. 5361.

propiedad del dueño de la nao, el capitán Oliste de Ivella. Finalizada la operación, el día 21 prendieron fuego a *La Anunciada* y el grupo de navíos salió a la mar para dirigirse directamente a España.²³³³

La urqueta entró en Santander el 4 de octubre llevando a bordo al comisario Juan de los Ríos, de *La Anunciada*, quien hizo relación de lo sucedido en el viaje desde Irlanda,²³³⁴ mientras Pedro de Albisua rendía cuentas de los bastimentos, artillería y municiones que traía a bordo salvados de la nave levantisca.²³³⁵ El 23 de octubre estaba agregada a la escuadra de urcas.²³³⁶ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 31 hombres;²³³⁷ dos días más tarde, Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar la nao.²³³⁸ A finales de diciembre figuraba agregada a la escuadra de urcas.²³³⁹ En febrero de 1589 permanecía en Santander.²³⁴⁰ El 26 de septiembre de 1590 se encontraba en Ferrol, siendo maestre Juan Álvarez.²³⁴¹ El primero de enero de 1591 seguía en Ferrol, clasificada como navío con 17 piezas de artillería.²³⁴² Junto a otros cinco buques entró en Blavet (Bretaña francesa) el 20 de marzo de 1591 con municiones para socorrer al tercio de Juan del Águila que operaba contra los hugonotes franceses.²³⁴³ Entró de regreso en Santander el 28 de abril de 1591.²³⁴⁴

Participó en la jornada de las Azores del verano de 1591 con 60 hombres de guerra y 43 de mar, agregada como nave suelta a la armada de Alonso de Bazán. Este salió de Ferrol el 12 de agosto y sorprendió a Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole el día siguiente al abandono de las aguas del archipiélago, salvando así las flotas de Indias. Las escuadras de Bazán regresaron a Lisboa el 12 de octubre.²³⁴⁵

Transportó artillería hasta el cabo de San Vicente en noviembre de 1591 con parte de la escuadra de Marcos de Aramburu.²³⁴⁶ Existía en Santander en 9 de marzo de 1596.²³⁴⁷

Urqueta *San Andrés*, escocés;²³⁴⁸ ex *St. Andrew*

De origen escocés, de Dundee (puerto próximo a Edimburgo), y perteneciente a Su Majestad.²³⁴⁹ Muy buena.²³⁵⁰

Porte: 150 toneles machos y 150 toneladas de sueldo.²³⁵¹ Cobraba en total 90 escudos mensuales.²³⁵²

Dimensiones estimadas: eslora 20,84; manga 5,97; puntal 3,63 m.

Armamento: En la jornada montó doce piezas de artillería de hierro.²³⁵³

Dotación: Capitán, Diego Rodríguez;²³⁵⁴ maestre, Pedro Rodríguez.²³⁵⁵

En Lisboa, gente de mar, 29 hombres; gente de guerra, 40 hombres de la compañía de Antonio Maldonado. En La Coruña, 38 de mar y 27 de guerra.²³⁵⁶

Historial: Fue confiscada a los ingleses en Málaga a principios de 1587. Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrada en la armada del conde de Santa Gadea, al

²³³³ Doc. 7162.

²³³⁴ Docs. 6547, 6621, 6622 y 7162.

²³³⁵ Docs. 6754 y 6755.

²³³⁶ Doc. 6835.

²³³⁷ Doc. 6861. Este documento y el 6866 la incluyen en la escuadra de las urcas.

²³³⁸ Doc. 6866.

²³³⁹ Doc. 6966.

²³⁴⁰ Docs. 7064 y 7075.

²³⁴¹ AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

²³⁴² Doc. 7165.1

²³⁴³ AGS, E-Francia, K-1575-111; MN, SB, ms. 391, doc. 1087.

²³⁴⁴ BN, Ms. 11307, fols. 78-90.

²³⁴⁵ MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

²³⁴⁶ MN, SB, ms. 391, doc. 1131.

²³⁴⁷ BN, Ms. 11307, fols. 78-90.

²³⁴⁸ El doc. 6832 la nombraba nao inglesa *San Andrés*, del Rey y el 7048 la clasificaba como galeón.

²³⁴⁹ Docs. 2420, 2421 y 5226.

²³⁵⁰ Doc. 7088.

²³⁵¹ Docs. 2316 y 6772; Apéndice VIII. El doc. 7074 le da 160 toneladas.

²³⁵² Doc. 6864.

²³⁵³ Doc. 5122. Debían ser las mismas que tenía en Lisboa el 29 de diciembre de 1587 y el 9 de mayo de 1588 (docs. 3603 y 5052).

²³⁵⁴ Doc. 5673.

²³⁵⁵ Docs. 2316 y 3177.

²³⁵⁶ Docs. 5052 y 5734.

mando del maestre Pedro Rodríguez.²³⁵⁷ En abril de 1588 la urqueta pasó a esta escuadra procedente de la de Andalucía trasladada a Lisboa.²³⁵⁸

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²³⁵⁹

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta urqueta. Empezado el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta entrar en El Pasaje el 23 de septiembre en conserva de la nao *Santa Ana*, de Oquendo. Llegó con 41 hombres de mar, 60 soldados de las compañías de Antonio Maldonado, Diego de Aranda Clavijo y Hernando de Pedraza y 20 enfermos.²³⁶⁰ El 6 de febrero de 1589 permanecía en El Pasaje.²³⁶¹ El 20 de julio y 24 de septiembre de 1590 se encontraba en Ferrol.²³⁶² El primero de enero de 1591 seguía en este puerto clasificado como navío con 16 piezas de artillería.²³⁶³ El 15 de febrero de 1592 subsistía en Ferrol.²³⁶⁴ Las vicisitudes posteriores se desconocen.

Patache *El Santo Crucifijo de Burgos*

Construcción cantábrica hacia 1583. De buenas proporciones.²³⁶⁵ Propulsión de vela latina y remos, como el resto de los pataches y zabras de la armada.

Porte: 126 toneles machos y 150 toneladas de sueldo.²³⁶⁶ Según Cristóbal de Barros tenía 127 toneladas y 1/8 de porte.²³⁶⁷

Dimensiones: eslora 35 codos 9/12; manga 9 codos 9/12; puntal 6 codos.²³⁶⁸

Armamento: En la jornada de 1588 montó ocho piezas de artillería de hierro colado.²³⁶⁹

Dotación: Dueño Pedro de la Ría, de Portugalete; maestre Juan de Larrea;²³⁷⁰ piloto Lope de Garay, que era muy práctico.²³⁷¹

En Lisboa, gente de mar, 29 hombres; gente de guerra, 40 soldados de la compañía de Pedro de Pacheco. En La Coruña, 24 de mar y 40 de guerra.²³⁷²

Historial: El 16 de julio de 1587 salió a la mar al mando del capitán Adrián Rebelo integrado en la armada del marqués de Santa Cruz, y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y proteger la recalada de las flotas de las Indias.²³⁷³ Al regresar a Lisboa (octubre de 1587), quedó agregado a la escuadra de Vizcaya a cargo de Recalde.²³⁷⁴ Pasó definitivamente a la de Antonio Hurtado de Mendoza a primeros de abril de 1588.²³⁷⁵

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²³⁷⁶

²³⁵⁷ Doc. 2316.

²³⁵⁸ Hurtado de Mendoza había solicitado el refuerzo de su escuadra en febrero anterior (doc. 4325).

²³⁵⁹ Doc. 5361.

²³⁶⁰ Doc. 6507. Su estado al llegar a El Pasaje se desprende de las necesidades descritas en los docs. 6832 y 6961. El 12 de noviembre pasó muestra de la gente de mar y se especificó lo que se le adeudaba (docs. 6852 y 6853, donde consta clasificada como galeón).

²³⁶¹ Doc. 7048.

²³⁶² AGS, CMS, S. serie, leg. 292; MN, SB, ms, 391, doc. 1066.

²³⁶³ Doc. 7165.1.

²³⁶⁴ MN, SB, ms. 391, doc. 1135.

²³⁶⁵ Doc. 7133.2.

²³⁶⁶ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²³⁶⁷ Doc. 7151.

²³⁶⁸ Docs. 7133.2 y AGS, CS, S. serie, leg. 280-8 y 11 al 13. Según CASADO media: eslora 20,54; manga 5,60; puntal 3,45 m.

²³⁶⁹ Docs. 5052 y 5122. El 29 de diciembre de 1587 montaba seis piezas de artillería de hierro (doc. 3603).

²³⁷⁰ Docs. 3583, 5673 y 7177.

²³⁷¹ Doc. 4549.

²³⁷² Docs. 5052 y 5734.

²³⁷³ Docs. 2273, 2339 y 2343. Rebelo fue nombrado capitán el 11 de julio de 1587.

²³⁷⁴ Docs. 3107 y 3176. En el primer documento lo clasifican como galeón o patache.

²³⁷⁵ Docs. 4829 y 4946.

²³⁷⁶ Doc. 5361.

Se hizo de nuevo a la vela el 22 de julio con el resto de la armada una vez reaprovisionado de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de este patache. En la navegación de regreso a España mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre.²³⁷⁷ El 18 de febrero de 1589 estaba en Santander;²³⁷⁸ allí fue arqueada en abril siguiente.²³⁷⁹ El primero de diciembre de 1590 se encontraba en Ferrol al mando del mismo maestro.²³⁸⁰ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Patache *Nuestra Señora del Puerto*

Construcción cantábrica. Procedente de Santoña.

Porte: 55 toneladas de sueldo, unos 45 toneles machos.²³⁸¹ Cobraba 47 escudos mensuales.²³⁸²

Dimensiones estimadas: eslora 13,92; manga 3,93; puntal 2,58 m.

Armamento: En la jornada de 1588 montó dos versos o esmeriles de bronce y seis piezas de hierro colado, en total ocho piezas de artillería.²³⁸³

Dotación: Dueño, capitán, maestro y piloto Pedro de Garvijos, vecino de Santoña,²³⁸⁴ y después, Juan de Eras, Juan Rico y Pedro de Susano; piloto Diego de la Carrera, vecino de Santoña.²³⁸⁵

En Lisboa, gente de mar, 33 hombres; gente de guerra, 30 hombres de la compañía de Pedro Guajardo de Aguiar. En La Coruña, 27 de mar y 28 de guerra.²³⁸⁶

Historial: Embargado en Castro Urdiales por Martín de Bertendona el 12 de abril de 1586, quedó alistado el 4 de mayo.²³⁸⁷ Salió de Castro el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la Recalde y llegó a Lisboa a principio de septiembre, quedando agregado a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²³⁸⁸ Tras operar sobre las costas de Portugal, llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrado en la armada del conde de Santa Gadea.²³⁸⁹

Incorporado a la del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana, el mismo día 19.²³⁹⁰

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio con el resto de la armada una vez reaprovisionado de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de este patache. Emprendido el regreso a España, mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 20 hombres de mar y 8 soldados.²³⁹¹ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 25 hombres,²³⁹² Dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar el patache.²³⁹³ El 1 de enero de 1591 estaba en Ferrol con seis piezas de artillería.²³⁹⁴ En febrero del mismo año hizo campaña en la costa francesa junto con otros navíos.²³⁹⁵

²³⁷⁷ Doc. 6534. No figura en la relación de los navíos que estaban en Santander el primero de octubre (doc. 6599).

²³⁷⁸ Doc. 7064.

²³⁷⁹ Doc. 7133.2.

²³⁸⁰ AGS, CMS, S. serie, leg. 292.

²³⁸¹ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²³⁸² Doc. 6864.

²³⁸³ Docs. 5122 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Debían ser las mismas que montaba en Lisboa el 9 de mayo de 1588 (doc. 5052).

²³⁸⁴ Doc. 5673.

²³⁸⁵ Docs. 1283, 2316, 4549 y 7182.

²³⁸⁶ Docs. 5052 y 5734. Según el doc. 5101 la gente de mar el 13 de mayo era de 29 hombres.

²³⁸⁷ Doc. 1283.

²³⁸⁸ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²³⁸⁹ Doc. 2316.

²³⁹⁰ Doc. 5361.

²³⁹¹ Docs. 6599 y 6772.

²³⁹² Doc. 6861.

²³⁹³ Doc. 6866.

²³⁹⁴ Doc. 7165.1

²³⁹⁵ MN, SB, ms. 391, doc. 1087.

Participó con 20 hombres de guerra y 21 de mar en la jornada de las Azores (agosto/octubre de 1591) con la armada de Alonso de Bazán destinada a proteger la llegada de las flotas de Indias amenazadas por los ingleses de lord Thomas Howard.²³⁹⁶ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Patache Nuestra Señora de la Fresneda

Construcción cantábrica.

Porte: 58 toneles machos y 58 toneladas de sueldo.²³⁹⁷

Armamento: Desconocido.

Dimensiones estimadas: eslora 15,15; manga 4,27; puntal 2,81 m.

Dotación: Maestre Toribio Hernández, y después Tomás Díez y Sebastián Diego.²³⁹⁸ En La Coruña, 20 de hombres de mar, sin infantería embarcada.²³⁹⁹

Historial: Se incorporó a las fuerzas del duque de Medina Sidonia en La Coruña hacia finales de junio de 1588. Salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de este patache. Emprendido el regreso a España, mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 19 hombres de mar y 7 soldados.²⁴⁰⁰ Fue despedido el 4 de agosto de 1589.²⁴⁰¹

Patache Nuestra Señora de la Concepción, de Carasa

Construcción cantábrica, procedente de Castro Urdiales.

Porte: 70 toneladas de sueldo, unos 58 toneles machos.²⁴⁰² Cobraba 55 escudos mensuales.²⁴⁰³

Dimensiones estimadas: eslora 15,15; manga 4,27; puntal 2,81 m.

Armamento: En la jornada montó cinco piezas de artillería de bronce.²⁴⁰⁴

Dotación: Dueño y capitán Antón de Carasa, vecino de Castro Urdiales,²⁴⁰⁵ y maestre Sancho de Carasa cuando fue embargado; después, ya en La Coruña, Juan de la Braça; piloto Lucas de Medrano, vecino de Castro Urdiales.²⁴⁰⁶

En Lisboa, gente de mar, 42 hombres; gente de guerra, 30 hombres de la compañía de Juan Alonso del Castillo. En La Coruña, 21 de mar y 18 de guerra.²⁴⁰⁷

Historial: Embargado en Castro Urdiales por Martín de Bertendona el 12 de abril de 1586, quedó alistado el primero de mayo.²⁴⁰⁸ Salió de Castro el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la Recalde y llegó a Lisboa a principio de septiembre, quedando agregado a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁴⁰⁹ Tras operar en las costas de Portugal,²⁴¹⁰ llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrado en la armada del conde de Santa Gadea.²⁴¹¹

Incorporado a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio. Puede que este fuese el patache *La Concepción* que arribó a Vivero (Lugo,

²³⁹⁶ *Ibidem*, docs. 1066, 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

²³⁹⁷ Doc. 5052 y apéndice VIII.

²³⁹⁸ Doc. 7182.

²³⁹⁹ Doc. 5734.

²⁴⁰⁰ Docs. 6599 y 6772.

²⁴⁰¹ AGS, CS, S. serie, leg. 296 (expediente de Juan Diego, piloto).

²⁴⁰² Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²⁴⁰³ Doc. 6864.

²⁴⁰⁴ Docs. 5052 y 5122.

²⁴⁰⁵ Docs. 871 y 2316.

²⁴⁰⁶ Docs. 1283, 4549, 5673 y 7182.

²⁴⁰⁷ Docs. 5052 y 5734.

²⁴⁰⁸ Doc. 1283.

²⁴⁰⁹ Docs. 871, 875, 923, 938 y 940.

²⁴¹⁰ Doc. 1069.

²⁴¹¹ Doc. 2316.

Galicia) a lo largo de los días 20 y 21 junto con un grupo de diez o doce navíos; se reunió con la armada el 7 de julio.²⁴¹²

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionado de bastimentos y aguada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de este patache. Emprendido el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta que una vez apartado del grueso de la armada el 27 de agosto, quedó en conserva de un grupo formado por la nave *La Anunciada*, una urqueta y otros tres pataches que arribó el 14 de septiembre a Scattery Roads, sobre Kilrush, en el río Shannon (Irlanda). El día 15, la urca *La Barca de Dancig* tomó el mismo fondeadero, también en muy malas condiciones. Las vías de agua de esta fueron estancadas por los carpinteros y calafates de *La Anunciada*, cosa que no consiguieron realizar en su propio buque. Decidido el abandono de la nave por el mal estado, sus cargos fueron trasbordados al resto de los navíos a partir del día 16; *La Concepción* de Carasa embarcó vino, aguada, bizcocho y cuatro cámaras de esmeril. Finalizada la operación, el día 21 la dotación pegó fuego a *La Anunciada* y el grupo de navíos levó para dirigirse directamente a España. Arribó a Castro Urdiales el 4 de octubre y después pasó a Santander,²⁴¹³ desde donde Pedro de Albisua y Juan de los Ríos rendían cuentas de los bastimentos, artillería y municiones salvados de la nave levantisca y que el patache traía a bordo.²⁴¹⁴

En octubre de 1588, *La Concepción* estaba en Santander a cargo del maestro Juan de la Braça.²⁴¹⁵ Seguía en el mismo puerto el 19 de noviembre y cobraba 27 escudos mensuales.²⁴¹⁶ Las vicisitudes posteriores son desconocidas.

Patache *La Concepción de Castro*

De construcción cantábrica. Procedente de Castro Urdiales.

Porte: 58 toneles machos y 60 toneladas de sueldo.²⁴¹⁷

Dimensiones estimadas: eslora 15,15; manga 4,27; puntal 2,81 m.

Armamento: Montaba diez piezas de artillería.²⁴¹⁸

Dotación: Maestre Martín de Santander.²⁴¹⁹

En La Coruña, 19 de mar, sin infantería embarcada.²⁴²⁰

Historial: Se incorporó a la armada tras arribar a La Coruña, a finales de junio de 1588.

Salió a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionado de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de este patache. Emprendido el regreso a España, siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta arribar a Santander, donde se encontraba hacia el 20 de octubre de 1588.²⁴²¹ Las vicisitudes posteriores de este patache son desconocidas.

Patache *Nuestra Señora de Begoña*

Construcción cantábrica.

Porte de 64 toneladas de sueldo, unos 53 toneles machos.²⁴²²

Dimensiones estimadas: eslora 14,70; manga 4,15; puntal 2,73 m.

Armamento: En la jornada montó cuatro piezas de hierro colado.²⁴²³

²⁴¹² Docs. 5306, 5594 y 5673.

²⁴¹³ Docs. 6469, 6530, 6547, 6623, 6624 y 7162; MARTIN & PARKER, p. 236. Previamente habían sido detectadas siete velas en la boca del Shannon hacia Carrigaholt (Clare) que debían ser estas (doc. 6469). ECHAVARRÍA, p. 142. *La Concepción* llegó a Castro con el sargento Alonso de Porres del capitán Gonzalo de Monroy que estuvo embarcado en *La Anunciada*.

²⁴¹⁴ Docs. 6754, 6755 y 7162.

²⁴¹⁵ Doc. 7162.

²⁴¹⁶ Doc. 6864.

²⁴¹⁷ Apéndice VIII.

²⁴¹⁸ ECHAVARRÍA, p. 139.

²⁴¹⁹ Docs. 5673 y 7182.

²⁴²⁰ Doc. 5734.

²⁴²¹ Doc. 6772. Otras fuentes la consideran perdida en el viaje de retorno de la armada a España (ECHAVARRÍA, p. 143).

²⁴²² Docs. 5052 y 6772. El doc. 2086 da 100 toneles de porte y de sueldo.

²⁴²³ Doc. 5122.

Dotación: Dueño y maestre Juan de Somarriva, vecino de Portugalete.²⁴²⁴ Piloto Lope del Río.²⁴²⁵

En Lisboa, gente de mar, 26 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Pedro Guajardo de Aguiar. En La Coruña, 23 de mar, sin infantería embarcada.²⁴²⁶

Historial: Una vez asentado, sirvió desde el 13 de junio de 1587. El 22 de junio siguiente partió de Laredo con la nao *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* y otros dos pataches para llevar a Lisboa los desertores de la escuadra de Recalde y las nuevas levadas recogidos por Antonio Hurtado de Mendoza y Juan de la Puebla, y destinado a servir en la armada del marqués de Santa Cruz.²⁴²⁷ El 16 de julio salió a la mar con esta armada, y participó hasta el 28 de septiembre del mismo año en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y proteger la recalada de las flotas de Indias.²⁴²⁸

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la partida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁴²⁹

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionado de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de este patache. Emprendido el regreso a España, mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta que una vez apartado del grueso de la armada el 27 de agosto, quedó formando parte del grupo integrado por la nave *La Anunciada*, dos urquetas y otros tres pataches que arribó el 14 de septiembre en Scatterry Roads, sobre Kilrush, en el río Shannon (Irlanda). El día 15, la urca *La Barca de Dancig* tomó el mismo fondeadero, también en muy malas condiciones. Las vías de agua de esta fueron estancadas por los carpinteros y calafates de *La Anunciada*, cosa que no consiguieron realizar en su propio buque. Decidido el abandono de la nave por el mal estado, sus cargos fueron trasbordados al resto de los navíos a partir del día 16; el patache *Nuestra Señora de Begoña* embarcó solo vino, aguada y bizcocho. Finalizada la operación, la dotación pegó fuego a *La Anunciada* el día 21 y el grupo de navíos dejó el fondeadero para dirigirse directamente a España. Arribó a Santander hacia el 4 de octubre,²⁴³⁰ desde donde Pedro de Albusia y Juan de los Ríos rindieron cuentas de los bastimentos, artillería y municiones salvados de la nave levantisca y que el patache traía a bordo.²⁴³¹

Sirvió hasta el 4 de agosto de 1589 en que fue despedido.²⁴³²

Patache *Nuestra Señora de Guadalupe*

De construcción cantábrica, procedente de Castro Urdiales.

Porte: 58 toneles machos.²⁴³³ Arqueado en Laredo el 19 de junio de 1587 por el capitán Pedro del Casal, dio 100 toneles de porte y sueldo.²⁴³⁴ Cobraba en total 55 escudos mensuales.²⁴³⁵

Dimensiones estimadas: eslora 15,15; manga 4,27; puntal 2,81 m.

Armamento: En la jornada llevó dos versos de bronce, cinco piezas de hierro colado y dos falcones pedreros de metal.²⁴³⁶

Dotación: Dueños Sebastián de Bolívar y Juan de Maliaño.²⁴³⁷ Al ser embargada era maestre un tal Gómez; después, en La Coruña, lo fue Toribio González.²⁴³⁸

²⁴²⁴ Doc. 5673.

²⁴²⁵ Docs. 7182 y AGS, CS, S. época, leg. 296, s. f.

²⁴²⁶ Docs. 5052 y 5734.

²⁴²⁷ Doc. 2605.

²⁴²⁸ Docs. 2273 y 2339.

²⁴²⁹ Doc. 5361.

²⁴³⁰ Docs. 6469, 6530, 6547, 6623, 6624 y 7162; MARTIN & PARKER, p. 236. Previamente habían sido detectadas siete velas en la boca del Shannon hacia Carrigaholt (Clare) que debían ser estas (doc. 6469).

²⁴³¹ Docs. 6754, 6755 y 7162.

²⁴³² AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f. (expediente del piloto Lope del Río).

²⁴³³ Apéndice VIII.

²⁴³⁴ Casal era vecino de Portugalete y aplicó el sistema de Vizcaya (doc. 2086). Según los docs. 5052 y 6772 tenía 70 toneladas de sueldo, unos 58 toneles macho.

²⁴³⁵ Doc. 6864.

²⁴³⁶ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). Según el doc. 5113, de 14 de mayo de 1588, montaba dos falcones pedreros de metal. El doc. 5122 eleva el número de piezas a cinco, de ellas un falcón de bronce y cuatro de hierro colado sin determinar el tipo.

²⁴³⁷ Doc. 2086.

²⁴³⁸ Doc. 5673.

En Lisboa, gente de mar, 42 hombres; gente de guerra, 20 hombres. En La Coruña, 32 de mar y 17 de guerra.²⁴³⁹

Historial: Asentado por Ordoño de Zamudio, sirvió desde el 13 de junio de 1587. García Vallejo tomó muestra del patache en Santoña el 19 de junio siguiente. Iba de almiranta al mando del maestre Gómez con la nao *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* y otros dos pataches, todos a cargo de Antonio Hurtado de Mendoza, que partieron de Laredo el día 22 de junio para llevar a Lisboa los desertores de la escuadra de Recalde y nuevas levas recogidos por Antonio Hurtado de Mendoza y Juan de la Puebla, y servir en la armada del marqués de Santa Cruz al llegar a su destino.²⁴⁴⁰ El 16 de julio de 1587 se hizo a la mar con la armada de este general, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y proteger la recalada de las flotas de Indias.²⁴⁴¹

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁴⁴²

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionado de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de este patache. Emprendido el regreso a España, mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta llegar a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 16 hombres de mar y 30 soldados.²⁴⁴³ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 24 hombres;²⁴⁴⁴ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el patache.²⁴⁴⁵ Las vicisitudes posteriores de este patache son desconocidas.

Patache *San Francisco*

De construcción cantábrica, procedente de Castro Urdiales.

Porte: Arqueado en Laredo por el capitán Pedro del Casal el 19 de junio de 1587 dio de porte y sueldo 86 toneles y medio.²⁴⁴⁶

Dimensiones: Desconocidas.

Armamento: En la jornada de 1588 montaba cuatro piezas de hierro colado.²⁴⁴⁷

Dotación: Dueño Pedro González del Castillo y maestre Luis de Valinas.²⁴⁴⁸

En Lisboa, gente de mar, 37 hombres; gente de guerra, 20 hombres.

Historial: Asentado por Ordoño de Zamudio y Antonio Hurtado de Mendoza, sirvió desde el 13 de junio de 1587. García Vallejo le tomó muestra en Santoña el 19 de junio siguiente. Iba al mando del maestre Luis de Valinas con la nao *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* y otros dos pataches, todos a cargo del mismo Antonio Hurtado de Mendoza, que partieron de Laredo el día 22 de junio para llevar a Lisboa los desertores de la escuadra de Recalde y nuevas levas recogidos por Antonio Hurtado de Mendoza y Juan de la Puebla, y servir en la armada del marqués de Santa Cruz al llegar a su destino.²⁴⁴⁹ El 16 de julio de 1587 salió a la mar con la armada de este general, y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y proteger la recalada de las flotas de Indias.²⁴⁵⁰

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal

²⁴³⁹ Docs. 5052 y 5734.

²⁴⁴⁰ Docs. 2605 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 243-276.

²⁴⁴¹ Docs. 2273 y 2339.

²⁴⁴² Doc. 5361.

²⁴⁴³ Docs. 6599 y 6772.

²⁴⁴⁴ Doc. 6861.

²⁴⁴⁵ Docs. 6866 y 6961.

²⁴⁴⁶ Doc. 2086. Según los docs. 5052 y 6772 tenía 70 toneladas de sueldo.

²⁴⁴⁷ Doc. 5122.

²⁴⁴⁸ Docs. 2086 y 2605.

²⁴⁴⁹ Docs. 2605 y AGS, CMC, S. época, leg. 1208, fols. 243-276, donde al maestre le da el nombre de Juan de Valinas.

²⁴⁵⁰ Docs. 2273 y 2339; AGS, GA, leg. 246-101.

del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19,²⁴⁵¹ y allí quedó, no participando en el resto de la jornada por causas desconocidas.

Patache *La Concepción*, de Capitillo

De construcción cantábrica, procedencia de Portugalete.

Porte: 50 toneles machos y 60 toneladas de sueldo.²⁴⁵²

Dimensiones estimadas: eslora 14,41; manga 4,07; puntal 2,67 m.

Armamento: Participó en la jornada de 1588 con dos piezas de artillería de hierro colado.²⁴⁵³

Dotación: Maestre Pedro Capitillo o Capetillo.²⁴⁵⁴

En Lisboa, gente de mar, 31 hombres; gente de guerra, 20 hombres de la compañía de Pedro de Mendoza. En La Coruña, 18 de mar.²⁴⁵⁵

Historial: Embargado en Castro Urdiales el primero de mayo de 1586 con 38 personas a bordo.²⁴⁵⁶ Partió de Castro el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde y llegó a Lisboa a principio de septiembre, quedando agregado a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁴⁵⁷

En abril de 1587 llevó efectos para la armada desde Cádiz a Lisboa.²⁴⁵⁸ El 16 de julio de 1587 salió a la mar con la armada del marqués de Santa Cruz, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y proteger la recalada de las flotas de Indias.²⁴⁵⁹

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a Vivero y tomó el puerto de La Coruña hacia el 12 de julio.²⁴⁶⁰

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionado de bastimentos y aguada. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de este patache. Empezado el regreso a España, mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta llegar a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 13 hombres de mar y 22 soldados.²⁴⁶¹ Fue despedido probablemente el 19 de junio de 1589.²⁴⁶²

Patache *San Gerónimo*

Construcción cantábrica, procedencia de Castro Urdiales.

Porte: 55 toneladas de sueldo, unos 45 toneles machos.²⁴⁶³ Cobraba 55 escudos mensuales.²⁴⁶⁴

Dimensiones estimadas: eslora 13,92; manga 3,93; puntal 2,58 m.

Armamento: En la jornada montó cuatro piezas de artillería.²⁴⁶⁵

Dotación: Dueño y maestre Pedro de Marmolejo, de Sevilla;²⁴⁶⁶ piloto Lope de Rado, ambos vecinos de Castro Urdiales.²⁴⁶⁷

En Lisboa, gente de mar, 37 hombres; gente de guerra, 20 hombres. En La Coruña, 40 de mar.²⁴⁶⁸

²⁴⁵¹ Doc. 5361.

²⁴⁵² Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²⁴⁵³ Doc. 5122.

²⁴⁵⁴ Docs. 871, 5673 y 7182.

²⁴⁵⁵ Docs. 5052 y 5734.

²⁴⁵⁶ Docs. 871 y 1283.

²⁴⁵⁷ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁴⁵⁸ Docs. 1368 y 1395.

²⁴⁵⁹ Docs. 2273 y 2339.

²⁴⁶⁰ Doc. 5673.

²⁴⁶¹ Docs. 6599 y 6772.

²⁴⁶² AGS, CS, S. serie, leg. 296.

²⁴⁶³ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²⁴⁶⁴ Doc. 6864.

²⁴⁶⁵ Doc. 5052. El doc. 5122 eleva a seis el número de piezas, cuatro de bronce y dos de hierro.

²⁴⁶⁶ Docs. 2316 y 5673.

²⁴⁶⁷ Docs. 1283 y 7182.

²⁴⁶⁸ Docs. 5052 y 5734.

Historial: Embargado en Castro Urdiales por Martín de Bertendona el 12 de abril de 1586, quedó alistado el primero de mayo.²⁴⁶⁹ Salió de Castro el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde y llegó a Lisboa a principios de septiembre, quedando agregado a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁴⁷⁰ Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrado en la armada del conde de Santa Gadea.²⁴⁷¹

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la partida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁴⁷²

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionado de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de este patache. Empezado el regreso a España, mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta que una vez apartado del grueso de la armada el 27 de agosto, quedó formando parte de un grupo integrado por la nave *La Anunciada*, una urqueta y otros tres pataches que arribó el 14 de septiembre a Scatterry Roads, sobre Kilrush, en el río Shannon (Irlanda). El día 15, la urca *La Barca de Dancig* tomó el mismo fondeadero, también en muy malas condiciones. Las vías de agua de esta fueron estancadas por los carpinteros y calafates de *La Anunciada*, cosa que no consiguieron realizar en su propio buque. Decidido el abandono de la nave por el mal estado, sus cargos fueron trasbordados al resto de los navíos a partir del día 16; el *San Gerónimo* embarcó vino, aguada, bizcocho y pólvora. Finalizada la operación se pegó fuego a *La Anunciada* el día 21 y el grupo de navíos dejó el fondeadero para dirigirse directamente a España. Llegó a Santander hacia el 4 de octubre,²⁴⁷³ desde donde Pedro de Albuja y Juan de los Ríos rindieron cuenta de los bastimentos, artillería y municiones salvados de la nave levantisca y que el patache traía a bordo.²⁴⁷⁴

Fue despedido el 4 de agosto de 1589.²⁴⁷⁵

Patache Nuestra Señora de Gracia

Construcción cantábrica, procedencia de Santander.

Porte de 57 toneladas de sueldo, unos 47 toneles machos.²⁴⁷⁶ Cobraba 55 escudos mensuales.²⁴⁷⁷

Dimensiones estimadas: eslora 14,13; manga 3,99; puntal 2,62 m.

Armamento: Montaba en la jornada de 1588 un verso de bronce y cuatro de hierro colado, en total cinco piezas de artillería.²⁴⁷⁸

Dotación: Dueño, capitán y maestre Pedro de la Pedreguera, vecino de Santander, cuando fue embargado; en julio de 1587, maestre y piloto Juan de la Mora, también vecino de Santander.²⁴⁷⁹

En Lisboa, gente de mar, 34 hombres; gente de guerra, 25 hombres de la compañía del capitán Andrés de Valenzuela. En La Coruña, 26 de mar y 17 de guerra del mismo capitán, a cargo del sargento Rodrigo de Salinas.²⁴⁸⁰

Historial: Embargado en Castro Urdiales por Martín de Bertendona el 12 de abril de 1586, quedó alistado el primero de mayo.²⁴⁸¹ Salió de esta villa el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la Recalde y llegó a Lisboa a principio de septiembre,

²⁴⁶⁹ Doc. 1283.

²⁴⁷⁰ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁴⁷¹ Doc. 2316.

²⁴⁷² Doc. 5361.

²⁴⁷³ Docs. 6469, 6530, 6547, 6623, 6624 y 7162; MARTIN & PARKER, p. 236. Previamente habían sido detectadas siete velas en la boca del Shannon hacia Carrigaholt (Clare) que debían ser estas (doc. 6469).

²⁴⁷⁴ Docs. 6754, 6755 y 7162.

²⁴⁷⁵ AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f. (expediente del marinero Sancho Barva).

²⁴⁷⁶ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²⁴⁷⁷ Doc. 6864.

²⁴⁷⁸ Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588), el mismo número de piezas que montaba en Lisboa en mayo de 1588 (doc. 5052). Según el doc. 5122 eran seis piezas de hierro colado.

²⁴⁷⁹ Docs. 1283, 2316, 5379, 5673 y 7182.

²⁴⁸⁰ Docs. 5101, 5734 y 6052. El doc. 5101 incluye este patache en la escuadra de Andalucía.

²⁴⁸¹ Doc. 1283.

quedando agregado a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁴⁸² Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrado en la armada del conde de Santa Gadea.²⁴⁸³

Incorporado a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio sobre La Coruña; entró con Leyva en Vivero entre los días 20 y 21 sufriendo vías de agua.²⁴⁸⁴ El 7 de julio se reunió con el resto de la armada en La Coruña.²⁴⁸⁵

Fue uno de los dos pataches designados por Medina Sidonia el 26 de julio para acompañar las tres galeras de Medrano como consecuencia de lo que este le había manifestado sobre las dificultades de seguir a la armada, por ser mucha la mar para las galeras y que si el tiempo le forzase se adelantaría y dirigiría a Francia.

A las 10.00 horas del día 27, al aumentar el temporal de forma tal que sus buques no podían soportar más la mar de proa y amura, se vio obligado a arribar y quedar de empopada hacia Francia, con los treos dados.²⁴⁸⁶ Así navegaron las galeras, siempre en compañía del patache, el resto del día y la noche siguiente. Puesto que los pilotos aconsejaban a Medrano no tomase los puertos de la Bretaña francesa por ser peligrosos, optó por dirigirse a España.²⁴⁸⁷ Al amanecer del día 28, con el tiempo más bonancible, el general de las galeras como no avistaba la *Princesa* sospechó que había arrumbado a Bretaña.²⁴⁸⁸

El 29, la galera capitana disparó un cañonazo y se puso a la voz sucesivamente con los mandos subordinados para consultar la mejor decisión que debía adoptar, no obstante ser su opinión la de reunirse con la armada. El maestre del patache replicó que seguiría a donde le mandasen, mientras el capitán de la *Bazana* requirió poner rumbo a la tierra más cercana porque su barco se iba anegando. Estas circunstancias y la consideración de hallarse el grueso de la armada muy lejos, forzaron al general Medrano a dirigirse definitivamente a España, poniendo rumbo a Santander. Simultáneamente destacó el patache *Nuestra Señora de Gracia* a la costa de Francia para intentar la localización de la galera *Princesa*, debiendo proceder hacia dicha capital montañesa para reunirse con la capitana y la *Bazana* en caso de no hallarla.²⁴⁸⁹

La descubierta del patache resultó infructuosa, por lo que la noche del mismo día 29 volvió de nuevo a la conserva de la capitana que llevaba la *Bazana* remolcada. A mediodía del sábado 30, la formación sufrió los efectos de una galerna típica del Cantábrico. Al anochecer del mismo día los tres navíos dejaron de verse mutuamente; el patache descubrió el cabo Machichaco y se dedicó a barajar la costa en busca de las galeras hasta fondear en la concha de San Sebastián a mediodía del 31 de julio.²⁴⁹⁰ Quedó reparado de sus averías hacia el 19 de agosto, al mismo tiempo que su dotación era socorrida preparándose para trasladarse a La Coruña con los hombres de las galeras naufragadas y la *Princesa*.²⁴⁹¹ El patache aún permanecía en San Sebastián el 23 de septiembre cuando regresaron allí los primeros restos de las escuadras de Recalde, Oquendo y Ojeda. Tenía entonces 36 hombres de mar y 41 soldados de la compañía de Claudio Beamonte.²⁴⁹² El primero de octubre se reducía a 12 hombres de mar y 29 soldados.²⁴⁹³ Hacia el 20 de octubre estaba en Santander.²⁴⁹⁴ En este puerto, el 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 30 hombres,²⁴⁹⁵ y dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar el patache.²⁴⁹⁶ Pasó a Ferrol, donde se encontraba el 24 de septiembre de 1590 agregado a la armada de Alonso de Bazán con 20 hombres

²⁴⁸² Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁴⁸³ Doc. 2316.

²⁴⁸⁴ Docs. 5360 y 5379.

²⁴⁸⁵ Doc. 5669.

²⁴⁸⁶ Velas cuadradas o redondas que llevan las embarcaciones latinas cuando navegan de empopada con vientos fuertes.

²⁴⁸⁷ Doc. 5995.

²⁴⁸⁸ *Ibidem*.

²⁴⁸⁹ Docs. 5995 y 6052.

²⁴⁹⁰ Docs. 5957, 5959, 5995 y 6052.

²⁴⁹¹ Docs. 6200 y 6302. La gente de cabo del patache consta en el doc. 6303.

²⁴⁹² Doc. 6507.

²⁴⁹³ Doc. 6599.

²⁴⁹⁴ Doc. 6772. Continuaba allí a fines de diciembre (doc. 6966).

²⁴⁹⁵ Doc. 6861.

²⁴⁹⁶ Doc. 6866.

de mar.²⁴⁹⁷ Llegó a Santander el 12 de junio de 1591.²⁴⁹⁸ Las vicisitudes posteriores de este patache son desconocidas.

Patache *La Concepción de Nuestra Señora, de Lastero*

De construcción cantábrica, procedencia de Castro Urdiales.

Porte: 75 toneladas de sueldo, unos 62 toneles machos.²⁴⁹⁹

Dimensiones estimadas: eslora 15,50; manga 4,37; puntal 2,87 m.

Armamento: Montó en la jornada seis piezas de artillería de hierro colado.²⁵⁰⁰

Dotación: Dueño, capitán y maestre Francisco de Lastero Jimeno y piloto, Bartolo o Bartolomé de San Juan, ambos vecinos de Castro Urdiales.²⁵⁰¹

En Lisboa, gente de mar, 29 hombres; gente de guerra, 20 hombres. En La Coruña, 18 hombres de mar, sin infantería.²⁵⁰²

Historial: Embargado en Castro Urdiales por Martín de Bertendona el 12 de abril de 1586, quedó alistado el primero de mayo.²⁵⁰³ Salió de esta villa el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde y llegó a Lisboa a principios de septiembre, quedando agregado a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁵⁰⁴ El 16 de julio de 1587 partió con la armada de este general, para participar hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y proteger la recalada de las flotas de Indias.²⁵⁰⁵

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁵⁰⁶

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionado de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones particulares de este patache. Empezado el regreso a España, mantuvo la conserva del galeón *San Martín* hasta que apartado del grueso de la armada el 27 de agosto, quedó dentro de un grupo formado por la nave *La Anunciada*, una urqueta y otros tres pataches que arribó el 14 de septiembre en Scatterry Roads, sobre Kiltrush, en el río Shannon (Irlanda). El día 15, la urca *La Barca de Dancig* tomó el mismo fondeadero, también en muy malas condiciones. Las vías de agua de esta fueron estancadas por los carpinteros y calafates de *La Anunciada*, cosa que no consiguieron realizar en su propio buque. Decidido el abandono de la nave por el mal estado, a partir del día 16 se trasbordaron sus cargos al resto de los navíos; el patache *La Concepción* embarcó dos pedreros de a 15 libras de bala, dos esmeriles de a 3 o 4 libras de bala, pólvora y bastimentos. Finalizada la operación se pegó fuego a *La Anunciada* el día 21 y el grupo de navíos salió a la mar para dirigirse directamente a España.

El mismo día de abandonar el fondeadero irlandés avistaron una nave de la escuadra de Oquendo. El sargento de infantería Alonso de Porres fue destacado para hablar con ella; respondió «que no sabían en la parte donde estaban, ni llevaban piloto ni maestre ni capitán porque se habían muerto y que padecían mucha necesidad de bastimentos». Siguió al grupo hasta que por temporal, la misma noche del encuentro, los pataches y urcas se separaron de ella.²⁵⁰⁷ El patache llegó a Castro Urdiales el 4 de octubre con 30 soldados de la compañía del capitán Gonzalo de Monroy Enríquez al mando del sargento Alonso de Porres, todos procedentes de la nave *Anunciada*, quien hizo relación del suceso,²⁵⁰⁸

²⁴⁹⁷ MN, SB, ms. 391, doc. 1066.

²⁴⁹⁸ BN, Ms. 11307, fols.78-90.

²⁴⁹⁹ Docs. 5052 y 6772; Apéndice VIII.

²⁵⁰⁰ Docs. 5052 y 5122.

²⁵⁰¹ Docs. 1283, 4549 y 7182. El doc. 5673 da como maestre a Bartolomé de San Juan en julio de 1588.

²⁵⁰² Docs. 5052 y 5734.

²⁵⁰³ Doc. 1283.

²⁵⁰⁴ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁵⁰⁵ Docs. 2273 y 2339.

²⁵⁰⁶ Doc. 5361.

²⁵⁰⁷ Doc. 6624. Quizá se trataba de la nao *San Esteban* que naufragó probablemente en la noche del 21 al 22 de septiembre sobre Doonbeg, al sur de Mutton Island, un poco al norte del estuario del Shannon donde el grupo de *La Anunciada* estuvo fondeado una semana.

²⁵⁰⁸ Docs. 6469, 6530, 6547, 6623, 6624 y 7162; MARTIN & PARKER, p. 236. Previamente habían sido detectadas siete velas en la boca del estuario del Shannon hacia Carrigaholt (Clare) que debían ser estas (doc. 6469).

mientras Pedro de Albisua y Juan de los Ríos rendían cuentas de los bastimentos, artillería y municiones salvados de la nave levantisca y que el patache traía a bordo.²⁵⁰⁹

El patache pasó a Santander en octubre de 1588 y seguía a cargo de Bartolo o Bartolomé de San Juan.²⁵¹⁰ Sirvió hasta el 4 de agosto de 1589 en que fue despedido todavía al mando del mismo maestro.²⁵¹¹

Zabra *La Trinidad*

De construcción cantábrica de antes de 1583, procedencia de Castro Urdiales.

Porte: 40 toneles machos y 40 toneladas de sueldo.²⁵¹² Cobraba 27 escudos mensuales.²⁵¹³

Dimensiones estimadas: eslora 15,52; manga 4,14; puntal 1,98 m.

Armamento: En la jornada de 1588 montó dos piezas de artillería de bronce.²⁵¹⁴

Dotación: Propiedad de Lope García de la Torre y maestro Alonso de Lastero, vecino de Castro Urdiales, al ser embargada. En julio de 1588, en La Coruña, el maestro y posiblemente dueño era Domingo Larrea.²⁵¹⁵

En Lisboa, gente de mar, 23 hombres. En La Coruña, 24 de mar.²⁵¹⁶

Historial: Participó en la jornada de la isla Tercera de 1583 con la armada del marqués de Santa Cruz, al mando de Juan de Marón.²⁵¹⁷ Fue embargada en Castro Urdiales el primero de mayo de 1586 con 31 personas.²⁵¹⁸ Salió de esta villa el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde y llegó a Lisboa a principio de septiembre, quedando agregada a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁵¹⁹ Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrada en la armada del conde de Santa Gadea.²⁵²⁰

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁵²¹

Se hizo de nuevo a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta zabra.

Emprendido el regreso a España, su destino final es incierto. Los historiadores anglosajones la identifican con una embarcación de la armada que el 15 de septiembre de 1588 entró en la bahía de Tralee (condado de Kerry), probablemente la zabra *La Trinidad* de 40 a 50 toneladas, que se rindió el 17 y naufragó dos días más tarde. Llegaron a tierra 24 supervivientes de los que dos, al parecer, eran criados del Duque; fueron conducidos al castillo de Sir Edward Denny, sumariamente interrogados por orden de su esposa e inmediatamente ejecutados.²⁵²²

Sin embargo, una zabra del mismo nombre se hallaba en Santander hacia el 20 de octubre y el 20 de noviembre²⁵²³ y fue despedida en Ferrol el 4 de agosto de 1590 cuando era maestro Domingo de Laredo.²⁵²⁴

²⁵⁰⁹ Docs. 6754, 6755 y 7162.

²⁵¹⁰ Docs. 7162 y 7182.

²⁵¹¹ AGS, CS, S. serie, leg. 296 (expediente de Joan Miñano, escribano).

²⁵¹² Apéndice VIII.

²⁵¹³ Doc. 6864.

²⁵¹⁴ Docs. 5052 y 5122.

²⁵¹⁵ Docs. 871, 1283, 2316, 5673 y 7182.

²⁵¹⁶ Docs. 5052 y 5734.

²⁵¹⁷ PAZZIS, p. 237.

²⁵¹⁸ Doc. 1283.

²⁵¹⁹ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁵²⁰ Doc. 2316.

²⁵²¹ Doc. 5361.

²⁵²² Docs. 6469, 6547 y 6637; MARTIN & PARKER, p. 235; FALLON, pp. 196 a 200. La crueldad de Denny llegó a conocimiento del espía Marco Antonio Messía, quien expuso las razones de su odio a los españoles (doc. 6575).

²⁵²³ Docs. 6772 y 6864.

²⁵²⁴ AGS, CS, S. serie, leg. 296 (expediente de Joan de la Rosada, escribano).

Zabra Nuestra Señora de Castro o Santa María de Castro

De construcción cantábrica. Procedencia de Castro Urdiales.

Porte estimado: 50 toneladas de sueldo unos 40 toneles machos.²⁵²⁵

Dimensiones estimadas: eslora 15,52; manga 4,14; puntal 1,98 m.

Armamento: En la jornada de 1588 montó dos piezas de artillería de bronce.²⁵²⁶

Dotación: Capitán y maestro Francisco de Galván, vecino de Castro Urdiales.²⁵²⁷

En Lisboa, gente de mar, 26 hombres. En La Coruña, 18 de mar.²⁵²⁸

Historial: Participó al mando de Pedro de Carança en la jornada de la isla Tercera de 1583 con la armada del marqués de Santa Cruz.²⁵²⁹ Fue embargada en Castro Urdiales el primero de mayo de 1586 con 30 personas.²⁵³⁰ Salió de la villa el 25 de agosto siguiente con la escuadrilla de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde y llegó a Lisboa a principios de septiembre, quedando agregada a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁵³¹ Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrada en la armada del conde de Santa Gadea.²⁵³²

Incorporada a las fuerzas del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁵³³

Estaba de nuevo en la mar el 22 de julio una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta zabra. El 19 de septiembre de 1588, al regresar a España en conserva del galeón *San Martín*, zozobró por fuerte temporal cuando reconocía la costa española; pereció toda su gente según información hecha ante el alcalde mayor de la villa de Castro Urdiales.²⁵³⁴

Zabra San Andrés o Santo Andrés

De construcción cantábrica. Procedencia de Castro Urdiales.

Porte: 40 toneles machos y 40 toneladas de sueldo.²⁵³⁵

Dimensiones estimadas: eslora 15,52; manga 4,14; puntal 1,98 m.

Armamento: En la jornada montó dos piezas de artillería de bronce.²⁵³⁶

Dotación: Era de Lope de Peñaredonda o Peña Redondo y maestro Domingo de Somarriva, vecino de Castro Urdiales, al ser embargada,²⁵³⁷ y después Pedro de Somarriva.²⁵³⁸

En Lisboa, gente de mar, 15 hombres. En La Coruña, 17 de mar.²⁵³⁹

Historial: Fue embargada en Castro Urdiales el primero de mayo de 1586 con 30 personas.²⁵⁴⁰ Salió de esta villa el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde; llegó a Lisboa a principios de septiembre, quedando agregada a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁵⁴¹ Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrada en la armada del conde de Santa Gadea.²⁵⁴²

²⁵²⁵ Apéndice VIII.

²⁵²⁶ Docs. 5052 y 5122.

²⁵²⁷ Docs. 871, 2316, 5673 y 7182.

²⁵²⁸ Docs. 5052 y 5734.

²⁵²⁹ PAZZIS, p. 237.

²⁵³⁰ Doc. 1283.

²⁵³¹ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁵³² Doc. 2316.

²⁵³³ Doc. 5361.

²⁵³⁴ AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f. (expediente de Antón de Rasines); ECHAVARRÍA, p. 144.

²⁵³⁵ Apéndice VIII.

²⁵³⁶ Docs. 5052 y 5122.

²⁵³⁷ Docs. 871, 1283, 2316 y 5673.

²⁵³⁸ Doc. 7182.

²⁵³⁹ Docs. 5052 y 5734.

²⁵⁴⁰ Doc. 1283.

²⁵⁴¹ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁵⁴² Doc. 2316.

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁵⁴³ Salió de nuevo a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta zabra.

Emprendido el regreso de la armada a España, el primero de octubre y hacia el 20 siguiente ya se encontraba en Santander con 19 hombres de mar.²⁵⁴⁴ Posteriormente sería destinada a la Bretaña francesa donde sirvió un año.²⁵⁴⁵ Las vicisitudes posteriores de esta zabra son desconocidas.

Zabra La Concepción de Nuestra Señora o Nuestra Señora de la Concepción, de Somarriva

De construcción cantábrica. Procedencia de Castro Urdiales.

Porte estimado: 50 toneladas de sueldo, unos 40 toneles machos.²⁵⁴⁶

Dimensiones estimadas: eslora 15,52; manga 4,14; puntal 1,98 m.

Armamento: En la jornada de 1588 montó cuatro piezas de artillería, dos de bronce y dos de hierro colado.²⁵⁴⁷

Dotación: Dueño, capitán, maestre y piloto Sancho de Somarriva, vecino de Castro Urdiales.²⁵⁴⁸

En Lisboa, gente de mar, 31 hombres. En La Coruña, 18 de mar.²⁵⁴⁹

Historial: Participó en la jornada de la isla Tercera con la armada del marqués de Santa Cruz (1583). Fue embargada en Castro Urdiales el primero de mayo de 1586 con 31 hombres a bordo.²⁵⁵⁰ Salió de allí el 25 de agosto siguiente con la escuadrilla de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde y llegó a Lisboa a principio de septiembre, quedando agregada a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁵⁵¹ Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrado en la armada del conde de Santa Gadea.²⁵⁵²

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁵⁵³

Se hizo a la mar de nuevo el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta zabra. En la navegación de regreso a España tras el combate de Gravelinas, se perdió en aguas de Noruega o Dinamarca. «La dicha zabra se iba a fondo, dice una escritura, respecto de haber quedado malparada de la refriega, y dieron caza a un navío escocés y le rindieron y tomaron, y se embarcó la gente en él, dejando la dicha zabra y vinieron a la villa de Santander.»²⁵⁵⁴

Zabra La Concepción, de Valmaseda

De construcción cantábrica. Procedencia de Castro Urdiales.

Porte estimado: 50 toneladas de sueldo, unos 40 toneles machos.²⁵⁵⁵

Dimensiones estimadas: eslora 15,52; manga 4,14; puntal 1,98 m.

Armamento: En la jornada montó dos piezas de artillería de bronce.²⁵⁵⁶

²⁵⁴³ Doc. 5361.

²⁵⁴⁴ Docs. 6599 y 6772. Puede que sea la zabra *Santa Ana* del doc. 6966 de finales de diciembre.

²⁵⁴⁵ ECHAVARRÍA, p. 143.

²⁵⁴⁶ Apéndice VIII.

²⁵⁴⁷ Doc. 5122.

²⁵⁴⁸ Docs. 1283, 2316, 4549, 5673 y 7182.

²⁵⁴⁹ Docs. 5052 y 5734.

²⁵⁵⁰ Doc. 1283.

²⁵⁵¹ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁵⁵² Doc. 2316.

²⁵⁵³ Doc. 5361.

²⁵⁵⁴ AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f. (fenecimiento de cuentas de Sancho de Mena, marinero, y Sant Juan de Garvijos, artillero); ECHAVARRÍA, p. 144. El patache escocés tomó la última muestra el 25 de marzo de 1589. Garvijos profesó como fraile de la Orden de San Agustín en el convento del Santo Crucifijo de Burgos.

²⁵⁵⁵ Apéndice VIII.

²⁵⁵⁶ Docs. 5052 y 5122.

Dotación: Propiedad de San Juan de Carasa Samames y maestre Juan de Valmaseda al ser embargada con 32 hombres de mar.²⁵⁵⁷

Historial: Embargada en Castro Urdiales el primero de mayo de 1586.²⁵⁵⁸ Salió de allí el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde y llegó a Lisboa a principio de septiembre, quedando agregada a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁵⁵⁹

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588. El 10 de junio, aprovechando el viento favorable, fue despachada desde las costas portuguesas a Flandes por el duque de Medina Sidonia con el capitán Francisco Moresín a bordo, portador de una carta dirigida al duque de Parma donde le informaba sobre las vicisitudes del viaje desde que salió de Lisboa y sus necesidades. Iba acompañada del filibote que el capitán trajo a Lisboa.²⁵⁶⁰ La zabra con Moresín y Rodrigo de Avilés a bordo, inició el regreso desde Dunquerque el 14 de julio. El 22 descubrió la flota inglesa de Howard compuesta por cincuenta o sesenta navíos; ante la posibilidad de ser apresados por unos navíos que se acercaron a la zabra, se metieron en Le Conquet (Francia), donde permanecieron hasta el día 30. De nuevo en la mar, arrumbaron a Galicia y para tomar el puerto de Burela (Lugo) el 2 de agosto, sin tener noticia de la armada del duque de Medina Sidonia. Allí desembarcó Avilés mientras Moresín continuaba el viaje hasta llegar a La Coruña tras tocar en Ribadeo.²⁵⁶¹ Última muestra, el 20 de agosto de 1590 y después fue despedida.

Zabra Santa Catalina

De construcción cantábrica. Procedencia de Castro Urdiales.

Porte estimado: 50 toneladas de sueldo unos 40 toneles machos.²⁵⁶²

Dimensiones estimadas: eslora 15,52; manga 4,14; puntal 1,98 m.

Armamento: En la jornada de 1588 montó dos piezas de artillería de bronce y dos de hierro colado.²⁵⁶³

Dotación: Dueño Rodrigo Galván; maestre y piloto Juan de Ornoas u Ornaz u Ornas, y después, posiblemente, San Juan de Somarriva y Pedro de Liendo.²⁵⁶⁴

En Lisboa, gente de mar, 23 hombres. En La Coruña, 20 de mar.²⁵⁶⁵

Historial: Embargada en Castro Urdiales el primero de mayo de 1586.²⁵⁶⁶ Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrada en las escuadras del conde de Santa Gadea.²⁵⁶⁷

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión originada por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁵⁶⁸

Salió de nuevo a la mar con el resto de la armada el 22 de julio una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Fue uno de los navíos enviados por Medina Sidonia para lograr la concentración de los buques dispersos tras el temporal del 28 de julio de 1588 cuando navegaban hacia Inglaterra. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta zabra. Regresó a España en fecha no bien determinada. El 18 de noviembre de 1588 estaba en Santander donde tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 16 hombres.²⁵⁶⁹

²⁵⁵⁷ Docs. 871, 1283, 2316, 5673 y 7182. Valmaseda continuaba de maestre en 1588 (doc. 4922).

²⁵⁵⁸ Doc. 1283.

²⁵⁵⁹ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁵⁶⁰ Docs. 5306, 5307, 5323 y 5673. Moresín llevaba orden de arrojar los despachos al agua si era avistado por el enemigo y existía riesgo de ser apresado (doc. 5321). Días más tarde el capitán llegó a Flandes e informó de su comisión al duque de Parma el 22 de junio (doc. 5364).

²⁵⁶¹ Doc. 6085. Al arribar a La Coruña, Moresín informó a Cerralbo sobre los sucesos de la armada.

²⁵⁶² Apéndice VIII.

²⁵⁶³ Doc. 5122.

²⁵⁶⁴ Docs. 4549, 5673 y 7182.

²⁵⁶⁵ Docs. 5052 y 5734.

²⁵⁶⁶ Doc. 1283.

²⁵⁶⁷ Doc. 2316.

²⁵⁶⁸ Doc. 5361.

²⁵⁶⁹ Doc. 6861.

Posteriormente a la jornada de 1588, fue destinada con la zabra *San Juan* de Diego de Carasa y el patache *La Concepción* de Francisco Lastero Jimeno a llevar correos para el duque de Parma, transportes, avisos y obtener información de las actividades del enemigo. En uno de sus viajes como aviso peleó con una embarcación inglesa y la rindió; «y trajeron un navío con diez ingleses, habiendo peleado y quemádoles cuatro hombres».²⁵⁷⁰ El 24 de septiembre de 1590 se encontraba en Ferrol agregada a la armada de Alonso de Bazán.²⁵⁷¹ De allí salió el 12 de agosto de 1591 y participó con 15 hombres de mar en la jornada de las Azores, donde el general español sorprendió a lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de setiembre, forzándole el día siguiente al abandono de las aguas del archipiélago; de este modo se salvaron las flotas; entró en Lisboa el 12 de octubre.²⁵⁷² Las vicisitudes posteriores de esta zabra son desconocidas.

Zabra *La Asunción de Nuestra Señora* o *La Concepción de Nuestra Señora*

De construcción cantábrica. Procedencia de Castro Urdiales.

Porte estimado: 50 toneladas de sueldo, unos 40 toneles machos.²⁵⁷³ Cobraba 27 escudos mensuales.²⁵⁷⁴

Dimensiones estimadas: eslora 15,52; manga 4,14; puntal 1,98 m.

Armamento: En la jornada montó dos piezas de artillería de bronce.²⁵⁷⁵

Dotación: Dueño Martín de Ontón; maestre Diego de la Granda, vecino de Castro Urdiales.²⁵⁷⁶

En Lisboa, gente de mar, 23 hombres. En La Coruña, 18 de mar.²⁵⁷⁷

Historial: Embargada en Castro Urdiales el primero de mayo de 1586 con 30 personas.²⁵⁷⁸ Salió de esta villa el 25 de agosto siguiente con la armada de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde y llegó a Lisboa a principio de septiembre, quedando agregada a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁵⁷⁹ Llevó bastimentos y pertrechos de Cádiz a Lisboa en julio de 1587 integrada en la armada del conde de Santa Gadea.²⁵⁸⁰

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión originada por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día.²⁵⁸¹

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta zabra. De regreso a España tras el combate de Gravelinas, el primero de octubre se encontraba en Santander con 16 hombres de mar.²⁵⁸² Las vicisitudes posteriores de esta zabra son desconocidas.

Zabra *San Juan Bautista*, de Carasa

De construcción cantábrica. Procedencia de Castro Urdiales.

Porte estimado: 50 toneladas de sueldo unos 40 toneles machos.²⁵⁸³

Dimensiones estimadas: eslora 15,52; manga 4,14; puntal 1,98 m.

Armamento: En la jornada de 1588 montó dos piezas de bronce.²⁵⁸⁴

²⁵⁷⁰ ECHAVARRÍA, p. 143.

²⁵⁷¹ MN, SB, ms. 391, doc. 1066.

²⁵⁷² MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

²⁵⁷³ Apéndice VIII.

²⁵⁷⁴ Doc. 6864.

²⁵⁷⁵ Docs. 5052 y 5122.

²⁵⁷⁶ Docs. 871, 1283, 5673 y 7182.

²⁵⁷⁷ Docs. 5052 y 5734.

²⁵⁷⁸ Doc. 1283.

²⁵⁷⁹ Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁵⁸⁰ Doc. 2316.

²⁵⁸¹ Doc. 5361.

²⁵⁸² Doc. 6599.

²⁵⁸³ Apéndice VIII.

²⁵⁸⁴ Doc. 5122.

Dotación: Era de Diego Marmolejo, de Sevilla, y maestre Martín de Solórzano, vecino de Castro Urdiales, al ser embargada²⁵⁸⁵ y después, Diego de Carasa²⁵⁸⁶ y Juan de la Zabra, con el que salió de La Coruña;²⁵⁸⁷ piloto Juan Gordon, de Castro Urdiales.²⁵⁸⁸

En Lisboa, gente de mar, 23 hombres. En La Coruña, 29 de mar.²⁵⁸⁹

Historial: Participó en la jornada de la isla Tercera de 1583 con la armada del marqués de Santa Cruz al mando de Juan Gordon.²⁵⁹⁰ Fue embargada en Castro Urdiales el primero de mayo de 1586 con 30 personas a bordo.²⁵⁹¹ Salió de esta villa el 25 de agosto siguiente integrada en la escuadrilla de Antonio Hurtado de Mendoza para unirse en la mar a la de Recalde; llegó a Lisboa a principios de septiembre, quedando agregada a las fuerzas del marqués de Santa Cruz.²⁵⁹² El 16 de julio de 1587 salió a la mar con la armada del marqués de Santa Cruz, participando hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y para proteger la recalada de las flotas de Indias.²⁵⁹³

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión originada por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19.²⁵⁹⁴

Salió de nuevo a la mar con el resto de la armada el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Fue uno de los navíos enviados por Medina Sidonia para lograr la concentración de los buques dispersos tras el temporal del 28 de julio cuando navegaban hacia Inglaterra. Las relaciones de los encuentros con la flota inglesa del 31 de julio al 8 de agosto no citan actuaciones destacables de esta zabra. Regresó a España y el primero de octubre se encontraba en Santander con 15 hombres de mar.²⁵⁹⁵ El 18 de febrero de 1589 permanecía en el mismo puerto.²⁵⁹⁶

Posteriormente a la jornada de 1588 fue destinada con la zabra *Santa Catalina* y el patache *La Concepción* de Francisco Lastero Jimeno a llevar correos para el duque de Parma, transportes, avisos y obtener información de las actividades del enemigo.²⁵⁹⁷ Más tarde sería destacada a Bretaña donde sirvió un año.²⁵⁹⁸ Se perdió por temporal sobre la costa de la punta de Santa Marta cerca de Cascaes (Portugal) hacia 1591, al mando del mismo Solórzano.²⁵⁹⁹

LA ESCUADRA DE GALEAZAS DE NÁPOLES²⁶⁰⁰

Con la idea de reforzar la armada de Lisboa, el Rey ordenó el 12 de noviembre de 1586 a Juan de Zúñiga, conde de Miranda, virrey de Nápoles, alistar cuatro de las seis galeazas que tenía a su cargo (*San Lorenzo*, *Napolitana*, *Zúñiga* y *Girona*) y dos naves raguseas (*Santa María de Visón* y *Santa Anunciada*), llevando a bordo la infantería del maestre de campo Alonso de Luzón.²⁶⁰¹ Al mando de Juan de Acuña, partieron de Nápoles el 6 de mayo²⁶⁰² y llegaron a Cádiz el 9 de julio tras hacer escala en Cerdeña, Ibiza, Cartagena y Gibraltar.²⁶⁰³

Entonces, tanto las galeazas como las naves procedentes de Nápoles y Sicilia, las urcas y la escuadra de Andalucía reunidas en la bahía gaditana pasaron a incorporarse a las galeras del conde de Santa

²⁵⁸⁵ Docs. 871, 1283 y 7182.

²⁵⁸⁶ Docs. 2316 y 7182.

²⁵⁸⁷ Doc. 5673.

²⁵⁸⁸ Doc. 4549.

²⁵⁸⁹ Docs. 5052 y 5734.

²⁵⁹⁰ PAZZIS, p. 237.

²⁵⁹¹ Doc. 1283.

²⁵⁹² Docs. 871 y 875, 923, 938 y 940. Los pataches y zabras de Hurtado de Mendoza desempeñaron comisiones en las costas de Portugal (doc. 1069).

²⁵⁹³ Docs. 2273 y 2339.

²⁵⁹⁴ Doc. 5361.

²⁵⁹⁵ Doc. 6599.

²⁵⁹⁶ Doc. 7064.

²⁵⁹⁷ ECHAVARRÍA, pp. 142 y 143.

²⁵⁹⁸ *Ibidem*, p. 155; puede que en esta época fuese maestre Juan Gordon (doc. 7182).

²⁵⁹⁹ AGS, CS, S. serie, leg. 296, exp. de Martín de Solórzano.

²⁶⁰⁰ Para todo lo referente a este tipo de buque consultar OLESA, *La galera en la navegación...*

²⁶⁰¹ Docs. 992, 993, 1196 y 1543.

²⁶⁰² Doc. 1686. Transportaban a España 26 piezas de artillería entre otros pertrechos y municiones (doc. 1687).

²⁶⁰³ Docs. 1633, 2287 y 2327. Las galeazas y naves habían llegado a Cartagena el 29 de mayo (docs. 1960 y 1961).

Gadea. A su mando salieron a la mar el 11 de julio de 1587 y fondearon en Lisboa el 4 de agosto,²⁶⁰⁴ siendo agregadas a la armada del marqués de Santa Cruz.²⁶⁰⁵ Mientras las dos naves raguseas pasaban a la escuadra de Levante, las cuatro galeazas quedaron más tarde agrupadas en una escuadra al mando de Alonso Martínez de Leyva por real orden del 25 de junio de 1587,²⁶⁰⁶ y posteriormente, al de Hugo de Moncada por cédula de Su Majestad de 5 de febrero de 1588, en relevo de Juan de Acuña que las había traído de Nápoles.²⁶⁰⁷ Eran las siguientes:

Galeaza *San Lorenzo*, capitana

Construida en las atarazanas de Nápoles hacia 1583.²⁶⁰⁸ Era de veinticinco bancos por banda y seis remeros por banco en plantilla.²⁶⁰⁹ Considerado como buen barco y muy fuerte.²⁶¹⁰ Según MARTIN & PARKER, la obra muerta iba pintada de rojo como el resto de las galeazas. Arbolaba tres palos para aparejo redondo.²⁶¹¹

Porte estimado: unas 500 toneladas de arqueo, 500 toneles machos.²⁶¹²

Dimensiones estimadas: eslora 40; manga 11; puntal 4,30 m.²⁶¹³

Armamento: En la jornada de 1588 montaba ocho cañones, dos cañones bastardos, dos medias culebrinas, seis pedreros, ocho sacres, cuatro medios sacres y veinte falcones y esmeriles, en total 50 piezas de artillería.²⁶¹⁴ A proa y popa llevaba sendas parejas de cañones de batir.²⁶¹⁵

Dotación: Iba a bordo Hugo de Moncada, general de la escuadra de galeazas. Primer patrón Marcelo Passaro y en 1586, Federico Judice o Judiche o Juderichi hasta su pérdida,²⁶¹⁶ cómitre real, Juan de Quirola;²⁶¹⁷ cómitre de la medianía, Jusepe Sanremo; piloto Nicolás de Cristóbal.²⁶¹⁸ Cirujano mayor de las galeazas, el licenciado Pablo de Cuevas.²⁶¹⁹ Capellán, el sacerdote don Ángel, napolitano.²⁶²⁰

En Lisboa, gente de mar, 124 hombres; gente de guerra, 262 hombres (144 de la compañía de Luis Macián o Maycián y 118 de Juan Pérez de Loaysa). En La Coruña, 124 de mar y 244 de guerra.²⁶²¹ Chusma al salir de Nápoles en mayo de 1587, 282 forzados, esclavos y buenaboyas; en Lisboa, el 19 de enero de 1588, 238 entre todos, a falta de 62 para completar seis remeros por banco.²⁶²²

Historial: Al mando de Juan Ruiz de Velasco quizá intervino con la armada de Álvaro de Bazán en la campaña de las Azores en 1583.²⁶²³ Llegó a Cádiz el 9 de julio de 1587 junto con el resto de las galeazas y las naves *Santa Anunciada* y *Nuestra Señora de Visón*, que lo hicieron el mismo día 9 y otra el 11, todas procedentes de Nápoles de donde habían partido el 6 de mayo.²⁶²⁴ La *San Lorenzo* salió de Cádiz

²⁶⁰⁴ Docs. 1958, 1962, 1968, 2314, 2315 y 2513. La armada de Santa Gadea estaba compuesta por 82 navíos.

²⁶⁰⁵ Recalde pasó el 21 de octubre de 1587 una minuciosa revista a las galeazas e informó de muchas particularidades (doc. 3151). Otra revista a cargo del proveedor portugués Luis César se verificó tres días después (doc. 3176).

²⁶⁰⁶ Doc. 2150.

²⁶⁰⁷ Docs. 2062, 4015 y 4045. Elegido entre una terna propuesta por el Consejo de Guerra (doc. 3769). Véase la introducción al vol. III, t. I, cap. 6.

²⁶⁰⁸ El historiador Luis Cabrera de Córdoba asistió a su fábrica (CABRERA, p. 299); debió de ser entre 1583 y 1584 cuando era escribano de ración del primer duque de Osuna, virrey de Nápoles.

²⁶⁰⁹ Doc. 3793. El inventario de los cargos entregados en Nápoles figura en el doc. 1667.

²⁶¹⁰ Doc. 6137.

²⁶¹¹ Doc. 5378.

²⁶¹² Apéndice VIII.

²⁶¹³ Para el porte y dimensiones de las cuatro galeazas véase CASADO, en *Los barcos españoles del siglo XVI...*, p. 223.

²⁶¹⁴ Docs. 1667, 5052, 5122, 6877 y 6896. En el primer documento se detallan las 50 piezas de artillería embarcadas antes de la salida de Nápoles en mayo de 1587. En el doc. 6877 se describen las 29 piezas de artillería y ocho versos de bronce depositados en Dunquerque salvados tras el naufragio de la galeaza.

²⁶¹⁵ Doc. 6877. El doc. 2903 indica que cada galeaza debía llevar un cañón de crujía de 40 libras de bala.

²⁶¹⁶ El duque de Medina Sidonia nombró a Judici como tenedor de bastimentos de la armada cuando arribó a La Coruña (AGS, GA, leg. 244-259).

²⁶¹⁷ Doc. 3177.

²⁶¹⁸ AGS, CS, S. serie, leg. 293, s.f. El 7 de marzo de 1588, Su Majestad delegó en Medina Sidonia el nombramiento de capitán de la galeaza *San Lorenzo*, insignia de Hugo de Moncada (doc. 4430).

²⁶¹⁹ AGS, GA, leg. 247-107.

²⁶²⁰ Doc. 7012.

²⁶²¹ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444). El doc. 5673 de 11 de julio da 124 de gente de mar y 242 de guerra.

²⁶²² Doc. 3793.

²⁶²³ PAZZIS, p. 235.

²⁶²⁴ Doc. 2287.

el 11 de julio integrada en la armada del conde de Santa Gadea destinada a llevar a Lisboa bastimentos y efectos para las fuerzas que allí se estaban reuniendo. Llevaba a bordo al general Alonso Martínez de Leyva como cabo de las galeazas.²⁶²⁵

Siguió en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo hasta que, tras la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio, una parte de ella quedó gobernando a la mar. La galeaza *San Lorenzo* arribó a La Coruña el miércoles 22 por la tarde en compañía de la *Girona*.²⁶²⁶

Salió de nuevo a la mar el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Como consecuencia de las acciones del 31 de julio, Medina Sidonia dispuso la modificación del dispositivo español que comenzó a ejecutarse en la mañana del primero de agosto. Así, las levantiscas de Martín de Bertendona y tres galeazas –*San Lorenzo*, *Girona* y *Napolitana*– pasaron a la retaguardia, quedando este sector de la formación al mando de Leyva en la nave *La Rata Encoronada*. A sugerencia de Recalde, las levantiscas también fueron reforzadas en la misma mañana con cuatro galeones de la escuadra de Portugal, sin duda para compensar la relativa debilidad artillera de las primeras. En total, quedaron en la retaguardia cuarenta navíos.

Sin embargo, la resolución final del Duque fue que la armada navegase en dos grandes agrupaciones, una de vanguardia a sus órdenes directas, y otra a retaguardia, la mitad al mando de Recalde y la otra mitad al de Alonso de Leyva. Las galeazas capitana, *Girona* y *Napolitana* se unieron a las fuerzas de Recalde para actuar en cualquier punto cuando fuese necesario, mientras que la *Zúñiga* se incorporó a la vanguardia del Duque.²⁶²⁷

El martes día 2, llegaron al galeón *San Martín*, Alonso de Leyva, Miguel de Oquendo y Juan Martínez de Recalde para exponer al Duque la necesidad de atacar con las galeazas ciertos navíos del enemigo separados, aprovechando la oportunidad de las favorables circunstancias de mar y falta de viento, ideales para el empleo de este tipo de navíos. Razonaron que con cualquier viento que saltase los ingleses acudirían a socorrerlos y la armada podría hacer lo mismo, provocando el tan ansiado combate. Medina Sidonia ordenó a Oquendo que se dirigiese a la capitana de las galeazas y mandase de su parte al general Hugo de Moncada cañonear dichos navíos, añadiendo a ello la promesa de cederle una encomienda de tres mil ducados de renta que Su Majestad había concedido a un hijo del Duque si tenía éxito en la misión que le confiaba.²⁶²⁸ Moncada y sus navíos comenzaron lentamente la aproximación a remo hacia la flota inglesa. Tardaron tanto que la amanecida les sorprendió a media legua de los navíos de Howard más a levante de la formación enemiga y a otro tanto de la armada;²⁶²⁹ no obstante, sembraron cierta inquietud en los ingleses por la suerte que podrían haber corrido algunos navíos pequeños destacados del grueso.²⁶³⁰

Poco más tarde, el *Triumph* de Frobisher acompañado de cinco navíos de la ciudad de Londres, junto con otras unidades menores hasta completar el número de once según fuentes españolas, se encontraban al sur de Portland Bill y próximos a la costa, a sotavento y alejados del grueso inglés a causa de no haber sido capaces de seguir el cambio de rumbo de Howard hacia al SSE. Las galeazas, que tras la infructuosa tentativa del amanecer habían sido también incapaces por su falta de maniobrabilidad de seguir al *San Martín* en su ataque al grueso británico, estaban en las proximidades del grupo de Frobisher a causa de las corrientes, circunstancia que fue observada por Medina Sidonia, quien envió una orden a Hugo de Moncada para que a remo y vela procurase atacar la citada agrupación enemiga. El mismo *San Martín* viró y a toda fuerza de vela acudió en apoyo de Moncada. Probablemente atrapadas por las fuertes corrientes de dos a tres nudos existentes en el canal formado entre las Shambles Rocks y la península de Portland, las galeazas no lograron aproximarse lo suficiente al *Triumph* –que las dotaciones españolas creían era una carraca portuguesa de la carrera de la India– para causarle daños apreciables, aparte de ser este y los navíos que navegaban en su conserva mucho más manejables; los ingleses consiguieron alejarse de la costa poco a poco y salir de la situación un tanto crítica en que se habían colocado, haciendo asimismo fuego con su artillería pesada sobre las galeazas. Puede que sea en

²⁶²⁵ Docs. 2327 y 2379.

²⁶²⁶ Doc. 5374.

²⁶²⁷ Doc. 5979.

²⁶²⁸ Docs. 6238, 6239 y 6814.

²⁶²⁹ Doc. 6656 y 6814. Los declarantes del primer relato, de la gente de la galeaza *Zúñiga*, evidentemente equivocaron la fecha del suceso que estiman como el 31 de julio, cuando en realidad fue el 2 de agosto.

²⁶³⁰ Docs. 6174 y 7105.

este momento cuando, según Vanegas, el Duque, que contemplaba la acción desde lejos, envió al capitán Gómez Pérez de las Mariñas para que se dirigiese a la galeaza capitana y le dijese al oído a Hugo de Moncada ciertas palabras injustas que, según se supo posteriormente, no eran favorables para el honor del general. Es de notar que las galeazas no estaban solas en su ataque, pues eran acompañadas por algunos navíos que habían combatido previamente con el grueso de Howard. Sin embargo, el resultado de la acción de todas formas fue infructuoso porque los enemigos cuando veían a los españoles intentar el abordaje, lo rehuían dejándose caer a sotavento.²⁶³¹

Al amanecer del día 3, la flota inglesa se había aproximado a la armada y destacó varios navíos con la intención de hostigar los buques más retrasados de la formación española, entre ellos, probablemente la urca capitana *El Gran Grifón* de Juan Gómez de Medina.²⁶³²

Se intercambió un vivo fuego de cañón entre los navíos ingleses más adelantados y el galeón *San Juan* de Recalde, a su vez apoyado por las galeazas *San Lorenzo* y la *Zúñiga* que tiraban por la popa con la artillería de guardatimones, manteniendo el puesto en formación para proteger a los retrasados.²⁶³³ En el combate intervinieron otros navíos de la armada,²⁶³⁴ pero casi todas las relaciones españolas destacan la acción de las dos galeazas, señalando que los tiros de una de ellas derribaron sobre la cubierta la verga de la gavia mayor de la capitana enemiga.²⁶³⁵ Tras hora y media de combate, a las nueve de la mañana, los ingleses rompieron el contacto, reincorporándose al grueso de su flota.²⁶³⁶

Al amanecer del 4 de agosto, seis leguas al sur del St. Catherine's Point de la isla Wight,²⁶³⁷ varios navíos de la armada habían quedado rezagados y por lo tanto más próximos al enemigo. El más alejado del grueso español era la urca *Duquesa Santa Ana*, seguida del galeón *San Luis* y la urca *Doncella*. Sir John Hawkins era el más cercano a estos navíos parados por la ausencia absoluta de viento y no quiso desaprovechar esta oportunidad, puso en el agua sus embarcaciones menores y con ellas bogando fue remolcado hacia los inermes navíos españoles. La maniobra, al ser observada por Alonso de Leyva, resueltamente se dirigió con su capitana *La Rata Encoronada* hacia los buques en apuros, acompañado por tres galeazas, la capitana *San Lorenzo*, la *Zúñiga* y la *Girona* y otros bajeles.

El *Victory* de Hawkins se aproximó tanto a *La Duquesa* que las lanchas remolcadoras entraron dentro del alcance de la mosquetería y arcabucería de la urca. El *Ark Royal*, seguido del *Golden Lion* de lord Thomas Howard junto con otros navíos también se hicieron remolcar en apoyo de Hawkins, por lo que se entabló una acción en toda regla. Según los ingleses, uno de los buques españoles tuvo que retirarse debido a su escora, otro perdió el fanal, mientras un tercero desarboló del bauprés, daños ligeros comparados con el éxito que supuso para Leyva liberar del acoso inglés a los navíos separados y reintegrarlos al cuerpo de la armada, al cabo de dos horas de cañoneo.²⁶³⁸

La galeaza capitana fondeó en Calais el día 6 y así permaneció en tensa espera, hasta que en la medianoche del 7 al 8 las dotaciones observaron desde la armada el encendido de ocho brulotes y el

²⁶³¹ Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6685, 6814, 6962 y 7105.

²⁶³² Suposición basada únicamente en la relación de Alonso Vanegas, quien señala «estuvo la urca capitana empeñada y diéronle más de cuarenta cañonazos». (Doc. 6814).

²⁶³³ Doc. 6683.

²⁶³⁴ Doc. 6814.

²⁶³⁵ Docs. 5996, 6098, 6236, 6238, 6239 y 6366. Tan solo Vanegas adjudicó a la almiranta de Recalde el disparo afortunado. Evaluó además en 130 los cañonazos disparados por la almiranta española y en 5.000 los efectuados en total por ambos contendientes, cifra quizá exagerada (doc. 6814). De todas formas el consumo de municiones debió ser notable en los navíos ingleses, de ahí la orden de envío urgente a la flota de Howard de la pólvora y balas encontradas en los navíos españoles apresados (doc. 5991). Las relaciones inglesas no mencionaron los combates de ese día ni, por supuesto, el desarbollo de la capitana inglesa, cuya identidad se desconoce pues el *Ark Royal* debe ser descartado. Los españoles casi siempre relacionaban la capitana enemiga con el *Triumph* de Frobisher desde las acciones del 31 de julio, por lo tanto y quizá fuese este el que sufriese la avería en el palo mayor. No es de descartar que el afectado pudo haber sido el *White Bear* de lord Sheffield, que reemplazó la verga mayor al finalizar la campaña (JKL, vol. II, p. 251). Sea cual fuese el que encabezó el ataque, este debió ser serio, pues una relación española dice que «nuestras naos quedaron maltratadas, principalmente las galeazas» (doc. 5996), no se comprende entonces la afirmación de una relación anónima inglesa de no haberse hecho apenas nada el 3 de agosto debido al consumo de municiones registrado en los combates anteriores (doc. 6174). Lo prueba también que las bajas sufridas aquel día por los españoles ascendieron a 60 muertos y 70 heridos (doc. 6814).

²⁶³⁶ Docs. 5996 y 6683. Según Coco Calderón el cañoneo duró una hora (doc. 6500) y tres para Luis de Miranda (doc. 6181). Una relación anónima española recalca que el enemigo «solo quería aprovechar del artillería por la confianza que tenía de ella y de artilleros y de la ligereza de sus navíos». (Doc. 6513).

²⁶³⁷ Doc. 6000.

²⁶³⁸ Docs. 5996, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6656, 6683 y 7105. El doc. 6656 no menciona para nada las averías en las galeazas, aunque asegura se batieron «con más de 30 naves de las del enemigo», lo cual es exagerado, escrito evidentemente para resaltar el éxito logrado con el salvamento. Debió ser una acción brillante por parte de ambos contendientes para que Petruccio Ubaldino la calificase de honorable (doc. 7105).

inicio de su aproximación en línea de frente. Vista la maniobra por la galeaza *San Lorenzo*, próxima al galeón *San Martín*, disparó una pieza de advertencia. Entonces el Duque ordenó abandonar el fondeadero y regresar a él una vez hubiese cesado el peligro.²⁶³⁹ Los brulotes pasaron entre la armada y la costa.²⁶⁴⁰ A causa de la confusión creada, la *San Lorenzo* quedó sin gobierno pues su timón tocó con el ancla o el cable de fondeo de la galeaza *Girona* o de la levantisca *La Rata*,²⁶⁴¹ aunque para el testigo presencial Fernando de Ayala, este último navío fue el causante de la colisión «con gran rotura de la popa» de la galeaza, momento aprovechado por los soldados y forzados para intentar pasarse a *La Rata* en medio de una gran confusión sin que nadie pudiese acudir en remedio de su navío.²⁶⁴²

Falta de gobierno, solo a remo, el viento y las corrientes la llevaban sin remedio hacia Calais, pero antes de entrar en puerto fondeó de nuevo. Simultáneamente, el mismo lunes día 8 al amanecer, Howard, encabezando el primer ataque inglés, se había percatado de la situación apurada en la que se encontraba el buque español y no pudiendo resistir la tentación de apresarlos, abandonó la caza de la armada como era su deber y estaba acordado, para dirigirse con el *Ark Royal* hacia la galeaza averiada. Al no tener suficiente sonda para aproximarse, envió varias embarcaciones menores, que iniciaron un cañoneo a distancia. En estas circunstancias la *San Lorenzo* levó, pero irremisiblemente quedó varada en los bancos cercanos a Calais, más a fuera del extremo del malecón del puerto. Quedó escorada de tal modo que le resultaba imposible el empleo eficaz de la artillería al producirse la bajamar a las 06.27 horas; en este momento, parte de la dotación y los forzados se arrojaron al agua para resguardarse en tierra. A bordo de la galeaza quedaron Hugo de Moncada y un puñado de hombres dispuestos a defenderla pues se aproximaban embarcaciones inglesas encabezadas por el navío *Margaret and John*, de Richard Tomson, con ánimo de atacarla. Howard, a su vez, envió la lancha del propio navío insignia con cerca de sesenta hombres al mando de su teniente Amyas Preston junto con otros caballeros. A continuación se desarrolló una fuerte escaramuza de media hora en la que Moncada resultó muerto de un mosquetazo en la cabeza, seriamente herido Preston, lo mismo que lo fue ligeramente John Watts, propietario del *Margaret*. Al ver a su general caído, cesó la resistencia española y muchos hombres abandonaron la galeaza arrojándose al agua. Posesionados del buque, los ingleses procedieron al saqueo durante más de una hora esperando la llegada de la pleamar que iba a producirse a las 12.39 horas para reflotar la galeaza y remolcarla o incendiarla.

La acción fue observada desde Calais; el gobernador Gourdan, tras una áspera discusión con Jorge Manrique y Bernabé de Pedroso que le habían encontrado en la rada, decidió destacar un emisario para reclamar a Tomson la entrega del buque español y su artillería, y que se abstuviese de quemarlo pues estaba encallada en la costa de su jurisdicción. De nuevo envió otro emisario para inquirir la respuesta de Howard, y los ingleses le dieron a entender que el propósito del almirante era de llevarse la galeaza si podían, o si no, quemarla. En plenos tratos, bien sea por haber recibido tal contestación o a causa de la agresión de unos ingleses a los emisarios franceses, el gobernador ordenó a las baterías del puerto abrir fuego sobre los británicos, lo que provocó la retirada de Howard y acompañantes para reanudar la persecución de la armada.²⁶⁴³ Era el momento esperado por los franceses para asaltar la galeaza y

²⁶³⁹ Doc. 6125.

²⁶⁴⁰ Docs. 6236 y 6500.

²⁶⁴¹ Para otros, el suceso ocurrió con el navío *San Juan de Sicilia* (docs. 6125 y 6236), mientras que Luis de Miranda informó que fueron dos galeazas y un navío los buques involucrados en el accidente; añadió que la *San Lorenzo* «se fue a vuelta de tierra, a un tiro de arcabuz donde estaba, para se aprestar». (Doc. 6181). Según Bernardino de Mendoza, los marineros y pilotos de la galeaza culpaban a Moncada de «no querer sacar el timón cuando ellos se lo decían y haberlo hecho después, cuando no le fue de provecho» (doc. 6118), en lo que coincide con el relato de Ayala (doc. 6685).

²⁶⁴² Doc. 6685. En esta relación, Ayala refiere que se aproximaron dos embarcaciones francesas para brindar auxilio y meter la galeaza en Calais, proposición que fue rechazada. Añade que hasta se intentó dar remolque al navío con una embarcación, pero faltó el cabo.

²⁶⁴³ Docs. 6058, 6071, 6072, 6076 a 6078, 6089, 6098, 6107, 6111, 6125, 6137, 6173, 6174, 6246 y 6358. Las horas de la bajamar y pleamar están extraídas de la tabla incluida en el apéndice XXVIII de este vol. V. Coco Calderón proporcionó el número de la dotación que iba en la galeaza: 134 hombres de mar, 312 de remo, el capitán Luis Macián y 130 soldados de su compañía y el capitán Juan Pérez de Loaysa y su compañía sin especificar número (doc. 6500). Según un caballero español apresado en la galeaza, entre otras cosas declaró que el disparo de mosquete que mató a Moncada «le perforó entre ambos ojos» (doc. 6071). De la galeaza murieron alrededor de 30 hombres y se salvaron más de 200. Un raguseo anónimo escribió que, aparte de Moncada, murió también «un tal de la casa Settanti que fue gobernador de Ibiza, con muchos otros, y muchos prisioneros, liberando a los italianos». (Doc. 6111). En carta de Mocenigo, embajador de Venecia en Francia, decía que a don Hugo le cortaron la cabeza y «a todos los demás españoles que estaban a bordo, mas dejaron libres a los italianos y los de otros países, entre ellos a algunos esclavos, que han venido ahora a mi casa (de Paris)». (Doc. 6162). El patrón Federico Judice se salvó y con él los papeles del oficio de la teneduría de bastimentos que tenía a cargo por designación de Medina Sidonia (AGS, GA, leg. 244-259). En el asalto a la *San Lorenzo* murió el inglés William Coxe, maestre de una embarcación de Winter

someterla a un saqueo comparativamente mayor que el de los ingleses, sin que Bernabé de Pedroso pudiera persuadir a Gourdan para que lo impidiese. El proveedor trató entonces de obtener la ayuda del gobernador al objeto de meter el navío en puerto aprovechando el repunte de la pleamar que, como dijimos, se iba a producir a las 12.39 horas, pero tampoco no lo consiguió, a su juicio por la mala voluntad de los encargados de hacerlo. Avanzada la tarde, la galeaza derivó hasta un arenal situado a media legua de Calais a causa de haber aumentado la mar y el viento. Los días posteriores se emplearon en recoger la gente escapada y enviarla al duque de Parma, así como llevar a tierra y almacenar todo lo que se había podido salvar. Entre tanto, llegó la orden del rey de Francia autorizando la entrega de los restos recuperados y Pedroso lo comunicó a Parma para que ordenase su conducción a los Países Bajos españoles.²⁶⁴⁴

Galeaza *La Napolitana*, patrona

Construida en las atarazanas de Nápoles hacia 1583.²⁶⁴⁵ Era de cincuenta bancos y seis remeros por banco.²⁶⁴⁶

Porte estimado: unas 500 toneladas de arqueo, 500 toneles machos.²⁶⁴⁷

Dimensiones estimadas: eslora 40; manga 11; puntal 4,30 m.

Armamento: Montaba en la jornada de 1588 cuatro cañones, ocho cañones pedreros, dos medios cañones, seis sacres, cuatro medios sacres, seis medias culebrinas y veinte versos o esmeriles, todo de bronce, en total cincuenta piezas de artillería.²⁶⁴⁸

Dotación: Patrón, Marco Testa en Nápoles (noviembre de 1586). Capitán, Perucchio o Pirochio Morán en Lisboa y en La Coruña; cómitre, Honorato Botromelo (octubre de 1587).²⁶⁴⁹

En Lisboa, gente de mar, 112 hombres; gente de guerra, 264 hombres (119 de la compañía de Bernardino de Villagómez, 55 de la de Diego Láinez Dávila y 90 de la de Baltasar del Salto). En La Coruña, 100 de mar y 221 de guerra.²⁶⁵⁰ Chusma al salir de Nápoles en mayo de 1587, 273 forzados,

nombrada *Delight*, primero que abordó el barco español (doc. 6107). El sumario del doc. 6366 enviado al Papa y la relación del doc. 6372 especificaron que las embarcaciones atacantes fueron 25, Moncada recibió dos arcabuzazos y murieron 50 ingleses y otros tantos españoles y esclavos.

²⁶⁴⁴ Doc. 6246. Gourdan pretendió en principio reflotar la galeaza y salvar la artillería a la espera de lo que decidiese el rey de Francia sobre su destino ulterior, negándose inicialmente a devolverla a los españoles (docs. 6077 y 6097). Bernardino de Mendoza tuvo una audiencia en Chartres con el rey de Francia para reclamar la entrega de los restos de la galeaza, y también para quejarse de la actitud poco firme del gobernador Gourdan al permitir el ataque inglés a la vista de la ciudad de Calais (docs. 6213 y 6341). Los rescatados de la *San Lorenzo* fueron poco menos de 150 soldados y algunos heridos (doc. 6246), que por orden de Parma serían enviados a Dunquerque conducidos por dos capitanes supervivientes (docs. 6097 y 6098). La gente de cabo, oficiales, marineros y artilleros permanecieron en Calais con Pedroso para colaborar en la recuperación de la artillería y los bastimentos. De las 50 piezas que montaba la galeaza llevaron a tierra 36, y faltaron 12 esmeriles de cámara y dos medios sacres (doc. 6246). Para Tomson la artillería de la galeaza se componía de 4 cañones, 8 medios cañones, 12 culebrinas y medias culebrinas y 16 sacres y miniones, todo de bronce (doc. 6072); al parecer, de ellos los ingleses cogieron 12 esmeriles y dos piezas pequeñas de bronce (doc. 6111), lo que coincide con la información de Pedroso (doc. 6246). La artillería, municiones, áncoras y demás efectos salvados de la *San Lorenzo* fueron entregados en Dunquerque por Marolín de Juan, y allí se levantó una lista pormenorizada donde consta incluso la descripción de parte de las 29 piezas de artillería y ocho versos salvados (doc. 6877); faltaron los doce esmeriles y dos medios sacres ya citados (doc. 6896). Los efectos y gente recuperados de la galeaza fueron embarcados en cinco pataches de la armada que habían llegado a Dunquerque con los sucesivos avisos de Medina Sidonia (doc. 6320). Puede que sean los que salieron el 7 de septiembre desde Calais y posteriormente dispersados por temporal; uno de ellos, *La Magdalena* –quizá la pinaza del mismo nombre de la escuadra de Recalde– llegó a Ribadeo el día 15 sin correspondencia (doc. 6456); sendas pinazas arribaron el 16 a Laredo y Castro Urdiales con infantería perteneciente a la armada, otras tres habían ido a Nantes para recoger a Jorge Manrique (doc. 6458). Veintitrés piezas de la artillería de la galeaza *San Lorenzo* fueron transportadas en febrero de 1590 desde Dunquerque a La Coruña a bordo de tres filibotes y una urca a cargo de Pedro de Zubiaur; el Rey ordenó el 18 de dicho mes que dos o tres de estas piezas se montasen en el fuerte de San Antón (La Coruña) (docs. 7143, 7144.1 y 7144.2).

²⁶⁴⁵ El historiador Luis Cabrera de Córdoba asistió a su fábrica (CABRERA, p. 299); debió de ser entre 1583 y 1584 cuando era escribano de ración del primer duque de Osuna, virrey de Nápoles.

²⁶⁴⁶ Doc. 3793. El inventario de los cargos entregados en Nápoles figura en el doc. 1667.

²⁶⁴⁷ Apéndice VIII.

²⁶⁴⁸ Doc. 6835, artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588 al regreso de la jornada. Los docs. 5052 y 5122 de mayo de 1588 coinciden con el anterior documento en el número total de piezas. Al salir de Nápoles en mayo de 1587 montaba cuatro cañones, dos medios cañones, seis medias culebrinas, ocho cañones pedreros, seis sacres, cuatro medios sacres y veinte esmeriles, todo de bronce, en total 50 piezas de artillería, (doc. 1667), la misma que tenía al regresar a España. El 1 de enero de 1591, en Ferrol, llevaba 42 piezas (doc. 7165.1).

²⁶⁴⁹ Docs. 3024, 3151 y 3177.

²⁶⁵⁰ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5673 de 11 de julio da en La Coruña 102 de gente de mar y 248 de guerra.

esclavos y buenaboyas; en Lisboa, el 19 de enero de 1588, 201 entre todos, a falta de 99 para completar seis remeros por banco.²⁶⁵¹

Historial: Al mando de Pirochio Morán intervino con la armada de Álvaro de Bazán en la campaña de las Azores en 1583.²⁶⁵² Llegó a Cádiz el 9 de julio de 1587 con el resto de las galeazas y las naves *Santa Anunciada* y *Nuestra Señora de Visón*, todas procedentes de Nápoles.²⁶⁵³ La galeaza *Napolitana* salió de Cádiz el 11 de julio integrada en la armada del conde de Santa Gadea destinada a llevar a Lisboa bastimentos y efectos para las fuerzas que allí se estaban reuniendo.²⁶⁵⁴

Mantuvo la conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo hasta que, tras la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio, una parte de ella quedó gobernando a la mar. Las galeazas *Napolitana* y *Zúñiga* fondearon de arribada el martes día 21 en la bahía de Torres (Gijón) con las proas abiertas y rotos los timones.²⁶⁵⁵ Tras una salida frustrada del día 26, reparadas las averías por el corregidor Lope Zapata Ponce de León, fueron despachadas para La Coruña el 6 de julio, donde entraron el día siguiente.²⁶⁵⁶

Salió de nuevo a la mar con el resto de la armada el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada. Mantuvo la conserva de la galeaza capitana en los movimientos y acciones contra el enemigo en que participó la escuadra de Hugo de Moncada los días del 31 de julio al 2 de agosto.

Coincidiendo con el final de las acciones poco efectivas protagonizadas por las galeazas el día 4, a eso de las diez de la mañana, el viento escaso pero suficiente se puso del SW, lo que permitió a los cinco mejores navíos del escuadrón de Howard encabezado por el *Ark Royal*, arrumbar hacia el NE para apoyar a Frobisher, pero en la derrota se interpusieron el *San Martín* y la galeaza *Napolitana* de Perucchio Morán, los cuales, procedentes de la vanguardia española, acudían en socorro de Leyva y las galeazas, que se encontraban aisladas en este momento. Se produjo un encarnizado combate entre ambas capitanas, pues la distancia que les separaba –dos o tres veintenas de pasos según los ingleses– era inferior a la de las jornadas precedentes; además, la mar llana permitía abrir las portas de las baterías bajas de ambos navíos y por lo tanto empezó a jugar la artillería gruesa que montaban. Al acudir otros bajeles españoles el enemigo se retiró, quedando su capitana malparada de algún cañonazo y un poco sotaventada.

Tras el combate de Gravelinas, siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 116 hombres de mar y 237 soldados;²⁶⁵⁷ posteriormente pasó a Santander.²⁶⁵⁸ El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 118 hombres;²⁶⁵⁹ dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la galeaza.²⁶⁶⁰

Pasó a Ferrol y participó en la expedición del maestre de campo Juan del Águila a la Bretaña francesa, agregada a la armada a cargo de Sancho Pardo Osorio que salió de Vivero el 3 de octubre de 1590; regresó a La Coruña en noviembre y posteriormente viajó a Lisboa.²⁶⁶¹ Estaba en Ferrol el 1 de enero de 1591 con 42 piezas de artillería de bronce.²⁶⁶² Se perdió junto con la galeaza *Zúñiga* en la costa de Bayona (Galicia), del 16 al 17 de octubre de 1591 cuando regresaba de Bretaña.²⁶⁶³

²⁶⁵¹ Doc. 3793.

²⁶⁵² PAZZIS, p. 235.

²⁶⁵³ Doc. 2287.

²⁶⁵⁴ Docs. 2327 y 2379.

²⁶⁵⁵ Doc. 5365.

²⁶⁵⁶ Docs. 5582 y 5604.

²⁶⁵⁷ Docs. 6534 y 6599.

²⁶⁵⁸ Doc. 6772.

²⁶⁵⁹ Doc. 6861.

²⁶⁶⁰ Docs. 6866 y 6961.

²⁶⁶¹ RAH, J, t. 116-10; JIT, *Otra cara...*, p. 668.

²⁶⁶² Doc. 7165.1.

²⁶⁶³ AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f. (expediente de Bautista de Chiesa). Su gente pasó a las galeazas *Nuestra Señora del Pilar* y *Bazana* recién llegadas de Nápoles.

Galeaza *Zúñiga*²⁶⁶⁴

Construida en las atarazanas de Nápoles hacia 1584.²⁶⁶⁵ Era de cincuenta bancos y seis remeros por banco.²⁶⁶⁶

Porte estimado: unas 500 toneladas de arqueo, 500 toneles machos.²⁶⁶⁷

Dimensiones estimadas: eslora 40; manga 11; puntal 4,30 m.

Armamento: En la jornada montaba 30 piezas gruesas de artillería y 20 falcones y esmeriles.²⁶⁶⁸

Dotación: Patrón Francisco Palerano o Panarano en Nápoles (noviembre de 1586). Al ser la galeaza agregada a la armada de Lisboa era capitán Pablo Sigler o Paulo Guislier, sobrino del papa Pío V y primo del cardenal Alejandrino, pero fue destituido por el Rey a instancias del duque de Medina Sidonia el 26 de marzo de 1588 y pasó al galeón *San Martín* cerca del Duque.²⁶⁶⁹ Fue relevado por el capitán Pedro Centellas.²⁶⁷⁰ Toda la infantería embarcada iba al mando de Juan de Saavedra por orden del Duque.

En Lisboa, gente de mar, 112 hombres; gente de guerra, 178 hombres (116 de la compañía de Hernando de Quesada, 62 de la de Andrés Verdugo). En La Coruña, 102 de mar y 196 de guerra.²⁶⁷¹ Chusma al salir de Nápoles en mayo de 1587, 266 forzados, esclavos y buenaboyas; en Lisboa, el 19 de enero de 1588, 187 entre todos, a falta de 113 para completar seis remeros por banco.²⁶⁷²

Historial: Llegó a Cádiz el 9 de julio de 1587 junto con el resto de las galeazas y las naves *Santa Anunciada* y *Nuestra Señora de Visón*, todas procedentes de Nápoles.²⁶⁷³ La galeaza *Zúñiga* partió de Cádiz el 11 de julio integrada en la armada del conde de Santa Gadea y destinada a llevar a Lisboa bastimentos y efectos para las fuerzas que allí se estaban reuniendo.²⁶⁷⁴ Fue patrona de la escuadra de galeazas desde la salida de Nápoles en mayo de 1587²⁶⁷⁵ hasta poco antes de abandonar Lisboa, en mayo de 1588; quizá a partir de este momento dejó de serlo al cesar Pablo Sigler o Paulo Guislier, sobrino de san Pío V, como capitán de la *Zúñiga*.

Mantuvo la conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo hasta que, tras la dispersión originada por el temporal del 18 y 19 de junio, una parte de la armada quedó gobernando a la mar. Las galeazas *Napolitana* y *Zúñiga* entraron de arribada en Gijón el martes día 21 con las proas abiertas y rotos los timones.²⁶⁷⁶ Tras una salida fracasada el día 26, reparadas las averías por la eficaz intervención del corregidor Lope Zapata Ponce de León, fueron despachadas para La Coruña el 6 de julio, donde surgieron el día siguiente.²⁶⁷⁷

El 22 de julio salió a la mar con el resto armada, pero el 23 al dar la vela desde el fondeadero de cabo Prior rompió la hembra del timón y quedó sin gobierno. Con medios de fortuna y el auxilio de varios navíos se remedió la avería poniéndole otra pieza;²⁶⁷⁸ esta reparación provisional dificultó la progresión de la armada hacia Inglaterra.²⁶⁷⁹

²⁶⁶⁴ Tomó este nombre de don Juan de Zúñiga, virrey de Nápoles de 1579 a 1582 (PIERSON, p. 261, nota 10).

²⁶⁶⁵ El historiador Luis Cabrera de Córdoba asistió a su fábrica (CABRERA, p. 299); debió de ser entre 1583 y 1584 cuando era escribano de ración del primer duque de Osuna, virrey de Nápoles.

²⁶⁶⁶ Doc. 3793. Según la declaración de un marinero del galeón *San Juan* de Recalde, en el regreso a España vio entre las velas que iban con el almirante una galeaza de 28 remos por banda que bien podía ser la *Zúñiga* (doc. 6478). El inventario de los cargos entregados en Nápoles figura en el doc. 1667.

²⁶⁶⁷ Apéndice VIII.

²⁶⁶⁸ Docs. 5052 y 5122. La artillería con que salió de Nápoles en mayo de 1587 era la siguiente: cinco cañones, tres medios cañones, dos medias culebrinas, siete medios cañones pedreros, dos pedreros pequeños, doce sacres, tres medios sacres y veinte esmeriles, en total 54 piezas, todo de bronce (doc. 1667). El 1 de enero de 1591, en Ferrol, montaba cincuenta piezas (doc. 7165.1).

²⁶⁶⁹ Docs. 4659, 4760, 4901 y 7168. El doc. 3177 le nombra Paulo Juan María. Desembarcó de la *Napolitana* por incompetencia en la mar, no obstante su buen historial en acciones en tierra.

²⁶⁷⁰ Doc. 6706. Regresó a España muy necesitado y el Rey prometió hacerle merced (AGS, GA, Sec. M. y T., leg. 261-136).

²⁶⁷¹ Docs. 5052 y 5734. El doc. 5673 de 11 de julio da en La Coruña 104 de gente de mar y 226 de guerra.

²⁶⁷² Doc. 3793.

²⁶⁷³ Doc. 2287.

²⁶⁷⁴ Docs. 2327 y 2379.

²⁶⁷⁵ Doc. 1550. El 19 de marzo de 1588, cuando fue revistada por Medina Sidonia, aún era patrona de las galeazas (doc. 4548).

²⁶⁷⁶ Doc. 5365.

²⁶⁷⁷ Docs. 5582 y 5604.

²⁶⁷⁸ Doc. 5860.

²⁶⁷⁹ Doc. 5921. «Que cierto estas embarcaciones son bien flacas para mares tan gruesas como estas», decía con toda razón el Duque al Rey en esta relación.

Sin haber tomado parte significativa en las acciones del 31 de julio en el Canal, la *Zúñiga* acudió junto con otros navíos en auxilio de la nao capitana desarbolada del general Pedro de Valdés, aunque inútilmente. En la modificación del dispositivo de la armada ordenada el primero de agosto, esta galeaza quedó en el cuerpo de la vanguardia probablemente a causa de la avería en el timón.²⁶⁸⁰

El 2 de agosto intervino en el ataque que dieron las galeazas al *Triumph* de Frobisher y otros navíos ingleses. El día 3, junto con la capitana de Hugo de Moncada y varios navíos más, acudió en apoyo de la urca *El Gran Grifón* que se había retrasado y era objeto del ataque de los ingleses. Casi todas las relaciones españolas destacan la acción de estas dos galeazas, señalando que los tiros de una de ellas derribaron sobre la cubierta la verga de la gavia mayor de la capitana enemiga. El día 4 contribuyó al socorro dado a la urca *Duquesa Santa Ana* que estaba a punto de caer en poder del enemigo.²⁶⁸¹ Intervino en la función del 8 de agosto con los ingleses sobre Gravelinas, sin que la *Zúñiga* fuese relacionada con alguna acción importante. En este combate murió el capitán de infantería Diego Láinez de su tripulación, alcanzado por una bala de cañón.²⁶⁸²

Iniciado el viaje de regreso a España rodeando las Islas Británicas, el 12 de agosto quebró el másculo (macho) del timón de la galeaza, lo que desde entonces le dificultará extraordinariamente seguir al cuerpo de la armada.²⁶⁸³ A partir del día 31 permaneció en las proximidades del grupo de navíos que navegaban con el galeón *San Juan*, almiranta de Recalde. El 2 de septiembre abandonó la formación, no sin antes comunicar al Duque las circunstancias de la falta del timón y la escasez de bastimentos que sufría, a lo que «le respondió que se remediasen como pudiesen».²⁶⁸⁴ El día 7 se aproximó al galeón *San Juan* para transmitirle lo precario de la situación en que se hallaba; Recalde «respondió lo mismo que el Duque». El 8, previa orden del almirante y vista la necesidad ineludible, arrumbó hacia España maniobrando con independencia para tomar el puerto de La Coruña u otro cualquiera de la Península.²⁶⁸⁵

Pedro Centellas, capitán de la galeaza, navegó durante cinco singladuras con tiempos variables, buenos y malos; al amanecer del día 14, descubrió lo que los pilotos creían ser la punta de Irlanda, pero en realidad eran al parecer los peligrosos acantilados de Moher en Clare, desde cuyas alturas fue avistada por los irlandeses. Aquella noche tuvieron que arrumbar al norte durante cuatro horas por la mar y viento reinantes. El 15 por la mañana quedó el viento a poniente y pusieron de nuevo proa a España, pero en el transcurso de la tarde roló al sur y por la falta de timón se vieron metidos entre dos puntas. No pudiendo doblar ninguna por dicha avería y lo recio del viento, Centellas decidió entrar en la ensenada y dar fondo en lo que resultó ser la bahía de Liscannor (Clare) junto a una torre ocupada por el enemigo. Durante ocho días permanecieron allí realizando continuos barqueos para conseguir agua y víveres aunque fuese por la fuerza, pues era tan notable la escasez de bastimentos que hasta entonces habían fallecido alrededor de 80 hombres de hambre y sed. La dotación de uno de los botes resultó apresada, uno de cuyos tripulantes llevaba consigo una copia de las instrucciones del Duque para la navegación hacia España.²⁶⁸⁶ El día 23, la *Zúñiga* abandonó el fondeadero viento en popa y reemprendió la navegación hacia España junto a otras tres naos, pero cinco singladuras más tarde fue obligada a entrar de nuevo en el canal de la Mancha debido a un temporal deshecho de lebeche (SW) que la sorprendió cuando estaba en 50 grados de latitud. El 29 por la tarde, Centellas ordenó arrojar por la borda dos piezas gruesas de artillería para mantener la estabilidad. La falta de víveres y las vías de agua que sufría «por estar abierta por popa y proa», le forzaron a dirigirse a Francia. El 2 de octubre llegó malparada a la rada de El Havre, a cuyo puerto fue conducida laboriosamente dos días más tarde respondiendo a una amable invitación del gobernador y a instancias del contador Pedro de Igueldo, que allí se encontraba desde la pérdida de la nao *Santa Ana*.²⁶⁸⁷ Tenía a bordo 220 soldados en tres compañías de los capitanes Juan de Saavedra, Andrés Verdugo y Diego Láinez, este último muerto en el combate de Gravelinas. El contador procedió a su alojamiento en tierra y al desembarco de la artillería

²⁶⁸⁰ Doc. 5979.

²⁶⁸¹ Docs. 5996, 6098, 6236, 6239, 6366 y 6656.

²⁶⁸² Doc. 7080.

²⁶⁸³ Doc. 6617.

²⁶⁸⁴ Doc. 6656.

²⁶⁸⁵ Doc. 6617.

²⁶⁸⁶ Doc. 6604.

²⁶⁸⁷ Doc. 6656.

y municiones. Se produjeron bastantes deserciones entre los forzados, particularmente franceses, de tal manera que a finales de octubre su número se vio reducido a 130.²⁶⁸⁸

El 19 de febrero de 1589, Centellas intentó salir a la mar pero tocó de popa en la misma rada y tuvo que regresar a puerto con grandes dificultades.²⁶⁸⁹ Lo pretendió de nuevo el 2 de marzo, sin embargo, tras recorrer 30 leguas tuvo que volver a su fondeadero el día 4.²⁶⁹⁰ El 15 de abril a las 19.00 horas, la galeaza volvió a dar la vela con buen tiempo y asentado que duró 24 horas, pero la mar fue aumentando progresivamente hasta convertirse en temporal. Viéndose perdidos sobre la costa inglesa, con las cubiertas abiertas, tiraron por la borda doce piezas de artillería, remos, áncoras y aguada. El 20, sobre las Sorlingas (Scilly), un golpe de mar se llevó la falúa *San Blas*, patrón Vicencio Lomanaco o Lo Mónaco, que llevaba la galeaza en la postiza.²⁶⁹¹ Tras estar dando bordadas durante varios días sobre las costas francesa e inglesa, el 26 consiguieron regresar a la rada de Le Havre, según comunicó Igueldo a Bernardino de Mendoza el día siguiente.²⁶⁹²

El embajador avisó al Rey el 8 de julio que la galeaza estaba de nuevo a punto de salir,²⁶⁹³ y en efecto dio la vela definitivamente el 3 de agosto con buen tiempo, hizo una corta escala en Santander el 30 del mismo mes y, por fin, el 3 de septiembre de 1589, el marqués de Cerralbo podía comunicar al Rey la noticia de la llegada a La Coruña el día anterior de la galeaza *Girona*, equivocando el nombre pues se refería sin duda a la *Zúñiga*. Llegó con 80 soldados que fueron desembarcados, mientras que el navío quedaba incorporado a la armada de Alonso de Bazán reunida en Ferrol.²⁶⁹⁴

Alistada de nuevo por orden del Rey del 10 de julio de 1590,²⁶⁹⁵ participó en la expedición del maestro de campo Juan del Águila a la Bretaña francesa, agregada a la escuadra que a cargo de Sancho Pardo Osorio salió de Vivero el 3 de octubre siguiente; regresó a La Coruña en noviembre y posteriormente pasó a Lisboa.²⁶⁹⁶ Estaba en Ferrol el 1 de enero de 1591 con 50 piezas de bronce.²⁶⁹⁷ Se perdió junto con la *Napolitana* en la costa de Bayona de Galicia del 16 al 17 de octubre de 1591 cuando regresaba de Bretaña.²⁶⁹⁸

Galeaza *Girona*²⁶⁹⁹

Construida en las atarazanas de Nápoles hacia 1584.²⁷⁰⁰ Era de cincuenta bancos y seis remeros por banco.²⁷⁰¹ Llevaba dos timones.²⁷⁰²

²⁶⁸⁸ Docs. 6617, 6618, 6620, 6638, 6645, 6656, 6706 y 6828; MARTIN & PARKER, p. 247; FALLON, pp. 142, 143 y 201 a 205. Pedro de Igueldo notificó el 8 de octubre a Bernardino de Mendoza el estado de la galeaza, la gente que tenía, las necesidades que padecían y las deserciones, así como las providencias adoptadas (doc. 6655) y, a partir del 10 de noviembre, el mismo embajador informó sobre los progresos de su alistamiento soportando muchas dificultades por parte de la gente de la galeaza, falta de dinero y escasez de infantería para el viaje de regreso a España (docs. 6840, 6889, 6929 y 6936). A finales de diciembre, la galeaza estaba prácticamente lista a falta de la infantería (docs. 6991 y 7015). En enero de 1589 quedó resuelto este problema al incorporarse soldados procedentes de la galeaza *San Lorenzo* y otros de los salvados en los naufragios de Irlanda. Sin embargo, Igueldo y Marolín de Juan se encontraron con la negativa del gobernador francés de acceder a la entrega de parte de la artillería y pólvora de la nao *Santa Ana* que tenía en su poder en concepto de depósito; a pesar de todo el embajador Mendoza dio orden que saliese la galeaza hacia La Coruña lo antes posible (doc. 7019), aunque la partida se iba demorando (doc. 7027). Cuando estaba a punto de salir, Igueldo comunicó al Rey y a Mendoza el 29 de enero que el gobernador se oponía a permitir el regreso a España de la galeaza y a la entrega de diez piezas de artillería de la *Santa Ana* (docs. 7029 y 7046), justificando la arbitrariedad en fútiles motivos (docs. 7033 y 7093).

²⁶⁸⁹ Docs. 7080 y 7108. Al nombrar Bernardino de Mendoza al capitán Duarte Núñez para que se encargase de la infantería de la galeaza, se registraron graves actos de indisciplina protagonizados por los capitanes Juan de Saavedra y Andrés Verdugo que fueron corregidos drásticamente (doc. 7080)..

²⁶⁹⁰ Docs. 7080 y 7095.

²⁶⁹¹ Doc. 7170.

²⁶⁹² Doc. 7106. El 30 de abril tocó en el fondo, pero sin consecuencias (doc. 7018).

²⁶⁹³ Doc. 7111.

²⁶⁹⁴ Docs. 7122.3, 7126.2, 7126.3 y 7126.4.

²⁶⁹⁵ MN, SB, Ms. 378, docs. 388 y 592.

²⁶⁹⁶ RAH, J, t. 116-10; JIT, *Otra cara...*, p. 668.

²⁶⁹⁷ Doc. 7165.1.

²⁶⁹⁸ AGS, CS, S. serie, leg. 296, s. f. (expediente de Juan Camilo, de Nápoles). Su gente pasó a las galeazas *Nuestra Señora del Pilar* y *Bazana* recién llegadas de Nápoles.

²⁶⁹⁹ Tomó este nombre en honor de Pedro Téllez Girón, primer duque de Osuna, virrey de Nápoles (1582-1586) (PIERSON, p. 261, nota 10).

²⁷⁰⁰ El historiador Luis Cabrera de Córdoba asistió a su fábrica (CABRERA, p. 299); debió de ser entre 1583 y 1584 cuando era escribano de ración del primer duque de Osuna, virrey de Nápoles.

²⁷⁰¹ Doc. 3793. El inventario de los cargos entregados en Nápoles figura en el doc. 1667.

²⁷⁰² Doc. 5378.

Porte estimado: unas 500 toneladas de arqueo, 500 toneles machos.²⁷⁰³

Dimensiones estimadas: eslora 40; manga 11; puntal 4,30 m.

Armamento: En la jornada montó seis cañones de bronce, cuatro medias culebrinas, seis sacres, cuatro medios sacres, ocho medios cañones, dos cuartos de cañones y veinte esmeriles, todo de bronce, en total 50 piezas de artillería.²⁷⁰⁴

Dotación: Capitán Fabricio Spínola, de la Orden Hospitalaria de San Juan de Jerusalén;²⁷⁰⁵ patrón, Salustio de Michieli o Michelo en Nápoles (noviembre de 1586); cómitre, Bernabé de Nicola (octubre de 1587).²⁷⁰⁶

En Lisboa, gente de mar, 120 hombres; gente de guerra, 169 hombres. (75 de la compañía de Gonzalo Beltrán y 94 de la de Antonio de Silva). En La Coruña, 120 de mar y 229 de guerra.²⁷⁰⁷ Chusma al salir de Nápoles en mayo de 1587, 263 forzados, esclavos y buenaboyas; en Lisboa, el 19 de enero de 1588, 184 entre todos, a falta de 116 para completar seis remeros por banco.²⁷⁰⁸

Historial: Llegó a Cádiz el 9 de julio de 1587 junto con el resto de las galeazas y las naves *Santa Anunciada* y *Nuestra Señora de Visón*, todas procedentes de Nápoles.²⁷⁰⁹ La *Girona* salió de Cádiz el 11 de julio integrada en la armada del conde de Santa Gadea destinada a llevar a Lisboa bastimentos y efectos para las fuerzas que allí se estaban reuniendo.²⁷¹⁰

Iniciada la empresa, siguió en los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo, hasta que tras la dispersión de las escuadras por el temporal 18 de junio, una parte de los navíos quedó gobernando a la mar. La *Girona* arribó a La Coruña el miércoles 22 por la tarde, en conserva de la capitana *San Lorenzo*.²⁷¹¹

Salió de nuevo a la mar con el resto de la armada el 22 de julio, una vez reaprovisionada de bastimentos y agua. Mantuvo la conserva de la galeaza capitana en los movimientos y acciones contra el enemigo en que participó la escuadra de Hugo de Moncada los días del 31 de julio al 2 de agosto. El día 4 contribuyó al socorro dado por Alonso Martínez de Leyva a la urca *Duquesa Santa Ana* que estaba a punto de caer en poder del enemigo.²⁷¹²

La *Girona* fondeó en Calais el día 6 y así permaneció hasta que en la medianoche del 7 al 8 se produjo el ataque de los brulotes. A causa de la confusión creada cuando el Duque ordenó llevar a la armada para abandonar el fondeadero, la galeaza *San Lorenzo* quedó sin gobierno pues su timón tocó con el ancla o el cable de la *Girona* o la nave levantisca *La Rata*,²⁷¹³ aunque para el testigo presencial Fernando de Ayala, este último navío fue el causante de la colisión. Intervino en la función del 8 de agosto con los ingleses sobre Gravelinas, sin que la *Girona* fuese relacionada con alguna acción importante.

Emprendido el regreso de la armada a España, la galeaza debió destacarse del cuerpo principal en fecha no determinada de finales de agosto. Hacia los días 8 o 9 de septiembre, por la tarde, la *Girona* con otra nave de Recalde fueron avistadas desde la urca *La Caridad*, y según el comisario Juan de los Ríos embarcado en ella, «entiende que darían en tierra y que si no hallaron puerto que se perderían, porque en la misma noche se hubieron de perder ellos por esta tormenta».²⁷¹⁴ Pasó a reparar en el fondeadero de Killibegs, situado 15 millas más al sur de la isla de Kiltorish Lake, lugar donde se encontraba fortificado Alonso Martínez de Leyva desde finales de septiembre con los supervivientes de la nave *La Rata Encoronada* y la urca *La Duquesa Santa Ana*, navíos previamente naufragados. Al llegar a conocimiento de don Alonso la circunstancia de la proximidad de la galeaza, se dirigió hacia ella con todos sus hombres.

²⁷⁰³ Apéndice VIII.

²⁷⁰⁴ Docs. 1667 y 5052. Eran treinta piezas gruesas y veinte falcones y esmeriles (doc. 5122).

²⁷⁰⁵ Docs. 3024 y 3151.

²⁷⁰⁶ Doc. 3177.

²⁷⁰⁷ Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444). El doc. 5673 de 11 de julio da en La Coruña 129 de gente de mar y 253 de guerra.

²⁷⁰⁸ Doc. 3793.

²⁷⁰⁹ Doc. 2287.

²⁷¹⁰ Docs. 2327 y 2379.

²⁷¹¹ Doc. 5374.

²⁷¹² Docs. 5996, 6098, 6236, 6239, 6366 y 6656.

²⁷¹³ Para otros, el incidente ocurrió con el navío *San Juan de Sicilia* (docs. 6125 y 6236), mientras que Luis de Miranda informó que fueron dos galeazas y un navío los buques involucrados en el accidente (doc. 6181).

²⁷¹⁴ Doc. 6622.

Tras quince días de obras en el buque, empleando los materiales y aparejos de otro navío español perdido en sus proximidades, la *Girona* dio la vela rumbo hacia Escocia llevando a bordo alrededor de 1.200 hombres.²⁷¹⁵ Leyva consideraba peligroso el viaje a España por el oeste de Irlanda en un buque tan sobrecargado y consideró más prudente dirigirse a Escocia donde podría obtener refugio con más facilidad. La galeaza perdió el timón de fortuna que montaba y un nuevo temporal la arrojó el 28 de octubre sobre las rocas de Lacada Point, en las proximidades de Dunluce Castle, condado de Antrim (Irlanda del Norte); del naufragio solo hubo entre nueve y seis supervivientes, según las fuentes.²⁷¹⁶ Los primeros avisos verídicos sobre la suerte de la *Girona* fueron proporcionadas por soldados y marineros de la nave *Valenzera* llegados a El Havre procedentes de Escocia; Marolín de Juan las comunicó a Madrid el 27 de diciembre.²⁷¹⁷

Los restos de la galeaza, muy esparcidos y destruidos por la acción de la mar, fueron explorados a partir de 1967 por Robert Sténuit, investigador naval belga. Los objetos rescatados entre 1968 y 1969 – artillería, instrumentos náuticos, cerámica y joyas principalmente – se conservan en el Ulster Museum, Belfast, desde su adquisición en 1972.²⁷¹⁸

LA ESCUADRA DE GALERAS²⁷¹⁹

Por orden del Rey al marqués de Santa Cruz de 28 de enero de 1588 se incorporaron a la armada cuatro galeras elegidas entre las de la escuadra de Alonso de Bazán basada en Lisboa,²⁷²⁰ que ya estaban al mando de Diego de Medrano nombrado el 4 de julio de 1587.²⁷²¹ No sufrieron variación desde que Alonso de Bazán dio la novedad al Rey el 7 de mayo de 1588 de haber finalizado satisfactoriamente su alistamiento.²⁷²² Eran las siguientes:

Galera capitana

De nombre desconocido, probablemente *La Esphera*, construida en Nápoles en 1576. Propiedad de Su Majestad, era la galera más moderna y pesada de las cuatro que llevó el duque de Medina Sidonia a la jornada, pero de madera no tan recia y bien acabada como las fabricadas en Barcelona.²⁷²³ La popa, de nogal y entallada, portaba, entre otras cosas, «un fanal de leñame entallado con su copa de arambre» (*sic*) y tres escudos de madera tallada, el grande con las armas reales y dos pequeños con las armas del marqués de Santa Cruz; tenía 54 remos de galocha emplomados y 54 bancos con sus cueros y cojines, así como 50 ramales de cadena para herrar la gente de remo.²⁷²⁴ Llevaba cinco remeros por banco.²⁷²⁵

Dimensiones: Desconocidas.²⁷²⁶

²⁷¹⁵ De La Coruña salieron en *La Girona* 349 hombres de mar y guerra, además de unos 200 remeros, en *La Rata Encoronada* 448 y en *La Duquesa Santa Ana* 272; en total, 1.269 personas. Suponiendo unas bajas de 70 en combate o enfermedades, el número aproximado que debía encontrarse a bordo de la galeaza en el momento del naufragio fue el indicado de 1.200 hombres.

²⁷¹⁶ Docs. 6603, 6637, 6837, 6838, 6921, 6942, 6984, 7001, 7009, 7053, 7060, 7068, 7082, 7105, 7115 y 7116; MARTIN & PARKER, pp. 243-245; FALLON, pp. 57-91. Según dos naufragos que llegaron a Ribadeo en enero de 1589 y otros testimonios, fueron siete los supervivientes, tres soldados y cuatro marineros (docs. 7035, 7068 y 7133) e incluso seis (doc. 7115). Uno de los supervivientes, el marinero y timonel griego Jorge de Nicolo de Zante, consiguió una ayuda de costa de 100 ducados (AGS, GA, leg. 274-51).

²⁷¹⁷ Doc. 6942. La noticia fue confirmada por avisos de Inglaterra y Flandes que añadían haber desaparecido junto a Leyva, el conde de Paredes, Tomás de Granvela y Diego Enríquez, además de otras particularidades (docs. 6984, 7016, 7020, 7059 y 7060).

²⁷¹⁸ Véase R. Sténuit: *Treasures of the Armada*, Newton Abbot, 1972, y el folleto editado en 1974 por el Ulster Museum y el catálogo de Lawrence Flanagan: *Ireland's Armada Legacy*, Gloucester, Alan Sutton / Dublin, Gill and Macmillan, 1988.

²⁷¹⁹ Para todo lo referente a este tipo de buque consultar OLESA, *La galera en la navegación...*

²⁷²⁰ Docs. 1145 y 3887.

²⁷²¹ Docs. 2341 y 4064. Diego de Medrano fue elegido por el Rey como capitán de las cuatro galeras a propuesta del marqués de Santa Cruz del 4 de febrero de 1588 (doc. 3998). El mando de esta escuadra fue solicitado infructuosamente por Francisco Coloma (doc. 3984).

²⁷²² Doc. 5026. Los nombres de los patrones constan en el ANTT, Corpo cronológico, Parte II, maço 258, doc. 56.

²⁷²³ Doc. 1145.

²⁷²⁴ Doc. 5939

²⁷²⁵ Doc. 5026.

²⁷²⁶ Para dar una idea aproximada, según una memoria anónima de c. 1587, la galera real nueva (en construcción) tenía de largueza (eslora) 226,5 palmos de Génova, unos 47 m; puntal, 10 palmos, unos 2,10 m; manga de arriba, 26 palmos, unos 5,43 m; la distancia entre bancos, 5,33 palmos, 1,11 m. Disponía de 33 bancos, de los que 31 eran limpios (AGS, GA, leg. 214-14 y 15). Las galeras de la armada debían ser de medidas ligeramente inferiores y de 30 bancos.

Armamento: Llevó a la jornada un cañón de crujía de 54 quintales, dos sacres de 8 quintales y dos esmeriles, en total cinco piezas de artillería.²⁷²⁷

Dotación: Capitán Diego de Medrano. Patrón Pedro Veltian; cómitre real Bastián de Noli; entretenido, Fernando de Gallinato. Diego llevaba a su sobrino Bernardo de Medrano, a quien propuso como capitán de la galera, pero el Rey no se lo concedió.²⁷²⁸

En Lisboa, gente de mar y guerra, 106 hombres; gente de remo, 303 hombres. En La Coruña, 53 de mar y 56 de guerra.²⁷²⁹ La muestra del 19 de julio dio 23 oficiales, 25 marineros, 5 proeles, 55 soldados, 267 forzados y 53 esclavos.²⁷³⁰

Historial: Al mando de Diego Medrano intervino con la armada de Álvaro de Bazán en la campaña de las Azores en 1583.²⁷³¹ Formaba parte de la escuadra de galeras basadas en Lisboa a cargo de Alonso de Bazán.²⁷³² El cardenal archiduque Alberto presenció en el estuario del Tajo desde esta galera capitana la salida a la mar de la armada del marqués de Santa Cruz el 16 de julio de 1587 en seguimiento de Drake y para proteger la arribada de las flotas de Indias.²⁷³³

Partida la armada desde Lisboa el 30 de mayo, la escuadra de galeras siguió los movimientos de la capitana de Medrano. Probablemente el día 9 o a primeras horas del 10 de junio, el duque de Medina Sidonia destacó esta agrupación a La Coruña con orden de embarcar víveres y esperarle en el abra de Mugía (La Coruña). Poco después, quizá el mismo día 10, en un patache dirigido al marqués de Cerralbo, el capitán general amplió sus instrucciones para que las galeras se reincorporasen a la armada en cuanto la avistaran.²⁷³⁴ Al arribar a las costas gallegas el día 12, Medrano apresó dos embarcaciones mercantes armadas; la primera junto a las islas de Bayona, de ocho piezas de artillería; la segunda, también de ocho piezas y seis pedreros, surta en la villa de Cangas. Ambos navíos fueron conducidos a Bayona, donde llegarán también las galeras; se levantó acta de la naturaleza de los cargamentos y el día 13 comenzaron las averiguaciones sobre la procedencia respectiva, diligencias de las que se encargó Francisco Arias Maldonado, alcalde mayor de la Audiencia de La Coruña.²⁷³⁵

Las galeras se reincorporaron al grueso de Medina Sidonia el día 17 pero fueron destacadas de nuevo a La Coruña para ayudar a meter a bordo los bastimentos destinados a la armada, que estaba previsto las aguardaría a 24 millas del puerto. El 18 aún no se había podido embarcar los víveres y como el viento se iba poniendo del SW, el Duque decidió permanecer en la situación en que se encontraba y ordenó la reincorporación a Medrano, pretendiendo reiniciar la navegación cuando lo hiciese, pese a no haber podido embarcar la carne, el pescado, el tocino y, sobre todo el agua, bastimentos tan necesarios para las dotaciones.²⁷³⁶

Sin embargo, a la vista del mal cariz del tiempo, el Duque, tras un precipitado consejo de generales, dispuso la entrada en La Coruña, lo que efectuaría por la tarde del día 18 con parte de la armada, mientras el resto permanecía sobre la costa corriendo un temporal duro con cerrazón que arreció por la noche desfogando chubascos de lluvia.²⁷³⁷ Con el galeón *San Martín* lograron fondear en la capital gallega 32 navíos, una urca y todos los buques auxiliares. Las cuatro galeras ya estaban en puerto desde el día anterior.²⁷³⁸

Cuando la armada partió de La Coruña el 22 de julio para reemprender la jornada de Inglaterra, el marqués de Cerralbo comunicó la novedad al Rey añadiendo que lo había hecho con más tiempo del conveniente para la navegación de las galeras.²⁷³⁹ Sus temores se vieron pronto confirmados por parte

²⁷²⁷ Docs. 5052 y 5939.

²⁷²⁸ Doc. 5232.

²⁷²⁹ Docs. 5052 y 5734.

²⁷³⁰ Doc. 5986.

²⁷³¹ PAZZIS, p. 235.

²⁷³² Doc. 1145.

²⁷³³ Doc. 2378.

²⁷³⁴ Docs. 5322 y 5332.

²⁷³⁵ Docs. 5317, 5463 y 5880. Según Lippomano, embajador de Venecia en España, los dos navíos tomados eran ingleses, destinados a vigilar y obtener información de los movimientos navales en las costas españolas. Fueron apresados tras breve combate y en ellos se encontraron pilotos españoles «que serán condenados a muerte». La noticia fue bien recibida en la Corte y considerada como un buen presagio de la jornada (doc. 5410). Para Medina Sidonia eran corsarios a falta de lo que dictaminase Arias Maldonado (doc. 5587).

²⁷³⁶ Doc. 5334.

²⁷³⁷ Docs. 5338, 5360 y 5413.

²⁷³⁸ Doc. 5361.

²⁷³⁹ Doc. 5863.

de la *Diana*, obligada a destacarse hacia la costa el día 23 forzada por las vías de agua surgidas en el casco. Las tres galeras restantes prosiguieron su navegación solo con los trinquetes y, según Medrano, caminando más que el resto de los navíos de la armada con todo el aparejo.²⁷⁴⁰

El día 26, al enterarse el capitán general de la falta de la galera *Diana* solicitó a Medrano el informe correspondiente. Este dio cuenta de lo sucedido, añadiendo ser aquella mucha mar para las galeras y que si le obligase el tiempo se adelantaría y dirigiría a Francia. El Duque le contestó que hiciese todo lo posible para seguir con la armada porque podría ser que no tocase en las islas Scilly, sino que entrase directamente por el Canal; al mismo tiempo le participaba el envío de dos pataches para que navegasen en su conserva por si necesitaba algo y pudiese avisar de lo que sucediese. Todo el día 26 estuvieron a la vista las tres galeras. Al anochecer, por falta de visibilidad y lluvia ya no se volvieron a descubrir desde el galeón *San Martín*.²⁷⁴¹

Hasta las 10.00 horas del día 27, Medrano navegó con sus tres galeras acompañado por el patache *Nuestra Señora de Gracia*, a cargo del sargento Rodrigo de Salinas, uno de los dos asignados por el Duque el día anterior. A esa hora, al aumentar el temporal de forma tal que sus buques no podían soportar más la mar, se vio obligado a arribar y quedar de empopada hacia Francia, dando los treos.²⁷⁴² Así navegaron, siempre en compañía del patache, el resto del 27 y la noche siguiente. Como los pilotos aconsejaban a Medrano no tomase los puertos de la Bretaña francesa por ser peligrosos, de acuerdo con ellos optó por dirigirse a España.²⁷⁴³

Al amanecer del día 28, con el tiempo más bonancible, el general de las galeras no avistó la *Princesa*, sospechando por lo tanto que había tomado la vuelta de Bretaña.²⁷⁴⁴ El 29, la capitana disparó un cañonazo y se puso a la voz sucesivamente con los mandos subordinados para consultar la mejor decisión que debía adoptar, no obstante ser su opinión la de reunirse con la armada. El maestre del patache replicó que seguiría a donde le mandasen, mientras el capitán de la *Bazana* le requirió poner rumbo a la tierra más cercana porque su barco se iba anegando. Estas circunstancias y la consideración de hallarse el grueso de la armada muy lejos, forzaron al general Medrano a dirigirse definitivamente a España, poniendo rumbo a Santander. Simultáneamente destacó el patache *Nuestra Señora de Gracia* a la costa de Francia para intentar la localización de la galera *Princesa*, debiendo proceder hacia dicha capital montañesa y reunirse con la capitana y la *Bazana* en caso de no hallarla.²⁷⁴⁵

La descubierta del patache resultó infructuosa, por lo que la noche del mismo día 29 volvió de nuevo a la conserva de la capitana que llevaba a remolque la *Bazana*. A mediodía del sábado 30, la formación sufrió los efectos de una galerna típica del Cantábrico; la capitana tuvo que arrojar por la borda dos piezas de artillería, perdió la palamenta y parte de la obra muerta, y quedó en riesgo de irse a pique pues era incapaz de achicar el agua que entraba por la crujía. Al anochecer del mismo día los tres navíos dejaron de verse mutuamente; el patache reconoció el cabo Machichaco mientras se dedicaba a barajar la costa en busca de las galeras. Fondeó en la concha de San Sebastián a mediodía del 31 de julio.²⁷⁴⁶

Por su parte, la capitana de las galeras avistó la costa francesa en la amanecida del día 31 una vez abonanzado el tiempo la noche anterior. Poco después descubrió a la *Bazana* que había naufragado en una playa sobre la barra del puerto viejo de Bayona (Pirineos-Atlánticos, Francia). En estos momentos

²⁷⁴⁰ Doc. 5995.

²⁷⁴¹ Doc. 5921. El Consejo de S. M. censuró duramente a Medina Sidonia por no conceder a Medrano libertad de maniobra para dirigirse con independencia a Bretaña (doc. 6019).

²⁷⁴² Velas cuadras o redondas que llevan las embarcaciones latinas cuando navegan de empopada con vientos fuertes.

²⁷⁴³ Doc. 5995. Medrano fue reprochado por regresar a España y no arribar a Bretaña.

²⁷⁴⁴ *Ibidem*.

²⁷⁴⁵ Docs. 5995 y 6052. La decisión de no tomar algún puerto de Francia fue criticada por Juan de Idiáquez en carta del 3 de agosto dirigida a Andrés de Prada (doc. 5984) y por el propio Rey en carta a Mendoza del 7 de agosto (doc. 6027).

²⁷⁴⁶ Docs. 5957, 5959, 5995 y 6052. El patache *Nuestra Señora de Gracia* fue reparado de sus averías hacia el 19 de agosto, al mismo tiempo que era socorrida su dotación preparándose para trasladarse a La Coruña con las dotaciones recogidas de las galeras naufragadas y la *Princesa* (docs. 6200 y 6302). La gente de cabo del patache consta en el doc. 6303; se encontraba en San Sebastián el 23 de septiembre cuando regresaron allí los primeros restos de las escuadras de Recalde, Oquendo y Ojeda (doc. 6507). Cerralbo reclamó al Rey el 12 de septiembre que enviase a La Coruña a la galera *Princesa* para reunirla con la *Diana* (doc. 6416), lo que ya tenía previsto realizar Francisco de Arriola el día 13 con el bizcocho, armas y hierro destinados a La Coruña y Lisboa (docs. 6419 y 6433). La salida de la *Princesa* se retrasó por el mal tiempo, lo que dio tiempo a Medrano para informar al Rey el 16 de septiembre que los franceses pretendían devolver su capitana; el monarca ordenó que caso de poder navegar fuese a La Coruña a remolque de la *Princesa* siguiendo las órdenes de Medrano (doc. 6443), lo que confirmó el 26 de septiembre (doc. 6528). A mediados de este mes fracasó un intento de la galera y los pataches para trasladarse a La Coruña (docs. 6506 y 6520).

quedó sin gobierno por falta del timón e irremisiblemente se fue sobre los rompientes y finalizó varando. Toda la dotación menos diez hombres se lanzaron al agua abandonando la galera. Entonces se amotinó la chusma huyendo 250 esclavos; estos y una gran cantidad de franceses lugareños iniciaron el pillaje, robando impunemente a Medrano y a su gente. El general español, impotente para proteger su navío, desembarcó para dirigirse a Bayona, a unas seis leguas de la barra, acompañado por Miguel Fox, capitán de la *Bazana*, que había sido golpeado por los saqueadores de su buque.²⁷⁴⁷

Medrano se entrevistó en Bayona con el gobernador de la ciudad que ya estaba enterado del naufragio. Este había enviado a su secretario para que embargase la galera en nombre del rey de Francia, sin cuyo requisito no la podía devolver, aunque, según Medrano, el navío quedó de manera que no se podría recuperar. Cuando le expuso su pretensión de regresar a la capitana, el gobernador le replicó que no lo hiciese y tomase posada, lo cual el español interpretó como una forma solapada de detención. A todo esto llegó a Bayona el capitán Ruy Díaz de Linares, destinado en Fuenterrabía; se puso al habla con el gobernador y otras personas al servicio de España y recomendó a Medrano la salida de la ciudad disfrazado por estar los franceses muy alborotados, ya que le habían reconocido los veteranos de la jornada de la Tercera (Azores, 1583), así como los parientes de una persona que hacía años había mandado ahorcar en un navío apresado en San Vicente. De este modo el general llegó a Fuenterrabía, donde tomó muestra el 3 de agosto que dio 79 hombres de mar y guerra, y se reunió con las dotaciones de sus galeras que había podido recoger Francisco Arriola; las chusmas desertaron como era de prever.²⁷⁴⁸

La galera, una vez devuelta a España, fue desguazada en San Sebastián en cumplimiento a real orden de 22 de noviembre de 1588 debido a su mal estado.²⁷⁴⁹

Galera *Diana*, patrona

Construida el año 1571 en la Reales Atarazanas de Barcelona.²⁷⁵⁰ De cuatro remeros por banco.²⁷⁵¹
Dimensiones: Desconocidas.

Armamento: Llevó a la jornada de 1588 cinco piezas de artillería.²⁷⁵² Debió ser la misma que tenía en Ferrol, el 1 de enero de 1591: un medio cañón, dos sacres y dos falconetes.²⁷⁵³

Dotación: El capitán era Juan de Pantoja;²⁷⁵⁴ patrón, Benito Vicencio;²⁷⁵⁵ caporal, Hernando Lucas.

En Lisboa, gente de mar y guerra, 94 hombres; gente de remo, 192 hombres. En La Coruña, 47 de mar y 32 de guerra.²⁷⁵⁶ La muestra del 19 de julio dio 15 oficiales, 22 marineros, 3 proeles, 27 soldados, 169 forzados y 24 esclavos.²⁷⁵⁷

²⁷⁴⁷ Docs. 5995 y 7050. Según Van Meteren, el cabecilla del motín fue un inglés llamado David Gwin (doc. 7037). Al desembarcar, Medrano dejó a bordo de la galera insignia a su capitán y ocho hombres. Francisco de Arriola envió una relación de los pertrechos, artillería y bastimentos que tenía la galera capitana el 30 de julio, cuando varó en el bocal viejo de Bayona (doc. 5939). Se salvaron cerca de 3.000 ducados que Arriola empleó en pagar a parte de la gente naufragada y organizar el envío de bastimentos a La Coruña (docs. 5987 y 6019).

²⁷⁴⁸ Docs. 5959, 5986, 5987 y 5995. Medrano en principio consideró irrecuperable su capitana y recomendó el 3 de agosto que se quemase el casco (doc. 5985), solución que también pretendía realizar Arriola (doc. 5987) y que no comprendía el Consejo de Su Majestad (doc. 6019). El Rey ordenó a Bernardino de Mendoza el 7 de agosto que gestionase con el monarca francés la devolución de las galeras (doc. 6027), disposición que el embajador cumplió satisfactoriamente (doc. 6213). A la vista de las intenciones francesas de devolver la galera capitana, el Rey ordenó su traslado a La Coruña en conserva de la *Princesa*, siguiendo las órdenes de Medrano (doc. 6528). La capitana sería reflatada hacia el 10 de agosto y trasladada a Bayona. El 12 de octubre aún permanecía allí (doc. 6772). Pasó a San Sebastián a finales del mismo mes (doc. 6844), aunque con daños de tal entidad por rotura de la crujía que, como sabemos, Medrano propuso quemarla (docs. 6065, 6101, 6160, 6459 y 6613); no obstante, el Rey ordenó se estudiase la conveniencia de su reparación por si podía ser de utilidad, consultando con Juan de Cardona (docs. 6820, 6844 y 6856). La decisión final fue el desguace ordenado por el Rey el 22 de noviembre a la vista del estado de la capitana (doc. 6875). El gobernador francés reclamó el pago de los gastos ocasionados por la recuperación de esta galera (docs. 6506 y 6676).

²⁷⁴⁹ Doc. 6875.

²⁷⁵⁰ Doc. 1145.

²⁷⁵¹ Doc. 5026.

²⁷⁵² Doc. 5052.

²⁷⁵³ Doc. 7165.1

²⁷⁵⁴ Doc. 5673.

²⁷⁵⁵ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, maço 258, doc. 56.

²⁷⁵⁶ Docs. 5052 y 5734.

²⁷⁵⁷ Doc. 5986.

Historial: Participó en la batalla naval de Lepanto (7 de octubre de 1571). Acompañó al rey Felipe II en su entrada en Lisboa con la escuadra de don Álvaro de Bazán (12 de junio de 1581).

Formaba parte de la escuadra de galeras basada en Lisboa a cargo de Alonso de Bazán.²⁷⁵⁸ Con esta escuadra salió a la mar el primero de agosto de 1585 para proteger la recalada de las flotas de Indias en el cabo San Vicente.²⁷⁵⁹

Como patrona de la escuadra de Medrano,²⁷⁶⁰ siguió los movimientos de la galera capitana desde la salida de Lisboa el 30 de mayo hasta la entrada en La Coruña el 18 de junio. Cuando la armada se hizo a la mar el 22 de julio para reemprender la jornada de Inglaterra, el marqués de Cerralbo comunicó la novedad al Rey añadiendo que lo había hecho con más tiempo del conveniente para la navegación de las galeras.²⁷⁶¹ Los temores de Cerralbo sobre la poca resistencia de este tipo de buques a la mar del Cantábrico se vieron pronto confirmados.²⁷⁶² El mismo día 23 a 21.00 horas la galera *Diana* disparó un cañonazo y su capitán, Juan de Pantoja, comunicó a Diego de Medrano por medio de un patache que hacía agua por las costuras del casco pues escupían la estopa del calafateado, viéndose forzado a dirigirse hacia la costa para tomar puerto ya que se encontraba a no más de 60 millas hacia la mar. El domingo 24 de julio por la tarde fondeó en Vivero y Pantoja participó inmediatamente lo acaecido a Andrés de Alva; tenía por milagroso haber conseguido llegar en salvamento porque la galera venía abierta por mil partes y necesitaba calafates para reforzar la crujía; lamentaba verse obligado al abandono de la jornada, así como informaba que la armada iba bien, pero temía por la suerte que pudiesen correr el resto de las galeras.²⁷⁶³

El 25, a las 09.00 horas de la mañana, aprovechando que el capitán Pantoja había acudido a misa por ser el día de Santiago, tuvo lugar un motín a bordo de la *Diana* promovido por un francés «que estaba herrado al banco del escandelar» junto con otros cuatro forzados de la misma nación y un inglés; sus intenciones eran apoderarse de la galera y dirigirse a Francia. La revuelta fue cortada de raíz por el caporal Hernando Lucas, que auxiliado por otros marineros y soldados mató al cabecilla, hirió a otro y redujo a los restantes, uno de los cuales pretendía volar el buque. Quedaron heridos un soldado y un forzado que peleó contra los amotinados.²⁷⁶⁴ La galera llegó a La Coruña el 6 de agosto y Cerralbo ordenó levantar una información sobre el alzamiento de los forzados.²⁷⁶⁵ El Rey dispuso el 13 de agosto el traslado de la *Diana* a Lisboa, pero hacia el 20 de octubre aún permanecía en el puerto gallego.²⁷⁶⁶

La galera participó en las obras del castillo de San Antonio y en los trabajos de salvamento de la nave *Regazona* que finalmente se perdió en la ría de Ferrol el 8 de diciembre,²⁷⁶⁷ así como colaboró con sus fuegos en la defensa de La Coruña atacada por los ingleses de Norris y Drake en mayo de 1589.²⁷⁶⁸ En septiembre del mismo año, al mando de Medrano, viajó a las islas de Bayona (Galicia) con la *Princesa* (Galicia).²⁷⁶⁹ Seguía en Ferrol el 1 de enero de 1591.²⁷⁷⁰ Agregada a la escuadra de seis galeras de Francisco Coloma, en julio de 1591 participó en el apresamiento de tres navíos ingleses pertenecientes a la flota del conde de Cumberland que se encontraba sobre las islas Berlingas.²⁷⁷¹ Estaba desarmada en Ferrol a finales de febrero de 1592.²⁷⁷² Las vicisitudes posteriores de la galera son desconocidas.

²⁷⁵⁸ Doc. 1145.

²⁷⁵⁹ Doc. 426.

²⁷⁶⁰ Así la señala el duque de Medina Sidonia (doc. 5921).

²⁷⁶¹ Doc. 5863.

²⁷⁶² Andrés de Alva había expresado también sus aprensiones al Rey el día 23 de junio, «solo temo no sea mucho (el tiempo) para las galeras y que las obligue a tomar la costa por ser tan viejas». (Doc. 5868). No obstante, Medrano había pronosticado a Su Majestad que las galeras pasarían el golfo tan bien como el resto de la armada (doc. 5932).

²⁷⁶³ Docs. 5878, 5879 y 5995.

²⁷⁶⁴ Docs. 5960, 5961 y 5943. Véase *RHN*, t. II, n.º 4.

²⁷⁶⁵ Docs. 6084 y 6142.

²⁷⁶⁶ Docs. 6142, 6144, 6224 y 6772.

²⁷⁶⁷ Docs. 6923 y 6925.

²⁷⁶⁸ MN, SB, ms. 397, doc. 115.

²⁷⁶⁹ AGS, GA, leg. 260-164.

²⁷⁷⁰ Doc. 7165.1.

²⁷⁷¹ MN, SB, ms. 391, doc. 1110.

²⁷⁷² *Ibidem*, doc.1136.

Galera *Princesa*

Construida el año 1571 en las Reales Atarazanas de Barcelona.²⁷⁷³ De cuatro remeros por banco.²⁷⁷⁴

Dimensiones: Desconocidas.

Armamento: Llevó a la jornada cinco piezas de artillería.²⁷⁷⁵

Dotación: Capitán, Alonso Palomino Regedel,²⁷⁷⁶ patrón, Pedro Borrego.²⁷⁷⁷

En Lisboa, gente de mar y guerra, 90 hombres; gente de remo, 200 hombres. En La Coruña, 44 de mar y 37 de guerra.²⁷⁷⁸ La muestra del 19 de julio dio 15 oficiales, 16 marineros, 4 proeles, 38 soldados, 184 forzados y 25 esclavos.²⁷⁷⁹

Historial: Participó en la batalla naval de Lepanto, el 7 de octubre de 1571. Acompañó al rey Felipe II en su entrada en Lisboa con la escuadra de don Álvaro de Bazán (12 de junio de 1581).

Formaba parte de la escuadra de galeras basada en Lisboa a cargo de Alonso de Bazán. Con ella salió a la mar el primero de agosto de 1585 para proteger la recalada de las flotas de Indias en el cabo San Vicente.²⁷⁸⁰ En 1586 sufrió una recorrida de las obras muertas.²⁷⁸¹

Siguió los movimientos de la capitana de Medrano desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la entrada en La Coruña el 18 de junio. Reemprendida la jornada el 22 de julio, permaneció en conserva del grueso de Medina Sidonia hasta el amanecer del día 28, en que Medrano, al no avistar la *Princesa*, sospechó que había arrumbado a Bretaña.²⁷⁸² En efecto, entró de arribada en Blavet (Lorient, Bretaña francesa) el día 27 y, tras aderezarse algo, salió a la mar el 16 de agosto. El día 19 se batió durante cuatro horas contra dos navíos franceses de La Rochela y el 20 por la mañana llegó a Pasajes.²⁷⁸³

Cerralbo reclamó al Rey el 12 de septiembre que enviase a La Coruña a la galera *Princesa* para reunirla con la *Diana*, lo que ya tenía previsto realizar Francisco de Arriola el día 13 con el bizcocho, armas y hierro destinados a La Coruña y Lisboa.²⁷⁸⁴ La salida de la *Princesa* se retrasó por el mal tiempo, lo que dio lugar a Medrano para informar al Rey el 16 de septiembre que los franceses pretendían devolver su capitana; el monarca ordenó que caso de poder navegar pasase a La Coruña a remolque de la *Princesa* siguiendo las órdenes de Medrano, lo que confirmó el 26 de septiembre.²⁷⁸⁵ Como el Rey había ordenado el 13 de agosto que la gente recuperada de las galeras se enviase al mismo puerto en los pataches con bastimentos que iba a despachar Francisco de Arriola, estos salieron el 17 o 18 de septiembre al mando de Fernando Gallinato escoltados por la galera *Princesa*, pero tuvieron que regresar de arribada por el mal tiempo.²⁷⁸⁶ Según Vanegas, la galera arribó a Laredo el 30 de septiembre, justo a tiempo para remolcar el galeón *San Martín* hasta Santander.²⁷⁸⁷ Hacia el 20 de octubre estaba en San Sebastián (El Pasaje).²⁷⁸⁸ Por fin, el 15 de noviembre la *Princesa* fondeó en La Coruña donde se encontraba la *Diana* desde hacía tiempo; llegó «muy quebrantada y rompida por tres partes de la crujía».²⁷⁸⁹

Ambas galeras participaron en los trabajos de salvamento de la nave *Regazona* que finalmente se perdió en la ría de Ferrol el 8 de diciembre,²⁷⁹⁰ así como colaboraron a cargo de Juan de Pantoja en la defensa de La Coruña atacada por los ingleses de Norris y Drake en mayo de 1589.²⁷⁹¹ En septiembre

²⁷⁷³ Doc. 1145.

²⁷⁷⁴ Doc. 5026.

²⁷⁷⁵ Doc. 5052. El 1 de enero de 1591 cuando estaba en Ferrol, tenía un medio cañón, dos medios sacres, dos falconetes y cuatro esmeriles (doc. 7165.1).

²⁷⁷⁶ Doc. 5673.

²⁷⁷⁷ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, maço 258, doc. 56.

²⁷⁷⁸ Docs. 5052 y 5734.

²⁷⁷⁹ Doc. 5986.

²⁷⁸⁰ Doc. 426.

²⁷⁸¹ Doc. 1145.

²⁷⁸² Doc. 5995.

²⁷⁸³ Docs. 6222 y 6223. Nada más llegar a Blavet fue socorrida por Bernardino de Mendoza, embajador de España en París (doc. 6117).

²⁷⁸⁴ Docs. 6416, 6419 y 6433.

²⁷⁸⁵ Docs. 6443 y 6528.

²⁷⁸⁶ Docs. 6143, 6160, 6269, 6459, 6506, 6520 y 6906.

²⁷⁸⁷ Doc. 6814.

²⁷⁸⁸ Doc. 6772.

²⁷⁸⁹ Docs. 6904 y 6906.

²⁷⁹⁰ Doc. 6923.

²⁷⁹¹ MN, SB, ms. 397, art. 6, doc. 115.

del mismo año, al mando de Medrano, viajó a las islas de Bayona (Galicia) con la *Diana*.²⁷⁹² El 1 de enero de 1591 estaba en Ferrol.²⁷⁹³ Agregada a la escuadra de seis galeras de Francisco Coloma, en julio de 1591 participó en el apresamiento de tres navíos ingleses pertenecientes a la flota del conde de Cumberland que se encontraba sobre las islas Berlingas.²⁷⁹⁴ Se armó en Santander el 13 de mayo de 1592 junto a la *Bazana* para ir a reconocer los puertos ingleses al mando de Diego Medrano.²⁷⁹⁵

Galera *Bazana*

Construida en Nápoles en 1574.²⁷⁹⁶ De cuatro remeros por banco.²⁷⁹⁷

Dimensiones: Desconocidas.

Armamento: Llevó a la jornada de 1588 cinco piezas de artillería.²⁷⁹⁸

Dotación: Capitán, Miguel Fox o Foj;²⁷⁹⁹ Bartolomé Maurari.²⁸⁰⁰

En Lisboa, gente de mar y guerra, 72 hombres; gente de remo, 193 hombres. En La Coruña, 46 de mar y 26 de guerra.²⁸⁰¹ La muestra del 19 de julio dio 21 oficiales, 11 marineros, 4 proeles, 28 soldados, 165 forzados y 23 esclavos.²⁸⁰²

Historial: Formaba parte de la escuadra de galeras basada en Lisboa a cargo de Alonso de Bazán.²⁸⁰³ Con ella salió a la mar el primero de agosto de 1585 para proteger la recalada de las flotas de Indias en el cabo San Vicente.²⁸⁰⁴

Siguió los movimientos de la capitana de Medrano desde la salida de Lisboa el 30 de mayo hasta la entrada en La Coruña el 18 de junio. Reemprendida la jornada el 22 de julio, permaneció en conserva del grueso de Medina Sidonia y de la escuadra de Medrano hasta el día 29, en que navegando en conserva del patache *Nuestra Señora de Gracia* desde el 26 anterior, y habiéndose destacado sucesivamente la *Diana* a Vivero y la *Princesa* a la costa de la Bretaña francesa, la galera capitana tiró un cañonazo. Puesto a la voz con la *Bazana*, consultó a su capitán Miguel Fox sobre la conveniencia de volver a reunirse con la armada. A la pregunta le respondió que debía ponerse rumbo a tierra porque su barco se iba anegando. Esta circunstancia y la consideración de hallarse el grueso de la armada muy lejos, forzaron a Medrano a tomar la decisión de arrumbar definitivamente a España, poniendo proa a Santander; al mismo tiempo destacaba el patache hacia Francia en búsqueda de la galera *Princesa*, con instrucciones de que en caso de no hallarla debía proceder hacia dicha capital montañesa para reunirse con la capitana y la *Bazana*.²⁸⁰⁵

La descubierta del patache resultó infructuosa, por ello la noche del mismo día 29 volvió de nuevo a la conserva de la capitana que en esos momentos llevaba a remolque la *Bazana*. A mediodía del sábado 30, la formación sufrió los efectos de una galerna típica del Cantábrico. Al anochecer, los tres navíos dejaron de verse mutuamente.²⁸⁰⁶ La capitana de las galeras descubrió la costa francesa en la amanecida del día 31, una vez abonanzado el tiempo la noche anterior. Poco después, Medrano localizó a la *Bazana* que había naufragado en una playa sobre la barra del puerto viejo de Bayona (Pirineos-Atlánticos, Francia). En estos momentos la capitana quedó sin gobierno por falta del timón e irremisiblemente se fue sobre los rompientes. El general español, impotente para proteger su navío, desembarcó y se dirigió a Bayona, a unas seis leguas de la barra, acompañado por Miguel Fox, capitán de la *Bazana*,

²⁷⁹² AGS, GA, leg. 260-164.

²⁷⁹³ Doc. 7165.1.

²⁷⁹⁴ MN, SB, ms. 391, doc. 1110.

²⁷⁹⁵ BN, Ms. 11307, fols. 78 a 90.

²⁷⁹⁶ Doc. 1145.

²⁷⁹⁷ Doc. 5026.

²⁷⁹⁸ Doc. 5052. El 1 de enero de 1591, cuando estaba en Ferrol, montaba un cañón, dos medios sacres, dos pedreros y dos esmeriles (doc. 7165.1).

²⁷⁹⁹ Doc. 5673.

²⁸⁰⁰ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, maço 258, doc. 56.

²⁸⁰¹ Docs. 5052 y 5734.

²⁸⁰² Doc. 5986.

²⁸⁰³ Doc. 1145.

²⁸⁰⁴ Doc. 426.

²⁸⁰⁵ Docs. 5995 y 6052. La decisión de no tomar algún puerto de Francia fue criticada por Juan de Idiáquez en carta del 3 de agosto dirigida a Andrés de Prada (doc. 5984) y por el propio Rey en carta a Mendoza del 7 de agosto (doc. 6027).

²⁸⁰⁶ Docs. 5957, 5959, 5995 y 6052.

que había sido golpeado por los franceses durante el saqueo de su buque;²⁸⁰⁷ la chusmas de las galeras desertaron como era de prever.²⁸⁰⁸ El 3 de agosto tomó en Fuenterrabía muestra de la gente de mar y guerra que dio 47 hombres en total.²⁸⁰⁹

Fue devuelta a España, y el 1 de enero de 1591 estaba en Ferrol.²⁸¹⁰ Agregada a la escuadra de seis galeras de Francisco Coloma, en julio de 1591 participó en el apresamiento de tres navíos ingleses pertenecientes a la flota del conde de Cumberland que se encontraba sobre las islas Berlingas.²⁸¹¹ Se armó en Santander el 13 de mayo de 1592 junto a la *Princesa* para ir a reconocer los puertos ingleses al mando de Diego Medrano.²⁸¹² Sería desarmada el 9 de julio de 1592.²⁸¹³ Puede que sea la galera del mismo nombre que intervino con la escuadra de Carlos Amézola en una incursión sobre las costas meridionales de Inglaterra en 1595.²⁸¹⁴

CARABELAS

En la armada del duque de Medina Sidonia sirvieron doce carabelas embargadas en Lisboa entre abril y mayo de 1588.²⁸¹⁵ Fueron construidas en Portugal; se tomaron para transporte de la aguada de respeto, bastimentos «y otras cosas de servicio de algunas naves de la armada».²⁸¹⁶ Según el tratadista portugués Oliveira, las dimensiones estimadas de las carabelas que participaron en la jornada de 1588 eran: eslora 18,82 m; manga 5,64 m; puntal 2,33 m, y de porte, unos 78 toneles.²⁸¹⁷

Sólo once salieron de Lisboa, según Jorge Manrique y Francisco Duarte.²⁸¹⁸ La carabela *Nuestra Señora de la Asunción* o *N^a S^a da Assunção*, mestre Gonçalo Fernandez, no consta entre las doce carabelas construidas en Lisboa para servir en la armada, pero figura en la relación de buques existentes en La Coruña los días 11 y 15 de julio de 1588, en esta última fecha con 14 hombres de mar. No debió de participar en la jornada, pues no constan más datos.²⁸¹⁹ Las carabelas *Nuestra Señora de la Concepción* (1^a y 2^a) tampoco intervinieron con el Duque durante el resto de la campaña. De La Coruña debieron salir tan solo las nueve o diez carabelas restantes.²⁸²⁰ Las supervivientes de la jornada que arribaron a Santander, al parecer recibieron licencia para regresar a Portugal por orden del Duque.²⁸²¹

Carabela San Lorenzo o São Lourenço

Dotación: Maestre Duarte Jordan o Gorján, natural de Atouguia da Baleia, Leiria, Portugal; en La Coruña, 5 hombres de mar el 13 de julio.²⁸²²

Historial: Embargada en Lisboa el 9 de mayo de 1588 con cinco hombres de mar, por certificación de Francisco Duarte. Siguió a la armada desde la salida de Lisboa el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 19 de junio.²⁸²³ Últimos cargos entregados en este puerto, el 16 de julio de 1588. Debió participar en la jornada, aunque no figura en la relación del 11 de julio, pero sí en la del día 15 siguiente.²⁸²⁴ Se ignora su destino final.

²⁸⁰⁷ Doc. 5995.

²⁸⁰⁸ Docs. 5959, 5987 y 5995. El Rey ordenó a Bernardino de Mendoza el 7 de agosto que gestionase con el monarca francés la devolución de las galeras (doc. 6027), órdenes que cumplió el embajador satisfactoriamente (doc. 6213). Aachacó la pérdida de las galeras más que nada a su vejez, aunque pudieron haber tomado los puertos de Guetaria, la concha de San Sebastián, Pasajes o Fuenterrabía «pues pasaron a vista de aquí» (doc. 5958). Como era de esperar, la mayoría de los esclavos y forzados escaparon y tan solo fueron rescatados algunos (docs. 6019, 6160, 6397 y 6459).

²⁸⁰⁹ Doc. 5986.

²⁸¹⁰ Doc. 7165.1.

²⁸¹¹ MN, SB, ms. 391, doc. 1110.

²⁸¹² BN, Ms. 11307, fols. 78 a 90.

²⁸¹³ AGS, CS, S. serie, leg. 296 (expediente del timonero Lorenzo Bastiano, genovés).

²⁸¹⁴ MN, SB, ms. 392, doc. 1242.

²⁸¹⁵ Doc. 7131; SALGADO, p. 77, cuadro 18.

²⁸¹⁶ Docs. 5049, 5243 y 7131.

²⁸¹⁷ CASADO, en *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, p. 224. Véase el Apéndice VIII.

²⁸¹⁸ Docs. 5226 y 5243.

²⁸¹⁹ Véase doc. 5673. No figura en el doc. 7131.

²⁸²⁰ El doc. 5105 de 14 de mayo incluye diez carabelas en la armada.

²⁸²¹ Docs. 6532 a 6534.

²⁸²² Doc. 5734.

²⁸²³ Doc. 5361.

²⁸²⁴ Docs. 5049, 5361, 5673 y 5734.

Carabela San Antonio (1ª) o São António

Dotación: Dueño y maestre Pedro Alfonso; en La Coruña, 17 hombres de mar el 13 de julio.²⁸²⁵

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida de Lisboa el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 19 de junio.²⁸²⁶ Constan entregas de cargos en este puerto del 4 al 18 de julio. Debió participar con el Duque en el resto de la jornada. Se ignora el destino final, aunque se le entregaron más cargos en septiembre y octubre de 1588 sin especificar el lugar de embarco.²⁸²⁷

Carabela Nuestra Señora de la Concepción (1ª) o Concepção

Dotación: Dueño y maestre Alvaro Vicente, vecino de la Vila Nova de Oporto; en La Coruña, 20 hombres de mar el 11 de julio.²⁸²⁸

Historial: Embargada en Lisboa el 26 de abril de 1588 con 8 hombres de mar. Siguió a la armada desde la salida de la capital portuguesa el 30 de mayo; arribó a La Coruña hacia el 19 de junio desarbolada y roto el timón.²⁸²⁹ Allí se encontraba el 4 de julio. El día 11 seguía en este puerto con 20 hombres de mar. No figura en la relación de buques de la armada del 13 de julio, por lo que no debió participar en el resto de la jornada, y quedó en La Coruña. Consta que se le entregaron cargos en Santander el 6 de octubre de 1588.²⁸³⁰ Siguió agregada a la armada de Alonso de Bazán a partir de la salida de Santander el 22 de julio de 1589.

Carabela Nuestra Señora de la Concepción (2ª) o La Concepción (1ª) o Concepção

Dotación: Maestre o patrón Francisco Gonçaves o González,²⁸³¹ natural de Matosinhos (Portugal); en La Coruña, 20 hombres de mar, el 11 de julio.

Historial: Embargada en Lisboa el 26 de abril de 1588 con 10 hombres de mar. Sólo constan cargos entregados en este puerto el 6 de mayo. Entró en Vivero hacia el 20 o 21 de junio, tras el temporal que tres días antes dispersó a las escuadras frente a las costas gallegas, sin haber recibido daños.²⁸³² Se reunió en La Coruña con el resto de la armada el 7 de julio.²⁸³³ El 11 de julio estaba en puerto con 20 hombres de mar. No consta en la relación de navíos de la armada de 13 de julio, por lo que puede ser no participase en el resto de la jornada. Se ignora su destino final.²⁸³⁴

Carabela Jesús de Ayuda o Jesus de Ajuda

Dotación: Maestre Damião o Damián Fernández, vecino de Oporto; en La Coruña, 11 hombres de mar, el 11 y el 13 de julio.²⁸³⁵

Historial: Siendo maestre Francisco Yáñez, vecino de Oporto, llevó pipas de vino para la armada desde Cádiz a Lisboa en marzo de 1587.²⁸³⁶ Embargada en Lisboa el 15 de abril de 1588 con 11 hombres de mar. Siguió a la armada desde la salida de Lisboa el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio.²⁸³⁷ Consta que los últimos cargos fueron entregados en La Coruña el 17 de julio de 1588. Debió participar en la jornada, pero se ignora su destino final.²⁸³⁸

²⁸²⁵ Doc. 5734.

²⁸²⁶ Doc. 5361.

²⁸²⁷ Docs. 5361, 5673, 5734 y 7131.

²⁸²⁸ Docs. 5049, 5673 y 5734.

²⁸²⁹ Doc. 5360.

²⁸³⁰ Docs. 5049, 5361, 5673 y 7131.

²⁸³¹ Doc. 5673.

²⁸³² Doc. 5379.

²⁸³³ Doc. 5669.

²⁸³⁴ Docs. 5049, 5366, 5379, 5673 y 7131.

²⁸³⁵ Docs. 5673 y 5734.

²⁸³⁶ Docs. 1368 y 1395.

²⁸³⁷ Doc. 5361.

²⁸³⁸ Docs. 5049, 5361, 5673, 5734 y 7131.

Carabela *San Juan o São João*

Dotación: Maestre Cristóbal Jácome; en La Coruña 8 hombres de mar, el 13 de julio.²⁸³⁹

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida de Lisboa el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio.²⁸⁴⁰ Constan cargos recibidos en este puerto hasta el 16 de julio de 1588. Participó en el resto de la jornada, y debió regresar con el Duque pues figura que se le entregaron cargos en Santander el 24 de septiembre.²⁸⁴¹ Tenía 15 hombres de mar.²⁸⁴²

Carabela *San Antonio (2ª) o São António*

Dotación: Dueño y maestre Domingo Pérez, vecino de Mondego. En La Coruña, 16 hombres de mar, el 11 de julio.²⁸⁴³

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio.²⁸⁴⁴ El 11 de julio estaba en este puerto con 16 hombres de mar. Últimos cargos entregados en la capital gallega, el 17 de julio de 1588. No figura en la relación de buques de la armada del 13 de julio, aunque probablemente participó en el resto de la jornada. Se ignora su destino final.²⁸⁴⁵

Carabela *La Concepción o Concepção (2ª)*

Dotación: Maestre Ruy de Cea; en La Coruña 19 hombres de mar, el 13 de julio.²⁸⁴⁶

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio.²⁸⁴⁷ No figura en la relación de buques de la armada del 11 de julio de 1588,²⁸⁴⁸ pero sí en la del día 15. Constan cargos entregados en La Coruña desde el 18 de junio hasta el 17 de julio. Debió participar en la jornada y tuvo que aderezarse de nuevo en enero de 1589 por haber dado al través en Santander, siguiendo como maestre Ruy de Cea.²⁸⁴⁹

Carabela *San Jorge o São Jorge*

Dotación: Maestre Luís Martínez o Martín o Martinho, vecino de La Pederneira; en La Coruña, 12 hombres de mar el 11 de julio y 11 hombres el día 13 siguiente.²⁸⁵⁰

Historial: Embargada en Lisboa el 24 de marzo de 1588, con 10 hombres de mar. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio.²⁸⁵¹ El 15 de julio estaba en este puerto con 11 hombres de mar. Participó en la jornada y llegó a Santander con el Duque, donde consta que se le entregaron cargos el 23 de septiembre de 1588.²⁸⁵²

Carabela *La Asunción o Assunção o Nuestra Señora de la Ascensión*

Dotación: Maestre Pedro o Pero *Yáñez*; en La Coruña, 16 hombres de mar, el 11 de julio y 14 el día 13.²⁸⁵³

²⁸³⁹ Doc. 5734.

²⁸⁴⁰ Doc. 5361.

²⁸⁴¹ Docs. 5361 y 7131. No consta en el doc. 5673.

²⁸⁴² Doc. 6599.

²⁸⁴³ Doc. 5673.

²⁸⁴⁴ Doc. 5361.

²⁸⁴⁵ Docs. 5361, 5673 y 7131.

²⁸⁴⁶ Doc. 5734.

²⁸⁴⁷ Doc. 5361.

²⁸⁴⁸ Doc. 5673.

²⁸⁴⁹ Docs. 5361, 5673, 5734 y 7131.

²⁸⁵⁰ Docs. 5673 y 5734.

²⁸⁵¹ Doc. 5361.

²⁸⁵² Docs. 5049, 5361, 5673 y 7131.

²⁸⁵³ Docs. 5673 y 5734.

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo y entró en Vivero hacia el 20 o 21 de junio, tras el temporal que dispersó a las escuadras sobre La Coruña; tenía la verga mayor rota y el mástil del trinquete sentido.²⁸⁵⁴ Se reunió en este puerto con el resto de la armada el 7 de julio.²⁸⁵⁵

Llevó a bordo durante veinte días los 18 criados del maestro de campo Francisco de Bobadilla.²⁸⁵⁶ Figura en la relación de buques de la armada del 15 de julio; probablemente participó en el resto de la jornada. Consta que se le entregaron cargos en Santander el 1 y 9 de octubre de 1588.²⁸⁵⁷ El primero de octubre tenía embarcados 16 hombres de mar.²⁸⁵⁸ Se ignora su destino final.

Carabela *La Concepción* (3ª) o *Concepção*

Dotación: Maestro Antonio Vicente; en La Coruña, 24 hombres de mar, el 11 y el 13 de julio.²⁸⁵⁹

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio.²⁸⁶⁰ Participó en la jornada y llegó a Santander, donde consta que se le entregaron cargos a partir del 26 de septiembre de 1588.²⁸⁶¹ Posiblemente es la misma citada en los docs. 6483 y 6534, con la que el duque de Medina envió el segundo duplicado del despacho que llevaba Baltasar de Zúñiga. Llegó a Santander el 22 de septiembre al mismo tiempo que el Duque, donde el día 26 siguiente le entregaron cargos. Se ignora su destino final.

Carabela *San Antonio* (3ª) o *São António*

Dotación: Maestro Blas Vasilejo (en Lisboa) y después Álvaro Rodríguez, vecino de Mondego (en La Coruña); en La Coruña, 19 hombres de mar, el 11 de julio, y 16 el día 13 siguiente.²⁸⁶²

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio.²⁸⁶³ Participó en la jornada, y el primero de octubre de 1588 se encontraba en Santander con 17 hombres de mar.²⁸⁶⁴

Carabela *Nuestra Señora de la Asunción* o *Assunção*

Dotación: Maestro Gonzalo Fernández. En Lisboa, 14 hombres de mar.

Historial: No figura entre las doce carabelas construidas en Lisboa para servir en la armada.²⁸⁶⁵ Una carabela de este nombre consta en la relación de buques de la armada en La Coruña los días 11 y 13 de julio de 1588.²⁸⁶⁶ Se ignora si participó en la jornada con la armada del Duque y su destino final.

FALÚAS O FALUCAS

Del capitán Leonardo Marcelo.²⁸⁶⁷ Once fueron construidas en Lisboa entre noviembre y diciembre de 1587 por Juan Antonio Mónaco, Leonardo Marcelo y Blas Vital, patrones de falúas, ex profeso para llevar aguada acompañando a los navíos de la armada. De Lisboa salieron diez pues la nombrada *San*

²⁸⁵⁴ Doc. 5379.

²⁸⁵⁵ Doc. 5669.

²⁸⁵⁶ Doc. 7168.

²⁸⁵⁷ Docs. 5361, 5366, 5673 y 7131.

²⁸⁵⁸ Doc. 6599.

²⁸⁵⁹ Docs. 5673 y 5734.

²⁸⁶⁰ Doc. 5361.

²⁸⁶¹ Docs. 5361, 5673 y 7131.

²⁸⁶² Docs. 5673 y 5734.

²⁸⁶³ Doc. 5361.

²⁸⁶⁴ Docs. 5361, 5673, 5734, 6599 y 7131.

²⁸⁶⁵ Doc. 7137. Puede que fuese la misma que tenía como maestro a Pedro Yáñez en el mismo documento.

²⁸⁶⁶ Docs. 5673 y 5734.

²⁸⁶⁷ Docs. 4422 y 7170 En un doc. AGS, CS, leg. 284, s. f., se dice que las falúas iban a cargo del ragucés Leonardo de Leonardi, nombrado por el duque de Medina Sidonia, pero finalmente no pudo participar en la jornada por quedarse en Lisboa apostando los navíos con aprovisionamientos para la armada (AGS, CS, S. serie, leg. 284, s. f.).

Cristóbal quedó en puerto.²⁸⁶⁸ De La Coruña dieron la vela tan solo siete con un total de 46 tripulantes,²⁸⁶⁹ ya que la *San Blas*, el menor, tras el temporal que originó la dispersión de la armada frente a este puerto se había hundido en las islas Scilly a primeros de julio de 1588 cuando iba a bordo de la urca almiranta *San Salvador*; además, las nombradas *Santa María* y *Santa Bárbara* o *Bárvara*, se perdieron en el mismo temporal, salvándose la gente.²⁸⁷⁰

Falúa *La Anunciada* (capitana)

Construida en Lisboa en diciembre de 1587 mediante contrato firmado con Nardo Marcelo y Blas Vital para ser agregada a la armada junto con otras diez. De seis remos, arbolaba un palo con entena para vela latina, una tienda de herbaje, ancla y cable de veinticinco brazas, otro cable de seis brazas para la popa, dos barriles de aguada; dotación cinco marineros. Cobraba 32 escudos mensuales para una dotación de siete personas.²⁸⁷¹

Dotación: Patrón César Borje, a sueldo del reino de Portugal.

Historial: La falúa sirvió desde el primero de enero de 1588 hasta el 23 de septiembre del mismo año, en que se perdió en la jornada de Inglaterra.

Falúa *Nuestra Señora del Carmen*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón Juan Bautista de Leonardo, a sueldo del reino de Portugal.

Historial: Entró en servicio el 16 de diciembre de 1587 y se perdió el 21 de agosto de 1588 en la jornada de Inglaterra, sin especificar las circunstancias.

Falúa *Nuestra Señora del Puerto*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Propietario Antonio Cazorla; patrón Jácome Ginovés.

Historial; Sirvió desde el primero de enero de 1588 hasta su pérdida el 16 de septiembre del mismo año con la nave ragusea *San Nicolás* de Prodanelli en Toorglass, Curraum Peninsula, Clew Bay, condado de Mayo, Irlanda, durante la jornada de Inglaterra.

Falúa *Nuestra Señora de la Ydra*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón Pablo Lagundía.

Historial: Sirvió desde el primero de enero de 1587 hasta su pérdida en la jornada de Inglaterra, el 23 de agosto de 1588, sin que se conozcan otras circunstancias.

Falúa *San Pedro*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón Francisco Antonio Mercadante, a sueldo del reino de Portugal.

Historial: Sirvió desde el 25 de enero de 1587, ignorándose la suerte que corrió en la jornada.

²⁸⁶⁸ Doc. 5226. El doc. 5105 de 14 de mayo solo incluye diez falúas en la armada.

²⁸⁶⁹ Docs. 5673 y 5734.

²⁸⁷⁰ Docs. 5673 y 7170. Toda la información que sigue está extraída de este último documento.

²⁸⁷¹ Doc. 3588.

Falúa *San Blas*

Dotación: Dueño Juan Antonio Mónaco, patrón Jácome Simeyro, a sueldo del reino de Portugal, desde el 28 de enero de 1588 hasta el 18 de febrero en que se encargó del mando Joan Leonardo por disposición del propietario. Dotación de cuatro hombres de mar. Cobraba 43 escudos al mes.²⁸⁷²

Historial: Sirvió desde el 6 de abril de 1587. Siguió a la armada desde Lisboa. Entró en El Havre y se perdió por golpe de mar el 20 de abril de 1589 sobre la costa de Inglaterra, en la islas Scilly, cuando la galeaza *Zúñiga* la traía en la postiza durante una de sus tentativas para regresar a España desde Francia, siendo entonces su patrón Vicencio Lomonaco o de Mónaco, que había venido en 1587 embarcado en las naves procedentes de Sicilia.²⁸⁷³

Falúa *San Blas, la menor*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón Juan Antonio Mónaco.

Historial: Sirvió desde el 15 de febrero de 1588 hasta que se perdió en las islas Sorlingas o Scilly hacia el primero de julio del mismo año, cuando iba embarcada en la urca almiranta *San Salvador* tras el temporal que dispersó a la armada antes de la entrada en La Coruña.

Falúa *Nuestra Señora del Buen Viaje*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Dueño Blas Vital, patrón Baptista Ginovés.

Historial: Sirvió desde el primero de abril de 1588 hasta el 20 de septiembre del mismo año, que se perdió en la jornada de Inglaterra en circunstancias desconocidas.

Falúa *Santa María*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón Alexandro Tejera.

Historial: Salió de Lisboa y regresó a Santander, pero no debió participar en la jornada por haber arribado tarde u otras causas ignoradas, pues constan libranzas de Juan de Cardona fechadas el 19 de diciembre de 1588 en este último puerto.

Falúa *Santa Bárbara o Santa Bárvara*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón Juan María Sierra.

Historial: Salió de Lisboa pero no participó en la jornada desde La Coruña. Se ignoran sus vicisitudes, aunque constan cargos entregados el 10 de noviembre de 1588.

Falúa *San Cristóbal*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón Ambrosio Catunio.

Historial: No existe constancia de que hubiese servido en la armada del duque de Medina Sidonia.

²⁸⁷² Doc. 1653.

²⁸⁷³ Vicencio Lomanaco servía desde el 6 de abril de 1587 (docs. 1653 y 3217). Según otra versión poco probable se perdió en la rada de Calais cuando por orden del duque de Parma socorría la gente de mar de la galeaza capitana tras su naufragio (AGS, CS, S, serie, leg. 293, s. f.).

ANEXO 6

RECAPITULACIÓN DE LAS PÉRDIDAS ESTIMADAS DE NAVÍOS Y GENTE DE LA ARMADA ESPAÑOLA DURANTE LA JORNADA DE INGLATERRA DE 1588

Por José Ignacio González-Aller Hierro

En base a la información proporcionada por los historiales anteriores, se han recapitulado en sendos cuadros estadísticos las pérdidas que sufrió la armada en navíos y gente durante la campaña de 1588 desde la salida de La Coruña hasta la llegada a España de los últimos regresados.

RESUMEN DE LA SUERTE QUE CORRIERON LOS NAVÍOS DE LA ARMADA DE 1588 SALIDOS DE LA CORUÑA						
Escuadras y número de navíos¹	Regresados	Naufragados	Desaparecidos	Apresados	Hundidos por el enemigo	Hundidos por otras causas
Portugal (12) ²	9	1		2		
Castilla (16)	12	2	2			
Vizcaya (14)	11	2			1	
Andalucía (11)	9	1		1		
Guipúzcoa (14)	11	2		1		
Levante (10)	2	6				2
Urcas (21) ³	12	7	2			
Pataches y Zabras (22) ⁴	19	3				
Galeazas (4)	2	1		1		
Galeras (4) ⁵	4					
Totales (128)	91	25	4	5	1	2

¹ No se incluyen las 10 carabelas ni las 7 falúas que partieron de La Coruña.

² Se agrega a esta escuadra el galeón San Francisco del duque de Florencia.

³ Dos urcas no salieron de la Península.

⁴ Un patache no partió de La Coruña.

⁵ Las galeras no participaron en las acciones del Canal. La Diana arribó a Vivero, la Princesa a El Pasaje y dos vararon (capitana y Bazana), pero regresaron a España, si bien la capitana fue desguazada inmediatamente.

NÚMERO ESTIMADO DE LOS FALLECIDOS EN LOS NAVÍOS ESPAÑOLES PARTICIPANTES EN LA JORNADA DE 1588 ⁶			
Escuadras y navíos	Gente de mar e infantería al salir de La Coruña ⁷	Supervivientes	Observaciones
La escuadra de Portugal			
Galeón <i>San Martín</i>	469	318	Algunos pasaron a otros navíos
Galeón <i>San Juan</i>	522	558	
Galeón <i>San Marcos</i>	386	Ninguno	
Galeón <i>San Felipe</i>	439	20	
Galeón <i>San Luis</i>	439	287	
Galeón <i>San Mateo</i>	389	25	
Galeón <i>Santiago</i> , el menor	387	129	
Galeón <i>San Cristóbal</i>	211	159	
Galeón <i>San Bernardo</i>	236	163	
Galeón del duque de Florencia	383	264	
Galeoncete o zabra <i>Augusta</i>	92	40	
Galeoncete o zabra <i>Julia</i>	135	50	
Totales	4.088	2.013	
La escuadra de Castilla			
Galeón <i>San Cristóbal</i>	303	191	Los supervivientes regresaron en otros navíos
Nao <i>San Juan Bautista</i>	296	350	
Nao <i>Santa Catalina</i>	320	284	
Galeón <i>San Pedro</i>	274	292	
Galeón <i>San Juan</i> , el menor	284	273	
Galeón <i>Santiago</i> , el mayor	293	259	
Galeón <i>San Felipe y Santiago</i>	234	234	
Galeón <i>La Asunción</i>	240	263	
Galeón <i>Nra. Sra. del Barrio</i>	277	222	
Galeón <i>San Medel y Celedón</i>	272	264	
Galeón <i>Santa Ana</i> , (a) el francés	153	154	
Nao <i>Nuestra Señora de Begoña</i>	300	158	
Nao <i>La Trinidad</i>	241	Ninguno	
Nao <i>San Juan Bautista</i>	240	-	
Patache <i>Nra. Sra. del Socorro</i>	35	Ninguno	
Patache <i>San Antonio de Padua</i>	46	21	
Totales	3.808	2.965	
La escuadra de Vizcaya			
Nao <i>Santa Ana</i> ⁸	385	365	Los supervivientes regresaron en otros navíos
Nao <i>Santiago</i>	312	391	
Nave <i>El Gran Grín</i>	336	30	
Nao <i>La Concepción</i> , mayor	219	216	
Nao <i>Concepción</i> , menor	225	192	
Nao <i>La Magdalena</i>	244	236	
Nao <i>San Juan Bautista</i>	190	170	
Nao <i>La María Juan</i>	306	-	
Nao <i>La Manuela</i>	163	183	
Nao <i>Sta. María de Montemayor</i>	202	124	
Patache <i>María</i> , de Aguirre	44	40	
Patache <i>La Isabela</i>	53	43	
Patache <i>María</i> , de Suso	45	47	
Patache <i>San Esteban</i>	35	60	
Totales	2.759	2.097	

⁶ Los números en cursiva indican cantidades estimadas.

⁷ De acuerdo con la muestra tomada el 13 de julio de 1588 (doc. 5734) y otras fuentes. No se incluye en el cuadro la gente de mar de las carabelas (143 hombres) y falúas (42 hombres), ni la gente de remo de las galeazas (por plantilla 1.200 hombres; en realidad unos 1.000) y galeras (910 hombres); en total, alrededor de 2.095 entre las dotaciones de carabelas y falúas y los forzados y esclavos.

⁸ Según Pedro Coco Calderón (doc. 6500).

Escuadras y navíos	Gente de mar e infantería al salir de La Coruña ⁷	Supervivientes	Observaciones
La escuadra de Andalucía			
<i>Nao N. S. del Rosario</i>	359	350	Prisioneros. Unos 5 regresaron en otros navíos.
<i>Nao San Francisco</i>	323	304	
<i>Galeón San Juan Bautista</i>	333	274	
<i>Nao Concepción Retana</i>	260	213	
<i>Nao S. Juan de Gargarín</i>	203	185	
<i>Nao Santa Catalina</i>	289	201	
<i>Nao Sta. María de Juncal</i>	287	208	
<i>Nao San Bartolomé</i>	240	237	
<i>Nao La Trinidad</i>	210	211	
<i>Urca Duquesa Santa Ana</i>	272	Ninguno	
<i>Patache El Espíritu Santo</i>	33	38	
Totales	2.809	2.221	Perdidos en <i>La Girona</i>
La escuadra de Guipúzcoa	400	396	
<i>Nao Santa Ana</i>	371	221	
<i>Nao San Salvador</i>	323	Ninguno	
<i>Nao Sta. María de la Rosa</i>	182	195	
<i>Nao Santa Bárbara</i>	274	Ninguno	
<i>Nao San Esteban</i>	239	277	
<i>Nao Santa Marta</i>	212	223	
<i>Nao San Buenaventura</i>	135	120	
<i>Nao María San Juan</i>	165	150	
<i>Nao Santa Cruz</i>	141	140	
<i>Urca Doncella</i>	34	34	
<i>Patache La Asunción</i>	34	36	
<i>Patache San Bernabé</i>	12	12	
<i>Pinaza Guadalupe</i>	14	14	
<i>Pinaza La Magdalena</i>	2.536	1.818	
Totales			
La escuadra de Levante			
<i>Nave La Regazona</i>	371	300	
<i>Nave La Lavia</i>	302	16	
<i>Nave La Anunciada</i>	266	-	Los supervivientes regresaron en otros navíos.
<i>Nave Trinidad Valenzera</i>	413	15	
<i>Nave Rata Encoronada</i>	448	1	Perdidos en la galeaza <i>Girona</i> .
<i>Nave La Juliana</i>	412	20	
<i>Nave San Nicolás</i>	294	9	
<i>Nave San Juan de Sicilia</i>	320	60	
<i>Nave Sta. María de Visón</i>	325	15	
<i>Nave Trinidad de Escala</i>	408	367	
Totales	3.559	803	
La escuadra de las Urcas			
<i>El Gran Grifón</i>	279	200	
<i>San Salvador</i>	271	241	
<i>La Barca de Hamburgo</i>	287	-	Los supervivientes regresaron en otros navíos
<i>San Pedro, el mayor</i>	144	140	
<i>La Casa de Paz, chica</i>	175	119	
<i>Sansón</i>	215	183	
<i>El Ciervo Volante</i>	171	Ninguno	
<i>Paloma Blanca</i>	97	90	
<i>El Falcón Blanco, mayor</i>	216	210	
<i>San Gabriel</i>	47	80	
<i>El Castillo Negro</i>	203	Ninguno	
<i>El Perro Marino</i>	98	98	
<i>Santa Bárbara</i>	50	Ninguno	
<i>Santiago</i>	65	60	

Escuadras y navíos	Gente de mar e infantería al salir de La Coruña ⁷	Supervivientes	Observaciones
La escuadra de las Urcas	198	190	
<i>San Pedro</i> , el menor	71	161	
El Gato	65	101	
San Andrés	178	170	
La Barca de Ancique	80	2	
<i>El Falcón Blanco</i> , mediano	64	84	
Buenaventura	47	35	
Esayas	3.021	2.164	
Totales			
La escuadra de Pataches y Zabras			
<i>Nao N. S. del Pilar de Zaragoza</i>	173	56	
Urqueta <i>La Caridad</i> , inglesa	80	100	
Urqueta <i>San Andrés</i> , escocés	65	101	
Patache <i>Crucifijo de Burgos</i>	64	60	
Patache <i>Nra. Sra. del Puerto</i>	55	28	
Patache <i>Nra. Sra. de Fresneda</i>	20	26	
Patache <i>Concepción</i> , de Carasa	39	45	
Patache <i>Concepción de Castro</i>	19	19	
Patache <i>Nra. Sra. de Begoña</i>	23	23	
Patache <i>Nra. Sra. de Guadalupe</i>	49	46	
Patache <i>Concepción</i> , de Capitillo	18	35	
Patache <i>San Gerónimo</i>	40	57	
Patache <i>Nra. Sra. de Gracia</i>	43	43	
Patache <i>Concepción</i> de Lastero	18	48	
Zabra <i>La Trinidad</i>	24	Ninguno	
Zabra <i>Nra. Sra. de Castro</i>	18	Ninguno	
Zabra <i>San Andrés</i>	17	19	
Zabra <i>Concepción</i> , de Somarriva	18	18	
Zabra <i>Concepción</i> , de Valmaseda	32	32	
Zabra <i>Santa Catalina</i>	20	16	
Zabra <i>La Asunción</i>	18	16	
Zabra <i>S. Juan Bautista</i> , de Carasa	29	15	
Totales	882	803	
La escuadra de Galeazas			
<i>San Lorenzo</i>	368	200	
<i>La Napolitana</i>	321	353	
<i>Zúñiga</i>	298	250	
<i>Girona</i>	349	4	
Totales	1.336	807	
La escuadra de Galeras⁹			
Galera capitana	108	78	
<i>Diana</i>	67	67	
<i>Princesa</i>	73	73	
<i>Bazana</i>	64	47	
Totales	312	265	

⁹ Doc. 5986.

RECAPITULACIÓN POR ESCUADRAS DE LAS PÉRDIDAS DE GENTE DE MAR E INFANTERÍA			
Escuadras	Gente de mar e infantería al salir de La Coruña	Supervivientes	Fallecidos o desaparecidos
La escuadra de Portugal	4.088	2.013	2.075
La escuadra de Castilla	3.808	2.965	843
La escuadra de Vizcaya	2.759	2.097	662
La escuadra de Andalucía	2.809	2.221	588
La escuadra de Guipúzcoa	2.536	1.818	718
La escuadra de Levante	3.559	803	2.756
La escuadra de las urcas	3.021	2.164	857
La escuadra de pataches y zabras	882	803	79
La escuadra de galeazas	1.332	807	525
La escuadra de galeras	312	265	47
Total general¹⁰	25.106	15.956	9.150

Como los 1.388 generales, ministros de Su Majestad, entretenidos, aventureros, religiosos, criados, etc.,¹¹ en gran parte no están incluidos entre la gente de mar y guerra embarcada en cada navío, se puede estimar en unos 200 los desaparecidos o fallecidos de estos empleos, dando por lo tanto una cifra estimada de 9.350 bajas sufridas por la armada durante la campaña de 1588.¹²

¹⁰ Recordemos que no van incluidas las dotaciones de las carabelas y falúas, ni los forzados y esclavos de las galeazas y galeras, en su conjunto 2.102 hombres. Según este cálculo, la armada llevó a la jornada 27.201 hombres sin contar los 1.388 citados.

¹¹ Doc. 5734.

¹² Según el recuento de Mariano González-Arno, en base a los datos de Fallon, las bajas totales sufridas en los naufragios de Irlanda serían 5.250 hombres, de los cuales 1.500 fueron ejecutados o asesinados por los ingleses o irlandeses (GONZÁLEZ-ARNO, «Los naufragos de la Invencible», p. 215).

APÉNDICES

APÉNDICE I

PRAGMÁTICA DE FELIPE II DE 23 DE NOVIEMBRE DE 1566

Fuente: HEISS, t. I, pp. 161 y 162.

«... Que en las nuestras Casas de la moneda destos Reinos se labre moneda de oro, i plata de nuestro nombre, cuño, i armas conforme á la estampa, que á las dichas Casas de la moneda se les embia, i que la dicha moneda de oro, i plata, se labre en esta manera: conviene á saber, que se labren escudos sencillos, i dobles de oro de lei de veinte i dos quilates, i de sesenta i ocho piezas de escudos sencillos por marco, que es conforme á la lei, i peso, que los escudos que el Emperador, i Rei, mi Señor labró, tienen, i que ansimesmo se labren reales sencillos, dobles, i de á cuatro de lei de once dineros, i cuatro granos, i de sesenta i siete reales por marco que son de la misma lei, i peso de los reales, que hasta aquí se han labrado; de manera que en la dicha moneda de oro i plata, quanto á la lei i peso no haya mudanza ni alteración alguna; i queremos que los dichos escudos, que hasta aquí por lei tenían de valor, i estimación tres cientos i cincuenta maravedís, se suban i crescan á cuatrocientos maravedís ó que en este precio, i estimación de cuatro cientos maravedís corran o passen, i se resciban, i que de más del dicho precio no pueden correr, ni passar, ni venderse en alguna manera, so las penas, que por las leyes, i pragmáticas destos Reinos están puestas á los que dan, ó venden, compran, ó reciben la dicha moneda de oro á más precio del que por Nos está puesto; el qual dicho valor, estimación de cuatro cientos mrs. i lo que suso está dicho, sea, i se entienda así en los escudos, que de nuevo se labren de nuestra estampa, i cuño, como en los que hasta aquí están labrados en ellos; i se entienda ansimesmo en los escudos estrangeros destos Reinos siendo de la mesma lei, i peso; i quanto toca á los ducados dobles, sencillos, castellanos dobles del cuño, i armas de los Señores Reyes Cathólicos, nuestros visabuelos, mandamos que aquellos corran, el ducado sencillo á cuatro cientos i veinte i nueve mrs. i el doble á ocho cientos i cincuenta i ocho mrs. i el castellano de veinte i dos quilates á quinientos i quarenta i cuatro mrs. i porque demás desto ai otras especies de monedas de oro de veinte i dos quilates de las que no van aquí declaradas, ansi destos Reinos, como de fuera dellos, mandarémos sobre esto platicar, i hacer declaración, con que en el entretanto no se impida la corriente, i curso della; i en lo que toca á los reales, i moneda de plata, que se ha de labrar de la lei, i peso que dicha es, no es nuestra voluntad que en ellos, ni en los reales antiguos aya mudanza alguna en la estimación, i valor, sino que corran al mesmo precio de treinta i cuatro mrs. como hasta aquí han valido, i corrido; guardándose en lo demás, que toca á la labor de la dicha moneda, lo que está proveído, i ordenado por las Leyes, i Pragmáticas destos Reinos, que sobre esta razón están hechas...»

APÉNDICE II

ESTUDIO DE COSTES

Por Marcelino de Dueñas Fontán

Sólo puede evaluarse el esfuerzo que realizaron ingleses y españoles en la preparación de sus respectivas armadas, y en particular en lo referente a la artillería, mediante el estudio de algunos costes que nos indique el valor de determinados productos y la mayor o menor facilidad de su obtención.

Para ello, dentro de los innumerables datos que figuran en los documentos de la época y los proporcionados por algunos autores modernos, hemos realizado una selección que, aunque limitada, parece suficientemente representativa. En ella se estudian algunos precios de piezas de artillería de bronce, pelotería de hierro, pólvora, mecha y plomo. Además incluimos, como complemento, los sueldos de la tonelada de navío al mes y la paga de mar promedio mensual.

En relación con los precios de los productos indicados, dado que están referidos a unidades ponderales inglesas y españolas, hemos considerado útil referirlos a los que corresponderían por kilogramo, una vez hecha la debida conversión, para lo cual recordamos que una libra inglesa equivale a 0,453722 kg y una libra española 0,460093 kg. Se trata, en todos los casos, de tener una idea lo más exacta posible del coste de los citados productos en los años 1587/1588.

Piezas de bronce

- En la valoración de los efectos del *San Salvador*¹ las ocho piezas de bronce, que tienen un peso de 252 quintales, 2 cuartos y 13 libras, se valoran en 505 libras esterlinas. Resulta claro que al quintal (112 lbs) se le asigna un valor de 2 libras esterlinas o 480 peniques. Ello equivale a 9,31 peniques el kg.
- Según Olesa², de los datos facilitados por A. Carrasco se deduce que en 1578 el coste de la artillería de bronce es de 16 ducados por cada 100 kilogramos de peso (la de hierro fundido cuesta solamente 5 ducados y medio). Teniendo en cuenta únicamente la inflación, los 16 ducados de 1578 equivalen a 21,5 de 1588. Como un ducado tiene 375 maravedís, el precio teórico del kg. resultaría en 1588 de 80,63 mrv.
- El 28 de marzo de 1587, Juan de Acuña Vela escribe a Felipe II³ y le indica el coste del quintal portugués (128 lbs) de bronce: 210 reales, o 7.140 mrv. El kg cuesta, por consiguiente, 121,24 mrv.
- En la *Instrucción* de 25 de julio de 1587 de Juan de Acuña Vela para la fundición de cuatro culebrinas para las islas Canarias⁴ se estipula que el coste de cada una sea de 900 ducados y su peso 60 quintales. La libra resulta, pues, a 56,25 mrv y el kg a 122,26 mrv.

¹ JKL, docs. CCXV.49, II y III, de 24 de agosto (e.a.).

² Carrasco, A.: *Apuntes para la Historia de la fabricación de artillería y proyectiles de hierro*, en *Memorial de Artillería*, serie 30, vol. XIX, Madrid, 1889, p. 66; citado en OLESA, t. II, p. 920.

³ Doc. 1413.

⁴ Doc. 2428.

En relación con los datos españoles, puede advertirse el encarecimiento del bronce de artillería en 1587/88, de aproximadamente el 50%, lo que no es de extrañar debido a la gran demanda y lo limitado de la oferta así como al alto precio que alcanzó el estaño en esta época, que llegó a triplicar el del cobre.⁵

Pelotería de hierro

- En la valoración de los efectos del *San Salvador* (misma nota 1 anterior) se asigna al quintal inglés de pelotería de hierro el valor de 6 chelines y 8 peniques, o bien 80 peniques, lo que equivale a 1,574 peniques el kg.
- Bajo la denominación de *Gastos de varios buques*, de una relación de 1588,⁶ se incluyen 750 lbs de balas redondas, proyectiles de cadenas y cuñas, a 12s el ciento.... 4 l. 10s. Si 100 libras se valoran en 12 chelines, o 144 peniques, 1 kg valdría 3,174 peniques.
- En dos documentos españoles de marzo de 1587⁷ se valora la libra de pelotería en 8 maravedís. El kg resultaría a 17,39 maravedís. En el primero de dichos documentos se comenta que en Italia sale la libra a 12 mrv (es decir vez y media) y que la calidad es peor.
- En la consulta del Consejo de Guerra a Felipe II⁸ de 1 de agosto de 1587 se solicita un crédito para pagar parte del encargo de los 40.000 quintales de pelotería que se elaboran en Eugui (Navarra) con un coste de 8,5 maravedís la libra, que equivaldría a 18,48 mrv el kg. Se comenta que lo que faltaba para completar las necesidades de la armada del Marqués llegó a comprarse a real (34 mrv) la libra, es decir casi a cuatro veces su valor.

De los dos valores ingleses indicados, el primero resulta muy bajo, probablemente por no ser la pelotería española de las características exactas que se precisaban. En cuanto al segundo, está algo encarecido por la inclusión de los proyectiles de cadenas. Un precio inglés realista debe ser de unos 2,5 peniques el kg. El español de 8,5 mrv la libra, o bien unos 18,5 mrv la libra, o bien unos 18,5 mrv el kg, parece muy razonable.

Pólvora

- En el mismo documento relativo a *Gastos de varios buques*, antes citado (nota 6), se asigna al quintal de pólvora el valor de 5 libras esterlinas, o bien el de 12 peniques a la libra de peso,⁹ lo que equivaldría a 26,45 peniques el kg.
- En la carta de Burnham a Walsingham de 25 de julio de 1588 (e.a.)¹⁰ se indica que en Flushing cuesta el quintal de pólvora 4 libras y 10 chelines, mientras que en Inglaterra se paga a un precio de hasta 8 libras esterlinas. Esta última valoración, sin duda algo exagerada, equivaldría a 42,32 peniques el kg.
- Vigón asigna a la pólvora, en el año 1542,¹¹ un coste de 52 reales y 5 maravedís el quintal, lo que teniendo en cuenta la inflación supone 3.546 mrv en 1588 equivalente a un precio teórico de 77,07 mrv el kg.
- En dos documentos españoles¹² se pone de manifiesto lo cara que resulta la pólvora en Portugal en 1587/88. En el primero, 2 reales la libra y, en el segundo, prácticamente lo mismo (258 lbs el quintal de Portugal que, como sabemos, tienen 128 libras castellanas). El kg costaría, por tanto, en Portugal 147,80 mrv.

⁵ Docs. 1349, 2031, 2099, 2114 y 2474. El quintal de cobre costaba 2.890 mrv (doc. 1349). El quintal de estaño variaba desde los 5.625 mrv del comprado en Francia (doc. 2474), los 6.800 mrv pagados por particulares en Lisboa (docs. 2031 y 2099), y los 9.375 pagados finalmente a una nave veneciana en Lisboa (doc. 2114).

⁶ JKL, doc. CCXV.75 de [c.30 agosto] 1588 (e.a.).

⁷ El primero, una consulta del Consejo de Guerra a Felipe II de 17 de marzo de 1587 es el doc. 1348. El segundo, en carta de Juan de Acuña a Felipe II de 28 del mismo mes, es el doc. 1413.

⁸ Doc. 2486.

⁹ En este caso, como puede observarse, el quintal (cwt) equivale a 100 libras en lugar de 112, es decir, se excluye el peso del contenedor.

¹⁰ JKL, S.P., Holland, LV.

¹¹ VIGÓN, t. I, pp. 254-255.

¹² Carta de Juan de Acuña Vela a Felipe II de 21 de marzo de 1587, doc. 1369, y carta del duque de Medina Sidonia a Felipe II de 28 de mayo de 1588, doc. 5219.

- En una carta de Felipe II a la Casa de Contratación de las Indias, de 10 de junio de 1587,¹³ el Rey indica que la pólvora que se dio a Cádiz con ocasión del ataque de los ingleses debe cobrarse a 104 ducados el quintal, que es el precio habitual. Es evidente que Felipe II quería decir 104 reales. Admitido esto, un coste de 104 reales o bien de 3.536 mrv las 100 libras conduce a un coste del kg de pólvora de 76,85 mrv.

De los datos anteriores parece razonable adoptar como valores del kg de pólvora los de 26 peniques en Inglaterra y 77 maravedís en España, sin perjuicio de que en ocasiones alcanzasen valores muy superiores a estos.

Mecha

- En la valoración de los efectos del *San Salvador* (nota 1) se considera que la libra de mecha tiene el valor de un penique, lo que daría al kg el valor de 2,17 peniques. La razón de este precio, anormalmente bajo, puede deberse al mal estado de la mecha.
- En el mismo documento de *Gasto de varios buques*, citado varias veces (nota 6), se asigna a la libra de mecha un valor de 6 peniques, lo que equivale a un coste de 13,04 peniques el kg que es la mitad del coste de la libra de pólvora y se considera razonable.
- En una relación remitida a Felipe II por el conde de Miranda en agosto de 1587¹⁴ se indica que el coste de la mecha en Italia es de 9,5 ducados el quintal, lo que equivale a 77,43 maravedís el kg, es decir, lo mismo que la pólvora en España.
- Considerando que la mecha o «cuerda», realmente, debe tener un valor de aproximadamente la mitad del que corresponde a la pólvora como sucede en Inglaterra, llegamos a un coste normal estimado del kg de mecha de 38,5 maravedís.

Los costes de kg de mecha que consideramos más realistas son de 13 peniques en Inglaterra y 38,5 maravedís en España.

Plomo

- En el documento citado de valoración de efectos del *San Salvador* (nota 1), se concede al quintal (112 lbs) de plomo un valor de 6s 8d, es decir, 80 peniques, lo que equivale a un coste de 1,574 peniques el kg, que se considera bastante bajo.
- En el documento también mencionado (nota 6) sobre *Gasto de varios buques* se indica que el coste de 7,5 libras de plomo fue de 15 peniques lo que supone un precio de 2 peniques la libra, equivalente a 4,41 peniques el kg.
- El duque de Medina Sidonia, en su carta de 3 de julio de 1587 a Felipe II,¹⁵ indica que puede adquirirse plomo en Lisboa a razón de 100 reales el quintal (unos 74 mrv el kg) lo que según la nota de Secretaría que figura en el margen del documento, parece un precio caro.
- En el asiento del acuerdo entre el duque de Medina Sidonia y el mercader francés Guillermo Druel de 31 julio de 1587 para adquirir plomo y estaño en Francia para la armada se indica que el plomo se le pagará a 3 ducados (1.125 mrv) el quintal, lo que equivale a 24,45 mrv el kg.

Como valores más probables del kg de plomo adoptamos los de 4 peniques el kg. en Inglaterra y 24,5 mrv en España.

Paga de mar

- La paga promedio dada por los ingleses a la gente de mar, según se indica, entre otros muchos documentos, en la *Nota de gastos* de 10 de abril de 1588 (e.a.)¹⁶ es de 14 chelines al mes (168 peniques).

¹³ Doc. 2012.

¹⁴ Doc. 2536.

¹⁵ Doc. 2222.

¹⁶ JKL, doc. CCIX. 82.

- En la relación de Francisco de Arriola de 5 de junio de 1957 sobre el coste de la armada de Oquendo¹⁷ se incluyen seis pagas para la gente de mar de las siete naos (878 hombres) que en total ascienden a 5.443.500 maravedís. La paga promedio de mar resulta de 1.033,31 mrv.

Sueldo de la tonelada de navío

- Los ingleses pagaban como sueldo de los navíos una cantidad mensual de dos chelines por tonelada («tons and tonnage»)¹⁸
- Los españoles, por su parte, pagaban 6 reales por tonelada «de sueldo», o «de armada» (19).¹⁹

La simple comparación de esas cifras, sin tener en cuenta la diferencia existente entre las toneladas inglesa y española, conduciría a un resultado de 24 peniques contra 204 maravedís. Sin embargo, si queremos comparar medidas homogéneas, es decir toneles españoles y «tons and tonnage» inglesas, llegamos a unas cifras de 24 peniques y 170 maravedís.²⁰

Consideraciones sobre costes

En el cuadro siguiente resumimos los costes normales y máximos de los productos estudiados, en peniques y maravedís. La columna R expresa la relación entre los valores normales español e inglés.

	Inglaterra (Peniques)		España (Maravedís)		R
	Normal	Max.	Normal	Max.	
1 kg bronce artillería	9,3		122	-	13,1
1 kg pelotería de hierro	2,5	3,2	18,5	74	7,4
1 kg pólvora	26,5	42,3	77	148	3,3
1 kg mecha	13	-	38,5	77,4	3,0
1 kg plomo	4	-	24,5	74	6,1
Paga de mar promedio (mes)	168	-	1.033	-	6,1
Paga por tonel macho (mes)	24	-	170	-	7,1

Para tratar de establecer la equivalencia que en 1587-88 existía entre peniques y maravedís vamos a fijarnos, en primer lugar en un documento de noviembre de 1588 que indica los sueldos en ducados de los prisioneros de la urca *San Pedro* el mayor, de capitán a soldado.²¹ Al final del documento, Laughton indica en una nota que los «ducados» son «ducados de plata, de un valor aproximado de 3 chelines».

La equivalencia indicada, que evidentemente está redondeada, tiene una escasa fiabilidad, tanto porque el ducado no se acuñaba en plata, como porque los sueldos «de capitán a soldado» se libraban normalmente en escudos de 10 reales (o 340 maravedís). Dado que las palabras «ducado» y «escudo» se utilizaban con frecuencia en forma indistinta, nos inclinamos a pensar que los sueldos indicados figuran realmente en escudos. Ello daría lugar a una equivalencia de: 1 d = 9,44 mrv.

El análisis del cuadro anterior y especialmente de la columna R nos hace pensar que esta equivalencia no es muy exacta pues daría lugar a unos costes, refiriéndonos a los cinco productos indicados en primer lugar, que en su mayoría (cuatro de los cinco casos) serían inferiores en España que en Inglaterra, lo que no resulta razonable.

Si nos fijamos en la paga por tonel macho al mes que se incluye en el mismo cuadro y tenemos en cuenta la influencia del mercado de fletes que, lógicamente debe dar un cierto carácter estable a las cifras indicadas, tenemos que concluir que el valor del penique debía ser muy próximo a 7,1 maravedís

¹⁷ Doc. 1972.

¹⁸ JKL, doc. CCXII.30, entre los muchos en los que se indica esta cantidad.

¹⁹ Ver, por ejemplo, los docs. 532 y 1972. La pequeña cantidad por más que figura en este último es consecuencia del pequeño incremento que se daba por buque para sebo y mangueras.

²⁰ Es decir 204 : 1,2 = 170 mrv.

²¹ JKL, doc. CCXVIII, 14.I.

y, como mucho ligeramente superior. Por ello consideramos que una equivalencia que, sin duda, tiene que ser muy próxima a la entonces aplicable, y que adoptamos a partir de ahora, es la siguiente:

$$1 \text{ penique} = 7,5 \text{ maravedís.}$$

A partir de esta equivalencia y los valores del cuadro, puede entenderse qué productos resultaban más caros en España (aquellos cuya R es superior a 7,5) y cuáles resultaban más caros en Inglaterra (los de R menor que 7,5).

APÉNDICE III

TONELES MACHOS Y TONELADAS ANDALUZAS

Por Marcelino de Dueñas Fontán

Sobre el valor de los toneles y las toneladas se ha especulado mucho, sin grandes resultados. A nuestro entender, y aparte de los errores evidentes en que incurren algunos autores, acertadamente señalados por Casado,¹ la razón de esta falta de resultados concluyentes se debe al intento de aislar las unidades de los procedimientos de arqueo y al empeño de algunos autores de relacionar las citadas unidades con el contenido de un tonel o una tonelada, cuando lo cierto es que la incidencia del valor de dicho contenido se ve afectada por la forma del contenedor, el sistema de estiba y el sistema de arqueo utilizado.

Para comenzar esta argumentación resulta necesario acudir a varios textos conocidos. El primero de ellos es la descripción de «toneles» y «toneladas» que hace Escalante de Mendoza en su *Itinerario de Navegación*. En ella indica que 10 toneladas de Vizcaya equivalen a 12 toneladas andaluzas, y que una tonelada andaluza equivale a dos pipas de veintisiete arrobas y media.²

Un segundo texto de gran interés para el estudio de este asunto es la definición de tonelada de José Veitia y Linaje, en relación con el arqueo de las naos: los arqueos españoles se dan en toneladas, de dos pipas, o bien de ocho codos cúbicos de ribera.³

También aclara Veitia en su *Norte de Contratación de las Indias occidentales* que según una cédula de 1552 se dispuso que las naos que hubieren de navegar a las Indias deberían superar los cien toneles machos y añade que en 1552 se entendía por tonel lo mismo que en el momento actual (1672) se entiende por tonelada: el volumen que ocupan dos pipas de veintisiete arrobas y media.⁴

¹ CASADO, pp. 60 a 71. Entre los autores aludidos se encuentran Capmany, D'Albertis, Jal, Schäfer, los Chaunu, Frederic Lane y Michael Morineau.

² ESCALANTE, p. 42:

«... porque diez toneladas de Vizcaya son doce toneladas de las nuestras; y así va a decir de lo uno a lo otro veinte por ciento.

El tamaño y medida de una tonelada de las que nosotros usamos son dos pipas de vino o de agua, o de lo que las quisieren henchir, de las de a veinte y siete arrobas y media que se hacen en el arrabal, dicho de Carretería de Sevilla, frontero al río; y a la misma medida y volumen están reducidas todas las toneladas de mercaderías, de cualquier suerte y género que sean, que van en esta flota; y por esta cuenta entendemos la carga que puede llevar, y llevan nuestras naos; y, de esta misma suerte, lo podréis Señor, entender desde hoy en adelante las veces que se os ofreciere tratar de ello.»

Este texto lo citan muchos autores, entre otros FD, en *A la mar madera*, (Libro quinto de las *Disquisiciones Náuticas*), pp. 461 y 462; y el propio CASADO, p. 61. Este investigador considera que la tonelada de carga andaluza es la misma que la castellana, en lo que coincidimos con él. Discrepamos, sin embargo, en el valor que le asigna de 8 codos cúbicos, de 2/3 de vara y en la justificación que da al 20% de diferencia en el tonel macho refiriéndose a la refacción.

³ VEITIA, lib. II, cap. XV, núm. 2, p. 181; citado por CASADO, p. 60 y nota 108:

«... En España por toneladas, siendo cada tonelada el tamaño de dos pipas, o el de ocho codos cúbicos medidos con el codo Real de 33 dedos, de los que una vara castellana tiene 48 o, como más vulgarmente suele explicarse, de dos tercios de vara Castellana y un treintaidosavo dellas.»

⁴ *Ibidem*, citado en RUBIO, p. 85.

Por otra parte, también Tomé Cano confirma en 1611 la equivalencia de una tonelada y dos pipas.⁵ Conviene precisar que la equivalencia de un tonel con dos pipas, en relación con los arqueos es, sin embargo, bastante más antigua: ya figura en la *Crónica del Rey don Pedro*, del año 1353.⁶

Según el documento *Papeles y relaciones de visita que recogió el presidente siendo visitador* que transcribe Casado, una pipa sevillana de las de arqueo, de 27 arrobas y media, medía dos codos y medio de alto por uno y medio de diámetro por lo más ancho.⁷ La estiba era, como vemos, horizontal.

Diego García de Palacio confirma en su *Instrucción Náutica* que el diámetro mayor de las pipas era de un codo y medio. Los codos que utiliza son de dos pies, o dos tercios de vara.⁸

Para interpretar correctamente los textos anteriores es preciso tener en cuenta, por una parte, las fechas en que fueron escritos, y por otra, el distinto significado que debe atribuirse al contenido de una pipa, al volumen que a bordo ocupa una pipa –que equivale a un cilindro circunscrito que la tangentea por su diámetro mayor–, al volumen que ocupa una pipa dentro de una andana en la estiba de una bodega completa –que equivale a un prisma cuadrangular, también circunscrito a la pipa– y, finalmente, a la incidencia del procedimiento de arqueo utilizado, que determina el resultado final en toneles y conduce a un tamaño de tonel que refleja, exclusivamente, una parte alícuota de ese resultado final y al que, por ello, solo podrá asignársele un valor medio aproximado para cada sistema de arqueo.

Permítasenos enunciar una verdad evidente que consideramos importante: la elaboración de las pipas era una tarea que correspondía a los toneleros. No hay ningún testimonio ni ninguna evidencia de que en la citada elaboración se utilizasen otras medidas que las de Castilla. En ningún caso se utilizaron las medidas de ribera: la atenta lectura de los textos anteriores así nos lo confirma.

Para reforzar lo anterior, conviene tener en cuenta que tanto en Sevilla como en Santander, Álava y Vizcaya se utilizaba como medida lineal la vara de Castilla, en tanto que en Guipúzcoa se usaba una vara que, si no exactamente igual, lo era a efectos prácticos (837 mm en lugar de 836).⁹

En cuanto al contenido de una pipa, si tenemos en cuenta el valor de la arroba de líquido de Sevilla, de 15,66 litros (nota 9) obtenemos, multiplicándolo por 27,5, un resultado de 0,43065 m³ para una pipa y 0,8613 m³ para un tonel, que es un valor poco fiable, por escaso.

De otro modo, aplicando la fórmula de Oughtred¹⁰ al volumen exterior de una pipa de las dimensiones citadas (diámetro mayor = 1,5 codos = 0,835905 m. y longitud o altura = 2,5 codos = 1,393175 m), estimando el diámetro de las bases en 1,12 codos = 0,624142 m. resulta:

$$\begin{aligned} 1 \text{ pipa} &= 0,6517865 \text{ m}^3 \\ 1 \text{ tonel} &= 1,303573 \text{ m}^3 \end{aligned}$$

Repitiendo el cálculo anterior para tratar de obtener el contenido de una pipa, suponiendo que el espesor de las tablas fuese 2 cm, es decir, aproximadamente D=0,7959 m, d=0,5841 m, h=1,3532 m, se obtiene:

$$\begin{aligned} 1 \text{ pipa} &= 0,5046 \text{ m}^3 \\ 1 \text{ tonel} &= 1,0092 \text{ m}^3 \end{aligned}$$

Este valor, que muy aproximadamente refleja el contenido de un tonel, está bastante alejado del asignado por Veitia de 8 codos cúbicos de ribera = 1,518376 m³. Ello nos anima a buscar otra explicación a esta equivalencia.

⁵ TOME CANO, fols. 53v, 55v y 56:

«Tonelada: es una medida de la carga que hace la nao como decir fanega o cahiz; que una tonelada hace y es dos pipas.»

⁶ CASADO, p. 67 y nota 131 de esta página.

⁷ *Ibidem*, p. 80 y nota 166 de esta página; transcrito en su apéndice 2, pp. 265 a 270:

«cada pipa tiene dos codos y medio de largo y codo y medio de alto y ancho.»

⁸ GARCÍA DE PALACIO, fol. 89v: «Hácese pues la cuenta de las naos, generalmente por codos, que dos pies, o dos tercias de vara hazen un codo...» Ver también fol. 90v.

⁹ Ver real orden de 9 de diciembre de 1852 en ARANZADI.

¹⁰ RUBIO, p. 89. Oughtred, matemático inglés (1573-1630) dio la siguiente fórmula para el volumen de un barril con diámetro mayor D, diámetro de las bases d, y longitud o altura h:

$$V = \pi \cdot \frac{h}{12} \cdot (2D^2 + d^2)$$

Es evidente que el valor de 8 codos cúbicos de ribera que Veitia asigna en 1672 a un tonel (que según él era coincidente con el tonel macho usado en 1552, construido según las medidas de Castilla) tenía por fuerza que ser una equivalencia aproximada, comprobada empíricamente. Como sabemos que el contenido de este tonel era un tercio menor que el valor dado por Veitia, no cabe duda que este valor no podía referirse al contenido. Entendido como volumen ocupado a bordo por dos pipas, veamos lo que ocuparía un cilindro tangente a ambas pipas, al que antes nos hemos referido:

$$\begin{aligned} V &= 2 \pi \cdot \frac{1,5^2}{4} \cdot 2,5 \text{ codos cúbicos (Castilla)} = \\ &= 8,83573 \text{ codos cúbicos (Castilla)} = \\ &= 8,05656 \text{ codos cúbicos de ribera} = \\ &= 1,52911 \text{ m}^3 \end{aligned}$$

El valor así obtenido proporciona una explicación bastante razonable de lo indicado por Veitia: el tonel de los años 1552 y 1672, equivalente a dos pipas de 1,5 codos de diámetro mayor de 2,5 codos de largo (ambos codos de Castilla, de 2/3 de vara) ocupa a bordo un volumen equivalente a 8 codos cúbicos de ribera (1,518376 m³).¹¹

Realmente, el volumen que ocupan dos pipas a bordo, consideradas, en su «andana», dentro de la estiba de una bodega completa, es el doble de un prisma cuya base es un cuadrado de 1,5 codos de lado y su altura 2,5 codos, es decir:

$$1 \text{ tonel} = 2 \times 1,5^2 \times 2,5 \text{ codos cúbicos} = 11,25 \text{ codos cúbicos} = 1,946926 \text{ m}^3.$$

Este y no otro es el valor más aproximado que, con los elementos de juicio que tenemos y con la importante salvedad de no tener en cuenta el procedimiento de arqueo utilizado, podemos asignar al tonel.

Para aquellos procedimientos de arqueo que introducen coeficientes erróneos –como sucede con el denominador andaluz– o medidas tendentes a reducir el arqueo como sucede al tomar como puntal la mitad de la manga en lugar de un valor superior, práctica seguida por Cristóbal de Barros, inevitablemente se obtienen arqueos distintos a los reales que se obtendrían por procedimientos empíricos, y ello conduce a un valor ficticio del tonel que resulta diferente y, en general, en las reducciones realizadas por Barros en los navíos de la Gran Armada, sensiblemente superior al indicado de aproximadamente 1,95 metros cúbicos.

Sólo entendiéndolo así puede comprenderse la afirmación de Escalante de Mendoza de que un tonel cantábrico equivale a 1,2 toneladas andaluzas de carga, diferencia que es imputable, en su aplicación a los arqueos, en un 9,67 por ciento al error mencionado del denominador y en el resto hasta el 20 por ciento, indudablemente, al distinto procedimiento de arqueo. Realmente, cuando Escalante de Mendoza dice que «diez toneladas de Vizcaya son doce de las nuestras» no quiere significar que un tonel equivalga a 1,2 toneladas andaluzas, lo que, por otra parte, supondría que el arqueo sería idéntico en ambos casos. Está diciendo que un mismo barco si tiene 100 toneladas de arqueo bruto según los cálculos de Vizcaya, tendrá 120 toneladas según los de Andalucía, pero referidos a la misma tonelada.¹²

La coincidencia entre tonel macho del Cantábrico y tonelada de carga andaluza resulta evidente, como aclara Veitia y Linaje cuando dice que en 1552 se entiende por tonel lo mismo que en 1672 se

¹¹ Es curioso comprobar que en las fórmulas que se incluyen más adelante, tanto en sus versiones norteañas como en las de Andalucía, figura en el denominador un factor 8 que parece utilizarse para reducir codos cúbicos a toneles, según la equivalencia de Veitia. Al hacerlo así, y simplemente por este hecho –suponiendo invariable el procedimiento de arqueo– se obtendrían en Andalucía unos arqueos un 9,67 por ciento mayores a los del norte. Si en el norte se utilizase el divisor 8,05656 y en Andalucía 8,83573, el resultado sería idéntico. En realidad, para pasar codos cúbicos (de 2/3 de vara) a toneles, es preciso dividir por 11,25, como exponemos más adelante.

¹² RUBIO, pp. 73 a 93. Ver también CASADO, pp. 67 a 71. El tonel y la tonelada eran una misma cosa, como indica acertadamente Rubio Serrano, y no solo después de 1590 como afirma Casado. Esta discrepancia con Casado resulta marginal en relación con su línea argumental y sus conclusiones, que resultan impecables. En relación con el artículo de Rubio Serrano, sin embargo, nuestras discrepancias son más profundas, por ejemplo, en cuanto al sistema de estiba y al ejercicio matemático que realiza con datos lamentablemente erróneos. Coincidimos plenamente con TRUEBA, «Tonelaje mínimo...», pp. 33 a 59, en que el sistema de estiba normalmente utilizado era horizontal.

entiende por tonelada, y aclara que en ambos casos se trata del volumen que ocupan a bordo dos pipas de 27 arrobas y media,¹³ valor este que coincide exactamente con el tamaño de la tonelada andaluza según Escalante de Mendoza.¹⁴

¹³ Ver nota 4 anterior.

¹⁴ Ver nota 2 anterior.

APÉNDICE IV

ARQUEOS NETOS Y ARQUEOS BRUTOS

Por Marcelino de Dueñas Fontán

Arqueos en España

Aunque en lugar aparte estudiamos las distintas fórmulas de arqueo, es preciso recurrir a algunas de ellas para poder distinguir los diferentes arqueos que se utilizan en España.

Siendo **E** la eslora, **M** la manga y **P** el puntal, medidos todos ellos en codos de ribera (de 33 dedos), la segunda fórmula de Cristóbal de Barros para la determinación del arqueo de un navío es:

$$\text{Acb (b)} = \frac{\text{EMP}}{16} \cdot \frac{19}{20} \text{ toneles.}^1$$

Tomé Cano transcribe exactamente esta fórmula pocos años después recogiendo, sin duda, lo estipulado en la Ordenanza de 1590, aunque sus medidas, a diferencia de las de Barros, están dadas en codos de Castilla, de 32 dedos. El resultado de este arqueo lo denomina «toneladas de merchante».² Lo hemos denominado «arqueo bruto», y hemos comentado que es el arqueo normalmente utilizado en España para expresar el tamaño de un navío.

Hay también evidencia de la utilización de otro arqueo que expresa la capacidad práctica de carga útil de un barco dedicado al comercio. Lo hemos denominado «arqueo neto». Tomé Cano se refiere a este otro arqueo cuando indica la forma de calcular las «toneladas de carga justas de las de mercader» que puede llevar una nao a las Indias en pipas, que es lo normal en los viajes a Nueva España, Campeche e Islas de Barlovento, para lo cual emplea la siguiente fórmula:³

$$\text{Arqueo neto} = \frac{\text{EMP}}{20} \text{ toneles (codos de 32 dedos).}$$

Aplicada esta fórmula a una nave de 40 codos de eslora, 12 de manga y 8,5 de puntal (medidas que corresponden a una nao destinada al comercio) obtiene un valor de 250 toneles.⁴

Para estas mismas medidas, poco antes había determinado su arqueo bruto aplicando la fórmula 19/20 (EMP:16) (que es la segunda de Cristóbal de Barros) en 296,5 «toneladas de mercante», o «toneles».⁵ Los toneles que van de una cantidad a otra, es decir 46,5, son los que «se consumen en lo

¹ AGS, GA, leg. 96, núm. 63 transcrito íntegramente en CASADO, pp. 85 y ss.

² TOME CANO, fols. 39v y 40. Resulta clara su utilización del codo de Castilla de 32 dedos, pues en el fol. 53v incluye la siguiente definición: «Codo: Son dos Tercias de una Vara».

³ Ver la aclaración de TOME CANO, fols. 46 y 46 v:

«Y lo que he dicho se entiende en naos que cargan a Nueva España, Campeche e Islas de Barlovento; porque para estas partes son pipas lo más que se carga, que para las de Honduras y Tierra Firme no se podrá dar la medida con tanta certeza, respecto de la variedad de ropa que para estas Provincias se carga y se lleva y de los diferentes afueros que de ella se hazen.»

⁴ TOME CANO, fol. 46. Las medidas de las dimensiones básicas están en codos de Castilla (ver nota 2).

⁵ *Ibidem*, fol. 41v. El resultado exacto de la operación es 296,75 toneles.

que ocupan pasajeros, vituallas, aparejo y municiones»,⁶ además de incluir la pequeña reducción que supone tratarse de una carga en pipas en lugar de carga a granel. Por estas razones se ha denominado al arqueo así calculado «arqueo neto».

Tanto de las fórmulas empleadas como de los valores prácticos facilitados se deduce:

$$\text{Arqueo neto} = \text{arqueo bruto}: 1,1875.$$

Conviene aclarar, sin embargo, que la fórmula antes citada del arqueo neto (E.M.P/20) se refiere a naos construidas en el primer decenio del siglo XVII según las medidas de Juan de Veas, que tenían para las mismas E, M y P unos valores mayores de quilla y de plan, con lo que su arqueo neto era mayor. Por eso, dice Tomé Cano refiriéndose a dicha fórmula:⁷

«Esta experiencia es certísima y la que yo siempre he hecho en las muchas naos que he tenido a la mano. Porque haciendo en ellas tales multiplicaciones, venían bien con la carga que llevaban; pero es así que les daba la partición de veinte y cuatro a causa de que como tenían poco plan y poca quilla, no tenían tanta bodega, ni podían llevar tanta carga.»

Es decir, con anterioridad a la construcción de Juan de Veas:

$$\text{Arqueo neto} = \frac{\text{EMP}}{24}$$

$$\text{Arqueo neto} = \text{arqueo bruto}: 1,425.$$

Dada la relativa proximidad en el tiempo de la Gran Armada con estas nuevas construcciones, que conseguían un aumento en la carga útil, para codos de 33 dedos, resulta razonable pensar que los navíos españoles que participaron en la jornada estarían comprendidos entre los que precisaban denominadores de 24 y 20 y, probablemente, más próximos a la primera de esas cifras. Si su valor fuese 22,5 tendríamos:

$$\text{Arqueo neto} = \frac{\text{EMP}}{22,5}$$

$$\text{Arqueo neto} = \text{arqueo bruto} : 1,33 = 3/4 \text{ arqueo bruto.}$$

Arqueos en Inglaterra

Al explicar la evolución de la fórmula derivada de la «antigua regla de Matthew Baker», William Salisbury explica que el denominador de la fórmula que expresa las «tons burden», se estabilizó en el valor de 100, sin duda para facilitar las operaciones, que es el mismo que se señaló años más tarde, en 1626, en la orden del Consejo de 16 de mayo, que determinó que:⁸

$$\text{tons burden} = \frac{\text{QMP}}{100}$$

$$\text{tons and tonnage} = 4/3 \text{ tons burden (Q, M. y P en pies).}$$

⁶ *Ibidem*, fol. 46.

⁷ *Ibidem*, fol. 46v.

⁸ SALISBURY, *Early tonnage...*, pp. 45 a 51. Hubo, no obstante, variaciones en el denominador que llegaron en ocasiones a reducirlo hasta 65. Según CARR LAUGHTON, pp. 151 y 152, diferentes circunstancias hicieron que las cifras de los portes tendiesen a aumentarse o disminuirse: en 1588 los tonelajes obtenidos eran notablemente inferiores a los reales.

De estos dos arqueos, ya hemos comentado que el normalmente utilizado en Inglaterra era el primero de ellos (tons burden) que hemos denominado arqueo neto, en tanto que el segundo (tons and tonnage), o arqueo bruto, era usado con menos frecuencia para expresar el tamaño de un navío.

Conclusiones

De lo anterior se desprende que, con independencia de su mayor o menor uso, tanto en España como en Inglaterra existían distintas expresiones del «arqueo neto» y el «arqueo bruto» y que en ambos casos, muy aproximadamente el segundo era los 4/3 del primero:

$$\begin{aligned} \text{Arqueo bruto} &= \text{toneladas de mercante} = \\ &4/3 \text{ toneladas de carga justas de las de mercader} = \\ &4/3 \text{ arqueo neto.} \\ \text{Arqueo bruto} &= \text{tons and tonnage} = \\ &4/3 \text{ tons burden} = \\ &4/3 \text{ arqueo neto.} \end{aligned}$$

Al estudiar las fórmulas de arqueos podremos apreciar que las expresiones numéricas de unos u otros arqueos son prácticamente coincidentes en ambos países.

APÉNDICE V

TONELADAS OFICIALES INGLESAS

Por Marcelino de Dueñas Fontán

La tabla que sigue presenta los datos que facilitan cuatro cualificados autores ingleses (Anderson, R.C., «A list of the Royal Navy in 1590-1591», en *Mariner`s Mirror*, vol. 43, 1957; Laughton, L.G. Carr, «English and Spanish tonnage», en *Mariner`s Mirror*, vol. 44, 1958; Waters, D.W., *The Elizabethan Navy and the Armada campaign*, Londres, 1975; Laughton, John Knox, *State Papers related to the defeat of the Spanish Armada. Anno 1588*, Londres, 1981) y uno español, Casado Soto, José Luis, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988, relativos a 30 navíos que participaron en la jornada.

Los datos incluyen valores de «arqueos netos» («tons burden» -TB-), arqueos brutos («tons and tonnage» -TT-) y «toneladas oficiales» -TO-. De ellos, las toneladas oficiales son las que en Inglaterra se utilizaban para regular el sueldo de los navíos. Aunque los valores de toneladas que facilitan Waters y John K. Laughton figuran en sus relaciones sin calificación alguna, es evidente que se tratan de toneladas oficiales por su práctica identidad con los de la correspondiente columna de L. G. Carr Laughton. En la citada tabla se observa que los valores de «tons burden» de Casado son idénticos a los de Anderson. También puede apreciarse que las TT de L. G. Carr Laughton son los 4/3 de las TB. Por último, y como cuestión de gran interés, de los datos de este último autor se deduce que las toneladas oficiales están determinadas a partir de las «tons and tonnage», tras ser objeto de un cierto redondeo. Es decir, sus valores son sensiblemente iguales.

Navíos	Anderson (1957)	L.G. Carr Laughton (1958)			Waters (1975)	Laughton J.K. (1981)	Casado (1988)
	TB	TB	TT	TO	TO	TO	TB
<i>Ark Royal</i>	540	555	740	800	800	800	540
<i>Revenge</i>	471	441	588	500	500	500	471
<i>Victory</i>	565	565	753	800	800	800	565
<i>Hope</i>	403	416	555	600	600	600	403
<i>Nonpareil</i>	380	357	476	500	500	500	380
<i>Golden Lion</i>	421	448	597	500	500	500	421
<i>Elizabeth Bonaventure</i>	448	448	597	600	600	600	448
<i>Aid</i>	255	256	341	250	250	250	255

Navíos	Anderson (1957)	L.G. Carr Laughton (1958)			Waters (1975)	Laughton J.K. (1981)	Casado (1988)
<i>Swallow</i>	332	333	444	360	360	360	332
<i>Foresight</i>	294	294	390	300	300	300	294
<i>Dreadnought</i>	405	360	480	400	400	400	405
<i>Swiftsure</i>	288	333	444	400	400	400	288
<i>White Bear</i>	729	732	976	1000	1000	1000	729
<i>Triumph</i>	741	760	1013	1100	1000	1100	741
<i>Elizabeth Jonas</i>	684	684	912	900	900	900	684
<i>Mary Rose</i>	460	476	635	600	600	600	460
<i>Charles</i>	80	71	94	70	70	70	80
<i>Moon</i>	68	60	80	60	60	60	68
<i>Advice</i>	49	42	56	50	50	50	49
<i>Rainbow</i>	384	384	512	500	500	500	384
<i>Vanguard</i>	449	449	598	500	500	500	449
<i>Antelope</i>	341	341	455	400	400	400	341
<i>Bull</i>	193	193	248	200	200	200	193
<i>Tiger</i>	149	149	199	200	200	200	149
<i>Tramontana</i>	138	132	176	150	150	150	138
<i>Scout</i>	132	132	176	120	100	120	132
<i>Achates</i>	104	104	138	100	100	100	104
<i>Spy</i>	49	42	56	50	50	50	49
<i>Sun</i>	45	39	52	40	40	40	45
<i>Cygnets</i>	28	—	—	—	30	30	28
Totales	9.625	9.596	12.781	12.050	11.960	12.080	9.625

APÉNDICE VI

OTRAS MEDIDAS Y SISTEMAS DE ARQUEO

Por Marcelino de Dueñas Fontán

Además de las unidades y sistemas comentados, resultan de interés algunas unidades mediterráneas y portuguesas, no tanto en relación con su volumen específico, sino por el resultado de su aplicación al arqueo de determinados navíos. Afortunadamente, en los casos en los que existe alguna duda sobre sus respectivos valores, normalmente se cuenta con la información de su equivalencia en toneles.

Respecto a las unidades mediterráneas la diversidad es grande. En Cataluña se usa la «bota», en Ragusa y Nápoles el «carro», en Venecia la «botta» y el «ánfora», y en Sicilia la «salma».¹

Olesa, tras investigar diversas fuentes, nos facilita las siguientes equivalencias:²

«En cuanto a arqueo, y dado que una botta veneciana equivalía a 10 stara; 24 stara (2,4 bottas) a un carro de Ragusa; un carro, a 6,6 salmas, y 5 salmas a una tonelada andaluza, resulta que la botta veneciana, como la bota catalana o la pipa andaluza, era prácticamente igual a media tonelada de Andalucía.»

En lo que se refiere al «carro raguseo», el valor de 1,32 toneladas andaluzas (o toneles) que se deduce de la anterior equivalencia coincide con el dado por Courcy, aunque este duda entre 1,32 y 1,5.³

En relación con la «salma siciliana», es con mucho la unidad de arqueo más utilizada en el Mediterráneo, y no solo en el mercado del trigo, cuyo mayor productor era Sicilia, sino también en la expresión de los arqueos, parece clara la equivalencia aproximada de 5 salmas con una tonelada de Castilla (o de Andalucía, o tonel macho).⁴

En cuanto a la «tonelada portuguesa», según Lopes de Mendoza,⁵ se derivaba de un tonel de un «rumo» de longitud por dos tercios de «rumo» en lo más ancho. A pesar de las equivalencias muy diversas que aparecen en distintos documentos, consideramos que hay evidencia suficiente para aceptar las siguientes equivalencias aproximadas (6):⁶

1 tonelada portuguesa = 6 salmas = 1,08 toneles machos.

¹ OLESA, t. I, p. 246.

² *Ibidem*, p. 247. Sobre la bota catalana, RUBIO, p. 85, se apoya en dos fuentes de finales del siglo xv para afirmar que «cinco botas hacían dos toneles machos», es decir, que la bota era aproximadamente 0,4 de tonel, o bien dos salmas, puesto que, como inmediatamente veremos, 5 salmas equivalían a un tonel.

³ COURCY, pp. 252 y 253, indica que los barcos construidos en Ragusa estaban normalmente comprendidos entre 100 y 300 carros (132 y 200 toneladas) y que el mayor arqueo registrado era de 1.110 carros (740 toneladas).

⁴ CASADO, p. 71. Ver también OLESA, t. I, p. 247 y RUBIO, p. 86.

⁵ *Estudios sobre navíos portugueses*, Lisboa, 1892, pp. 117 a 119, citado por CASADO, pp. 72 y 73 y nota 152 de la p. 73.

⁶ CASADO, pp. 72 y 73. Ver doc. 532, de 12 de febrero de 1586, si tenemos en cuenta la equivalencia de 3.390 toneladas de Portugal (valor correcto de la suma que figura erróneamente como 3.300) con 4.520 toneladas de Castilla (de armada), se obtiene la citada relación de 4/3. Creemos, a la vista de los portes conocidos, que el valor de 1,08 toneles que asignamos a la tonelada portuguesa es algo más preciso que el de 1,075 dado por Casado Soto. Ver también doc. 3176, de 24 de octubre de 1587, que facilita la equivalencia aproximada de una tonelada portuguesa con 6 salmas.

APÉNDICE VII

REVISIÓN DE LOS CÁLCULOS DE COLIN J. M. MARTÍN REFERIDOS A SEIS NAOS LEVANTISCAS DE LA ARMADA

Por Marcelino de Dueñas Fontán

Fuentes: Doc. 4982; CASADO, *Los barcos españoles en el siglo XVI...*; artículo «Spanish Armada tonnages» en *The Mariner's Mirror*, vol. 63, año 1977, pp. 365-367.

DESIGNACIÓN DE LAS NAOS

Para mayor facilidad, designaremos las naos:

- A..... *San Nicolás* (nave de Marino Prodanela)
- B..... *La Anunciada* (nave de Stefano de Oliste)
- C..... *Santa María del Visón*
- D..... *San Francisco* (galeón del duque de Florencia)
- E..... *La Regazona*, (veneciana)
- F..... *La Lavia*, (veneciana)

FORMULAS

E = eslora, **M** = manga, **P** = puntal, **Q** = quilla

Fórmulas españolas

(medidas en codos de ribera):

$$TM = \text{Toneles machos} = \frac{EMP}{16} \cdot \frac{97}{100}$$

$$TA = \text{Toneladas (armada)} = TM \cdot 1,2$$

Fórmulas inglesas

(medidas en pies ingleses):

$$TB = \text{tons burden} = \frac{QMP}{100}$$

$$TT = \text{tons and tonnage} = 4/3 TB$$

EQUIVALENCIA Y FACTORES DE CONVERSIÓN

Un codo de ribera.	= 0,574685 m.
Un pie inglés	= 0,30479 m.
Relación un codo ribera/un pie inglés	= 1,8855113
Valor de Q/E (Martin) = 53/65	= 0,8153846

LISTA DE DIMENSIONES Y CÁLCULOS QUE FACILITA MARTIN

(Dimensiones en codos de ribera).

	M	P	E	Toneles machos		Toneladas	
				(1)	(2)	(1)	(2)
A.....	18	11	53	695 5/8	636	834 5/8	763
B.....	17,5	11,5	48	586 3/8	586	703 1/2	703
C.....	16	10	47,5	472	461	566	553
D.....	17	11	68	801	771	961	925
E.....	21	12	59	1079	901	1294	1081
F.....	18,25	10,75	51	607 1/8	607	728 1/2	728

(1) Valores oficiales.

(2) Cálculos de Martin con las fórmulas españolas TM y TA.

Martin aplica a continuación las fórmulas inglesas de TB y TT y obtiene para *La Lavia* (F) 546 y 728, respectivamente, y a la vista de estas cifras comenta la identidad de este último valor con las toneladas de armada.

Extendiendo sus cálculos a todas las naos, reduciendo todas las medidas a codos de ribera, resulta:

$$TT = \frac{4}{3} \cdot \frac{QMP}{100} \cdot 1,8855113^3 = \frac{4}{3} \cdot 0,8153846 \times 1,8855113^3 \cdot \frac{EMP}{100} =$$

$$= 0,0728766 \text{ E.M.P (con Q/E = 53/65).}$$

$$TA = \frac{EMP}{16} \cdot \frac{97}{100} \cdot 1,2 = 0,07275 \text{ E.M.P.}$$

La práctica identidad de ambas fórmulas es evidente, por lo que no debe extrañarnos la coincidencia de los resultados:

	EMP	TA	TT
A	10.494	763,44	764,77
B	9.660	702,77	703,99
C	7.600	552,90	553,86
D	12.716	925,09	926,70
E	14.868	1.081,65	1.083,53
F	10.005,562	727,90	729,17

Partiendo de la premisa de que la fórmula española empleada es correcta (segunda de Cristóbal de Barros, pues la primera le hubiese ocasionado más complicaciones), lo único que resulta dudoso de la fórmula inglesa, para llegar a la asombrosa coincidencia de resultados, es el único factor de juicio de Martin: la relación Q/E, igual a 53/65 que toma de Veitia y Linaje, referida a un galeón de 700 toneladas, relación que hay que referir al año de publicación de su *Norte de Contratación* (1672).

ESTUDIO DE LA EVOLUCIÓN EN ESPAÑA DE LA RELACIÓN Q/E

Regla as, dos, tres:

$$Q/E = 2/3 = 0,67$$

Datos de Diego García de Palacio (Ver *Instrucción Náutica*, fols. 89v y 92).

Para una nao de 34 codos (de 2/3 de vara) de quilla da una eslora de 51 codos:

$$Q/E = 2/3 = 0,67, \text{ coincide con la regla as, dos, tres y debe entenderse referido a 1587.}$$

Datos facilitados por José Luis Casado (Ver *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, en las páginas indicadas):

	Año	Toneles	Q/E	P
Galeones				
Pedro Menéndez de Avilés.....	1568	240	0,682	148
Diego Flóres de Valdés.....	1581	300	0,682	“
J. Sevilla (menores).....	1581	300	0,696	“
J. Sevilla (mayores).....	1581	450	0,654	“
J. Santander (menores).....	1581	420	0,654	“
J. Santander (mayores).....	1581	550	0,643	“
Naos				
Presidente Visitador.....	c.1560	—	0,602	124
Rodrigo Vargas.....	1570	—	0,654	“
Escalante de Mendoza.....	1575	—	0,714	“
García de Palacio.....	1587	—	0,662	“
Arqueo nao particular.....	1523	—	0,730	126
Dos naos de Cristóbal de Barros.....	1567	—	0,621	“

Datos de Tomé Cano (*Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante*, fols. 18-20).

M	Puntal hasta cubierta (1)	Q	3/2 Pc	E=Q+3/2Pc	Q/E
10	6	30	9	39	0,769
11	6,5	33	9,75	42,75	0,772
12	7	36	10,5	46,5	0,774
13	7,5	38	11,25	49,25	0,772
14	8	40	12	52	0,769
15	8,5	42	12,75	54,75	0,767
16	9	44	13,5	57,5	0,765
17	9,5	46	14,25	60,25	0,764
18	10	48	15	63	0,762
19	10,5	50	15,75	65,75	0,761
20	11	52	16,5	68,5	0,759
21	11,5	54	17,25	71,25	0,758

(1) (media manga más un codo).

Hay que señalar que estos datos corresponden a 1611 y son los que sugiere Tomé Cano, quien se queja de que entonces las naos «son malas de mar por proa» por ser cortas de quilla (ver fol. 18) por lo que propone se alargue la quilla hasta dichos valores. Evidentemente, las relaciones Q/E, para cada uno de los valores de manga (M) indicados, tenían que ser menores que las que figuran en la tabla precedente cuyo valor medio para medidas de M entre 16 y 21 codos es de 0,762.

Conclusiones

A la vista de todos los datos anteriores puede apreciarse que la relación Q/E de las seis levantiscas consideradas, forzosamente tenía que ser bastante inferior al valor dado por Veitia en 1672 (0,815) y también claramente por debajo de las cifras propuestas por Tomé Cano en 1611 (cuya media es 0,762).

Por otra parte, el hecho de que se descontase por «gorja y raser» un 3% en lugar del 5% normal sugiere que la relación Q/E debía ser superior al valor normal de la regla as, dos, tres (0,667) en una cantidad muy pequeña.

Además de lo anterior, la distinta incidencia de los delgados en los arqueos brutos de los barcos que seguían la regla as, dos, tres (descuento 5%) y las naos levantiscas (descuento 3%) conduce a una relación de arqueos de 95 a 97 para los mismos valores de E, M y P, relación que se reproduce en las quillas respectivas, lo que teóricamente conduce a:

$$\frac{Q}{E} = \frac{97}{95} \cdot 0,667 = 0,68 \text{ para las levantiscas.}$$

Por todo ello, y a falta de valores oficiales de la longitud de quilla de dichas naos, consideramos suficientemente objetivo adoptar un valor estimado de Q/E de 0,68.

CÁLCULOS PARA Q/E = 0,68

Tomando Q/E = 0,68, la fórmula inglesa de «tons and tonnage» resulta:

$$TT = \frac{4}{3} \cdot \frac{QMP}{100} \cdot 1,8855113^3 = 0,0607764 \text{ E.M.P.}$$

Que es muy próxima a la expresión, mediante la fórmula española, de los toneles machos:

$$TM = \frac{EMP}{16} \cdot \frac{97}{100} = 0,060625 \text{ E.M.P.}$$

Ello conduce al cuadro siguiente en el que incluimos las toneladas de armada (o de sueldo) resultantes de aplicar a los toneles machos el factor 1,2:

	ExMxP	Tons and Tonnage	Toneles machos	Toneladas sueldo
A.....	10.494	637,79	636,20	763,44
B.....	9.660	587,10	585,64	702,77
C.....	7.600	461,90	460,75	552,90
D.....	12.716	772,83	770,91	925,09
E.....	14.868	903,62	901,37	1.081,65
F.....	10.005,562	608,10	606,59	727,90

CONCLUSIÓN

La conclusión a que se llega a la vista del cuadro anterior es que, lejos de los resultados claramente erróneos de Martín, las cifras de «tons and tonnage» y de «toneles machos» son prácticamente coincidentes.

Y son estos valores los que reflejan de forma más objetiva el tamaño de las seis levantiscas.

Respecto a las «toneladas de sueldo», parece adecuado admitir las cifras oficiales, normalmente negociadas, y que solo tienen un valor meramente administrativo.

APÉNDICE VIII

REVISIÓN DE LOS ARQUEOS BRUTOS DE LOS NAVÍOS DE LA ARMADA ESPAÑOLA Y LA FLOTA INGLESA

Por Marcelino de Dueñas Fontán

JUSTIFICACIÓN

Hemos revisado la totalidad de los arqueos brutos en toneles machos que facilita José Luis Casado Soto en su trabajo *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Para ello hemos seguido sus propios criterios, mediante la aplicación de la primera fórmula de Cristóbal de Barros, convenientemente corregida por el efecto de los delgados.

Aunque en la mayoría de los casos se obtiene una cifra idéntica o muy próxima a la suya, en otros se llega a valores sensiblemente distintos. Además, en algunas ocasiones las cifras reflejadas en las tablas de las páginas 204 a 224 no concuerdan con las incluidas en su apéndice 32 (pp. 379-384) ni con los tonelajes totales de la página 228.

En aras de la mayor objetividad, se exponen aquí las cifras de «toneles machos» que considero se aproximan más a la realidad, a la luz de los datos disponibles. Como podrá apreciarse, las diferencias de uno u otro signo prácticamente conducen a un resultado final similar.

No sucede lo mismo con los valores de las «tons and tonnage» de los buques ingleses, cuya revisión conduce a un criterio sensiblemente distinto al de Casado, que tiene el resultado de unos tonelajes totales apreciablemente más bajos que los suyos.

La comparación de la entidad relativa de las fuerzas, en términos de «toneles» y «tons and tonnage», valores conceptual y cuantitativamente equiparables, obliga a señalar estas precisiones.

CÁLCULOS. ARMADA ESPAÑOLA

Partiendo de los valores métricos de E, M y P facilitados por Casado, la primera fórmula de Cristóbal de Barros para el cálculo de toneles machos responde a la expresión:

$$TM = E \cdot \frac{M}{2} + P^2 \cdot K$$

El factor K es el producto de dos coeficientes. El primero, es el cociente de dividir por 16 (divisor de la fórmula original) el necesario factor de conversión para pasar de metros cúbicos a toneles, cuyo resultado es 0,1646492. El segundo, es el coeficiente (cuyo valor normal es 19/20 o 0,95) que es preciso para tener en cuenta la disminución por los delgados (5%, 3% o cero). El resultado conjunto es:

Disminución por «gorja y raser»	Coficiente	Valor de K
5%	0,95	0,1564168
3%	0,97	0,1597097
0%	1	0,1646492

El valor normal del 5% es aplicable a los buques de las escuadras de Portugal, Castilla, Vizcaya, Guipúzcoa (excepto la urca *Doncella*), Andalucía (excepto la urca *Duquesa Santa Ana*), y Pataches y Zabras (excepto las urcas *La Caridad*, inglesa, y *San Andrés*, escocesa).

El valor del 3% es aplicable a los buques de la escuadra de Levante. No se descuenta nada por «gorja y raser» a los buques de la escuadra de Urcas, ni a las urcas de las otras escuadras antes indicadas.

En todos los casos se aproximan los cálculos al tonel entero.

Las cifras de Casado (JLC) son las que figuran en sus tablas. Cuando estas no concuerdan con las de su apéndice 32, se añaden estas otras a continuación, entre paréntesis:

Escuadra de Portugal	E	M	P	TM	JLC	
1. <i>San Martín</i>	35,24	10,51	5,60	651	650	
2. <i>San Juan</i>	36,12	10,78	5,74	700	700	
3. <i>San Felipe</i>	32,50	9,70	5,17	510	510	
4. <i>San Luis</i>	33,13	9,89	5,26	540	540	
5. <i>San Marcos</i>	32,50	9,70	5,17	510	510	
6. <i>San Mateo</i>	32,07	9,57	5,10	490	490	
7. <i>Santiago</i>	28,39	8,48	4,51	340	340	(520) (1)
8. <i>San Bernardo</i>	25,10	7,49	3,99	235	235	(352) (1)
9. <i>San Cristóbal</i>	25,10	7,49	3,99	235	235	(352) (1)
10. <i>Augusta</i>	-	-	-	110	110	(2)
11. <i>Julia</i>	-	-	-	130	130	(2)
			TOTAL	4.451	4.450	

(1) Por error, Casado incluye en su apéndice 32 los valores de las toneladas de sueldo.

(2) A falta de dimensiones básicas, se reproducen los valores de toneles dados por Casado.

Escuadra de Castilla	E	M	P	TM	JLC	
1. <i>San Cristóbal</i>	32,18	9,19	6,03	568	569	
2. <i>San Juan Bautista</i>	30,37	9,89	6,68	642	643	
3. <i>San Medel y San Celedón</i>	31,20	8,67	5,49	471	471	
4. <i>San Juan menor</i>	31,11	8,64	5,47	466	467	
5. <i>Santiago el mayor</i>	31,11	8,64	5,47	466	467	
6. <i>Asunción</i>	30,98	8,60	5,45	461	461	
7. <i>San Felipe y Santiago</i>	30,91	8,59	5,44	458	458	
8. <i>San Pedro</i>	30,77	8,55	5,41	451	452	
9. <i>Ntra. Sra. del Barrio</i>	31,03	8,62	5,47	464	463	
10. <i>Santa Ana</i>	25,56	6,82	3,98	218	218	
11. <i>Ntra. Sra. de Begoña</i>	31,03	10,34	7,18	740	761	(750) (1)
12. <i>La Trinidad</i>	30,27	9,96	6,97	676	678	
13. <i>Santa Catalina</i>	29,50	9,53	6,32	567	438	(2)
14. <i>San Juan Bautista</i>	28,73	9,39	6,90	604	571	(2)
15. <i>Ntra. Sra. del Socorro</i>	15,50	4,37	2,87	62	60	
16. <i>San Antonio de Padua</i>	15,50	4,37	2,87	62	60	
			TOTAL	7.376	7.237	

(1) En la tabla de la p. 209, Casado da un valor de toneles (761) superior a las toneladas de sueldo (750).

(2) El valor de Casado es bajo.

Escuadra de Vizcaya	E	M	P	TM	JLC	
1. <i>Santa Ana</i>	30,27	9,96	6,90	668	555	(1)
2. <i>Santiago</i>	27,97	9,29	6,90	583	590	
3. <i>El Gran Grín</i>	33,01	11,48	6,94	830	850	
4. <i>Sta. M^a de Montemayor</i>	24,90	8,69	6,65	389	397	
5. <i>La María Juan</i>	28,73	9,39	6,97	611	611	
6. <i>La Magdalena</i>	27,73	9,16	6,32	515	502	
7. <i>La Manuela</i>	25,67	7,40	4,98	303	287	
8. <i>La Concepción mayor</i>	27,58	8,76	5,74	442	441	
9. <i>La Concepción (Cano)</i>	25,67	8,20	5,46	367	361	
10. <i>San Juan</i>	24,42	8,12	5,36	339	346	
11. <i>La María (Suso)</i>	17,63	4,88	3,02	82	86	
12. <i>San Esteban</i>	16,09	4,45	3,02	69	70	
13. <i>La Isabela</i>	16,23	4,31	3,30	76	72	
14. <i>La María (Aguirre)</i>	14,08	4,63	2,87	59	57	
			TOTAL	5.333	5.225	

(1) El valor de Casado es evidentemente bajo. Compárese, por ejemplo con el del *Santiago*.

Escuadra de Guipúzcoa	E	M	P	TM	JLC	
1. <i>Santa Ana</i>	33,72	10,95	7,35	868	867	
2. <i>San Salvador</i>	32,80	10,65	7,15	798	798	
3. <i>Ntra. Sra. de la Rosa</i>	32,65	10,60	7,11	787	787	
4. <i>Santisteban</i>	30,04	9,75	6,54	612	613	
5. <i>Santa Cruz</i>	26,24	8,81	4,64	336	336	
6. <i>Santa Marta</i>	27,01	9,00	5,89	456	556	(1)
7. <i>Santa Bárbara</i>	27,30	8,67	5,34	400	444	(1)
8. <i>San Buenaventura</i>	24,90	8,09	5,46	352	352	
9. <i>La María Juan</i>	22,04	7,15	4,80	242	242	
10. <i>Doncella</i>	27,92	9,01	5,00	415	416	(500) (2)
11. <i>San Bernabé</i>	14,41	4,07	2,67	50	50	
12. <i>La Asunción</i>	14,41	4,07	2,67	50	50	
13. <i>La Magdalena</i>	15,60	4,03	1,88	37	37	
14. <i>Ntra. Sra. de Guadalupe</i>	15,60	4,03	1,88	37	37	
			TOTAL	5440	5.585	

(1) El valor de Casado es alto. En la tabla de la p. 213 da un valor en toneles (556) superior a las toneladas de sueldo (548). Dividiendo este valor por 1,2 resulta 456,67, prácticamente coincidente con el aquí calculado, por lo que la cifra de 556 debe ser errónea.

(2) En su apéndice 32 incluye las toneladas de sueldo. Aunque se trata de una urca, el valor correcto de sus toneles es inferior.

Escuadra de Andalucía	E	M	P	TM	JLC	
1. <i>Ntra. Sra. del Rosario</i>	33,27	10,80	7,25	833	833	
2. <i>San Francisco</i>	30,74	9,20	6,61	604	636	(1)
3. <i>San Juan Bautista</i>	30,22	9,48	5,89	534	588	(1)
4. <i>La Duquesa Santa Ana</i>	27,58	9,96	8,08	775	775	
5. <i>La Concepción Retana</i>	29,50	9,48	5,89	521	589	(1)
6. <i>San Bartolomé</i>	30,41	9,87	6,63	636	707	(1)
7. <i>Santa Catalina</i>	27,97	9,10	5,89	477	523	(1)
8. <i>Sta. María del Juncal</i>	28,45	9,08	6,13	507	531	(1)
9. <i>La Trinidad</i>	27,58	8,91	5,86	459	463	
10. <i>San Juan de Gargarín</i>	25,38	8,28	4,88	323	357	(1)
11. <i>El Espíritu Santo</i>	15,15	4,27	2,81	58	58	
			TOTAL	5.727	6.060	

(1) Los valores que da Casado en todos estos casos resultan altos. Probablemente se trate de cifras de arqueos andaluces. Los resultados que se obtienen con la fórmula de Barros son inferiores en aproximadamente un 10%.

Escuadra de Levante	E	M	P	TM	JLC	
1. <i>La Regazona</i>	33,91	12,16	6,90	912(901)	1.079	(1)
2. <i>La Lavia</i>	29,31	10,49	6,18	611(607)	607	(1)
3. <i>Trinidad Valenzera</i>	34,32	11,94	7,24	957	956	
4. <i>S. Francisco Florencia</i>	39,27	10,15	6,22	800(771)	883	(1)
5. <i>La Rata Coronada</i>	31,13	10,83	6,56	713	713	
6. <i>La Juliana</i>	31,63	11,00	6,67	748	748	
7. <i>La Trinidad Escala</i>	31,61	10,63	6,61	718	815	
8. <i>San Nicolás</i>	30,60	10,42	6,61	683(636)	695	(1)
9. <i>San Juan de Sicilia</i>	32,06	10,83	6,48	724	696	
10. <i>La Anunciada</i>	27,58	10,06	6,61	597(586)	586	(1)
11. <i>Santa María de Visón</i>	27,30	9,19	5,74	466(461)	472	(1)
			TOTAL	7.914	8.250	

(1) Entre paréntesis figuran los valores obtenidos en el apéndice VII, a partir de las dimensiones consideradas por Colin J.M. Martin, utilizando la 2ª fórmula de Cristóbal de Barros en lugar de su primera fórmula. Las diferencias, dado que las dos fórmulas conducen a resultados prácticamente coincidentes para las mismas dimensiones básicas, tienen que estar originadas por diferencias en los valores iniciales de estas.

A la vista de lo anterior y de los valores obtenidos por Casado, se subraya el valor adoptado de TM en los casos en que se proporcionan los dos valores.

Escuadra de las Urcas	E	M	P	TM	JLC	
1. <i>El Gran Grifón</i>	27,38	9,10	7,15	617	637	
2. <i>San Salvador</i>	33,04	10,77	5,17	606	606	
3. <i>El Castillo Negro</i>	31,52	11,26	6,29	737	700	
4. <i>San Pedro mayor</i>	30,66	9,89	5,49	550	550	
5. <i>La Barca de Amburg</i>	31,57	10,18	5,65	600	600	
6. <i>La Barca de Ançique</i>	27,58	8,90	4,94	400	400	
7. <i>Santiago</i>	30,60	9,89	5,49	549	550	
8. <i>Falcón Blanco mayor</i>	28,68	9,25	5,14	450	450	
9. <i>Sansón</i>	29,70	9,58	5,32	500	500	
10. <i>San Pedro menor</i>	29,70	9,58	5,32	500	500	
11. <i>El Ciervo Volante</i>	27,57	8,90	4,94	400	400	
12. <i>San Andrés</i>	27,30	8,67	4,60	359	338	
13. <i>El Gato</i>	28,06	8,04	8,88	366	299	(1)
14. <i>Falcón Blanco mediano</i>	23,36	8,34	4,66	300	300	
15. <i>Casa de Paz chica</i>	26,00	9,00	4,45	343	347	
16. <i>Santa Bárbara</i>	24,59	8,78	4,91	350	350	
17. <i>La Paloma Blanca</i>	21,98	7,85	4,39	250	250	
18. <i>Esayas</i>	27,87	8,71	4,45	356	349	
19. <i>San Gabriel</i>	24,14	8,62	4,80	330	295	
20. <i>El Perro Marino</i>	21,74	7,61	3,88	211	208	
21. <i>La Buena Ventura</i>	20,69	7,54	3,88	199	193	
22. <i>Casa de Paz grande</i>	-	-	-	(600)	-	(2)
23. <i>David chico</i>	-	-	-	(350)	-	(2)
			TOTAL	8.973	8.822	

(1) El excesivo valor del puntal de *El Gato*, dado sin duda erróneamente por Casado, conduciría a 767 toneles. Por semejanza con *La Caridad*, inglesa y *San Andrés*, escocesa (escuadra de Pataches y Zabras) se le asigna P=4,88 m. lo que da lugar a un valor de toneles superior al de Casado (ver p. 202 de CASADO).

(2) No participaron en la jornada.

Escuadra de Pataches y Zabras	E	M	P	TM	JLC	
1. <i>Ntra. Sra. Pilar Zaragoza</i>	24,18	7,26	4,45	247	257	
2. <i>La Caridad, inglesa</i>	22,15	6,35	3,85	180	180	
3. <i>San Andrés, escocesa</i>	20,84	5,97	3,63	150	150	
4. <i>El Santo Crucifijo</i>	20,54	5,60	3,45	126	127	
5. <i>Concepción de Lastero</i>	15,50	4,37	2,87	62	62	
6. <i>Concepción de Carasa</i>	15,15	4,27	2,81	58	58	
7. <i>Ntra. Sra. de la Fresneda</i>	15,15	4,27	2,81	58	58	
8. <i>Concepción de Castro</i>	15,15	4,27	2,81	58	58	
9. <i>Ntra. Sra. de Guadalupe</i>	15,15	4,27	2,81	58	58	
10. <i>Ntra. Sra. de Begoña</i>	14,70	4,15	2,73	53	53	
11. <i>Concepción Capitillo</i>	14,41	4,07	2,67	50	50	
12. <i>Ntra. Sra. de Gracia</i>	14,13	3,99	2,62	47	47	
13. <i>Ntra. Sra. del Puerto</i>	13,92	3,93	2,58	45	45	
14. <i>San Jerónimo</i>	13,92	3,93	2,58	45	45	
15. <i>San Juan de Carasa</i>	15,52	4,14	1,98	40	40	
16. <i>La Trinidad</i>	15,52	4,14	1,98	40	40	
17. <i>Santa Catalina</i>	15,52	4,14	1,98	40	40	
18. <i>Concepción Valmaseda</i>	15,52	4,14	1,98	40	40	
19. <i>Ntra. Sra. de Castro</i>	15,52	4,14	1,98	40	40	
20. <i>San Andrés</i>	15,52	4,14	1,98	40	40	
21. <i>La Asunción</i>	15,52	4,14	1,98	40	40	
22. <i>San Francisco</i>	-	-	-	86,5	-	
23. <i>Concepción de Somarriba</i>	15,52	4,14	1,98	40	-	
			TOTAL	1.643,5	1.528	

Salvo la pequeña diferencia en la *Ntra. Sra. del Pilar de Zaragoza* y las de *San Francisco* y la *Concepción de Somarriba*, la coincidencia con Casado es total.

Escuadra de Galeazas

	TM (1)	JLC
1. <i>San Lorenzo</i>	500	500
2. <i>Girona</i>	500	500
3. <i>Napolitana</i>	500	500
4. <i>Zúñiga</i>	500	500
TOTAL	2.000	2.000

(1) Según CASADO, pp. 223 y 384, la eslora era próxima a los 40 m, la manga a 11 m. y el puntal a 4,30 m. Se adoptan sus valores de toneles.

Otros navíos

Aunque de Lisboa salieron cuatro galeras, no participaron en las acciones del Canal. Sobre las carabelas que participaron (10 u 11), CASADO, p. 224, se basa en el tratadista portugués Oliveira para estimar sus dimensiones básicas en E=18,82 m. M=5,64 m. y P=2,33 m. El porte, según la documentación consultada, lo cifra en 78 toneles cada una. No se tienen en cuenta las falúas.

RESUMEN DE LA ARMADA

	Núm	TM	JLC
Escuadra de Portugal.....	11	4.451	4.450
Escuadra de Castilla.....	16	7.376	7.237
Escuadra de Vizcaya	14	5.333	5.225
Escuadra de Guipúzcoa	14	5.440	5.585
Escuadra de Andalucía	11	5.727	6.060
Escuadra de Levante.....	11	7.914	8.250
Escuadra de Urcas	23	9.923	8.822
Escuadra de Pataches y Zabras ...	23	1.643,5	1.528
Escuadra de Galeazas	4	2.000	2.000
TOTAL	127	49.807,5	49.157

Como puede apreciarse el valor de los toneles machos totales de la Armada que se obtienen son muy próximos a los señalados por Casado (650,5 toneles machos más).

Si tenemos en cuenta la participación de un máximo de 10 carabelas, con aguada y víveres, de 78 toneles cada una, tendremos que añadir 780 toneles machos, es decir:

141 navíos..... 50.587,5 toneles machos (1).

Nota (1). En el número están contabilizadas las cuatro galeras y su tonelaje no se acompaña. Las 10 falúas que salieron de Lisboa no se incluyen.

CÁLCULOS. LA FLOTA INGLESA

Para elaborar la lista de navíos ingleses que figuran, con sus tonelajes (tons and tonnage) en este apéndice, se han estudiado las siguientes fuentes:

- Oppenheim, M.A., *History of the Administration of the Royal Navy and of merchant shipping in relation to the Navy, from MDIX to MDCLX*, Londres, 1896.
- Anderson, R.C., «A list of the Royal Navy in 1590-1591» en *The Mariner's Mirror*, vol. 43, (1957), pp. 322-323.
- Carr Laughton, L.G., «English and Spanish tonnage in 1588», en *The Mariner's Mirror*, vol. 44 (1958), pp. 151-154.
- Salisbury, W., «List of dimensions» en *The Mariner's Mirror*, vol. 46, (1960), pp. 224-225.
- Glasgow, T., Jr., «The Shape of the ships that defeated the Spanish Armada» en *The Mariner's Mirror*, vol. 50, (1964), pp. 177-187.
- Waters, D.W., *The Elizabethan Navy and the Armada Campaign*, Londres, 1975.
- Laughton, J.K., *State Papers related to the defeat of the Spanish Armada. Anno 1588* (2 vols.), Londres, The Navy Records Society, 1981.
- Casado, J. L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, San Martín, 1988.

De todas las fuentes inglesas citadas, resulta de gran interés la lista de la armada inglesa (*List of the Fleet*) que incluye Laughton, como apéndice en el vol.II de su trabajo. Comprende 197 navíos, con el tonelaje de la mayoría de ellos, si bien no aclara el tipo de toneladas de que se trata.

Casado, tras consultar las demás fuentes citadas, elabora una lista que incluye 196 de los 197 buques de Laughton (omite el núm. 192 *Flyboat*, o *Filibote*) y añade un total de 12 más (en nuestra numeración, los A54, A67, A81, A103, A109, C13, C22, C23, C24, C25, C26 y C27). Los tonelajes que les asigna (los C1 a C27 figuran sin toneladas) son «tons in burden» lo cual no facilita, evidentemente, ningún tipo de comparación.

Sin embargo, hay que señalar que la mayoría de los tonelajes que reseña Casado coinciden con los de Laughton, salvo algún pequeño error que se señala. Únicamente da valores diferentes a los de Laughton (normalmente inferiores) para 30 buques (A1 a A19 y B1 a B15 excepto B7, B10 y B11).

La diferencia anterior obliga a buscar una explicación adecuada y, en aras de una mayor objetividad, a corregir las cifras de Casado, al menos conceptualmente, aunque ello vaya en contra, en cierto modo, de algunas de las tesis propias.

Las cifras de las toneladas que figuran en las listas inglesas tienen, en general, un alto grado de indeterminación, probablemente por tratarse de cifras oficiales por las que se regulaba el sueldo de los buques. Tal sucede con la lista de Laughton, en la que los tonelajes por encima de 300 están redondeados a las 100 toneladas, entre 200 y 300 en general a las 50, y por debajo de las 200, también en general, a las 10 toneladas.

Anderson publicó en 1957 el interesante trabajo antes citado, en el cual daba las dimensiones conocidas de 31 buques (los 30 indicados más arriba y el A112, *Makeshift*). Tras aplicar la fórmula de Matthew Baker de 1582, facilitaba las «tons in burden» de todos ellos.

La lista de Anderson, única referencia de valor existente de los tonelajes de los buques ingleses, dio lugar en los años siguientes a varios trabajos sobre la materia. Carr Laughton, por ejemplo, publicó en 1958 unos cálculos referidos a 29 de los 31 buques de Anderson (excluyó los buques *Cygnnet* y *Makeshift*, B15 y A112). Para ellos, basándose en las dimensiones básicas de Anderson, daba:

- las «tons burden» según la regla de *Baker* de 1582
- las «tons and tonnage» resultantes de incrementar en 1/3 las anteriores
- las «toneladas oficiales» asignadas a cada buque en 1588.

Aunque las cifras de las «tons burden» difieren ligeramente en algunos casos de las de Anderson, que parecen más rigurosas, la coincidencia es suficiente. Por otro lado, puede apreciarse claramente que, dentro de las aproximaciones que se han comentado, los valores de las «tons and tonnage» coinciden con los tonelajes oficiales de 1588.

El artículo de Salisbury, de 1960, simplemente da valores relativos al *Revenge* (A2) y *Makeshift* (A112). En 1964, Glasgow reprodujo 24 de los 31 valores dados por Anderson, con dos de ellos erróneos, correspondientes al *Rainbow* (B1) y el *Mary Rose* (A16).

Mayor interés tiene el trabajo de Waters, de 1975, quien basándose en Oppenheim, facilita los tonelajes oficiales de 34 buques (los 31 de *Anderson* menos el *Makeshift*, y además, los *Brigandine*, *Bonavolia* y *George Hoy*, es decir, los numerados B11, B7 y B10 respectivamente).

Siguiendo esta ordenación cronológica, el siguiente trabajo es la *List of the fleet* de Laughton cuyos datos proceden de los propios *State Papers* y de Oppenheim.

Casado, cuya numeración se conserva (simplemente se añaden las letras A, B o C para facilitar la identificación de los buques), utiliza los valores de «tons burden» dados por Anderson, excepto el correspondiente al *Makeshift*. Ello da lugar a su tabla de la página 231 (*op. cit.*) y los valores que, en coincidencia, incluye en su apéndice 33 (pp. 386-388). Todo ello resulta correcto.

Lo que no resulta correcto es adoptar para el resto de los buques unos valores de «tons burden» coincidentes con los «tonelajes oficiales» de Laughton y Waters, que como se ha visto coinciden con los valores de las «tons and tonnage». Las cifras de Casado conducen, en esos casos, a unos tonelajes de arqueado bruto superiores en 1/3 a los que objetivamente se deben admitir.

Por todo ello, resulta obligado a precisar que, para facilitar cualquier comparación de «arqueos brutos», las cifras que se dan (equiparables a los toneles españoles) son las de «tons and tonnage» y que, aunque coincidan en su gran mayoría con los valores de Casado, expresan una magnitud diferente.

Con las notas que figuran al final de las tablas que siguen se explica, cuando es necesario, el valor obtenido y se tratan de aclarar los errores y erratas que se han apreciado. Se confía sinceramente en no confundir al lector con nuevas erratas o errores propios. Las procedencias de los buques se incluyen entre paréntesis.

Flota del Lord Almirante

Barcos de la Reina

A.	1.	<i>Ark Royal</i>	720 (1)
	2.	<i>Revenge</i>	628 (1)
	3.	<i>Victory</i>	753 (1)
	4.	<i>Hope</i>	537 (1)
	5.	<i>Nonpareil</i>	507 (1)
	6.	<i>Golden Lion</i>	561 (1)
	7.	<i>Elizabeth Bonaventure</i>	597 (1)
	8.	<i>Aid</i>	340 (1)
	9.	<i>Swallow</i>	443 (1)
	10.	<i>Foresight</i>	392 (1)
	11.	<i>Dreadnought</i>	540 (1)
	12.	<i>Swiftsure</i>	384 (1)
	13.	<i>White Bear</i>	972 (1)
	14.	<i>Triumph</i>	988 (1)
	15.	<i>Elizabeth Jonas</i>	912 (1)
	16.	<i>Mary Rose</i>	613 (1)
	17.	<i>Charles</i>	107 (1)
	18.	<i>Moon</i>	91 (1)
	19.	<i>Advice</i>	65 (1)
		TOTAL	10.150

Barcos particulares

A.	20.	<i>Galleon Leicester</i>	400 (5)
	21.	<i>Merchant Royal</i>	400 (5)
	22.	<i>Edward Bonaventure</i>	300 (5)
	23.	<i>Roebuck</i>	300 (5)
	24.	<i>Hercules</i>	300 (5)
	25.	<i>Sampson</i>	300 (5)
	26.	<i>Toby</i>	250 (5)
	27.	<i>Golden Noble</i>	250 (5)
	28.	<i>Galleon Dudley</i>	250 (5)
	29.	<i>Centurion</i>	250 (5)
	30.	<i>Samaritan</i> (Dartmouth).....	250 (5)
	31.	<i>Minion</i> (Bristol)	230 (5)
	32.	<i>Violet</i>	220 (5)
	33.	<i>Susan Parnell</i>	220 (5)
	34.	<i>Mayflower</i>	200 (5)
	35.	<i>Minion</i> (London).....	200 (5)
	36.	<i>Ascension</i>	200 (5)
	37.	<i>Primrose</i> (London).....	200 (5)
	38.	<i>Margaret and John</i>	200 (5)
	39.	<i>Tiger</i> (London)	200 (5)
	40.	<i>Red Lion</i>	200 (5)
	41.	<i>George Bonaventure</i>	200 (5)
	42.	<i>Griffin</i>	200 (5)
	43.	<i>Minion</i>	200 (5)
	44.	<i>Bark Talbot</i>	200 (5)
	45.	<i>Thomas Drake</i>	200 (5)
	46.	<i>Spark</i>	200 (5)
	47.	<i>Hopewell</i>	200 (5)
	48.	<i>Virgin God save her</i>	200 (5)
	49.	<i>Hope Hawkyns</i>	200 (5)

50. <i>Edward</i> (Maldon)	186 (5) (8)
51. <i>Gift of God</i>	180 (5)
52. <i>Anne Frances</i>	180 (5)
53. <i>Bark Potts</i>	180 (5)
54. <i>Hope</i> (Plymouth)	180 (6)
55. <i>Solomon</i> (London)	170 (5)
56. <i>Bark Burr</i>	160 (5)
57. <i>Brave</i>	160 (5)
58. <i>Bark St Leger</i>	160 (5)
59. <i>Bark Manington</i>	160 (5)
60. <i>Royal Defence</i>	160 (5)
61. <i>Vineyard</i>	160 (5)
62. <i>Nightingale</i>	160 (5)
63. <i>Bark Bond</i>	150 (7) (8)
64. <i>Bark Bonner</i>	150 (5)
65. <i>Bark Hawkyns</i>	150 (5)
66. <i>John Trelawney</i>	150 (5)
67. <i>Cure's Ship</i>	150 (6)
68. <i>Frances</i> (Fowey)	140 (5)
69. <i>Golden Lion</i>	140 (5)
70. <i>Thomas Bonaventure</i>	140 (5)
71. <i>Samuel</i>	140 (5)
72. <i>Bear Yonge</i>	140 (5)
73. <i>White Lion</i>	140 (5)
74. <i>Crescent</i> (Dartmouth)	140 (5)
75. <i>Bartholomew</i> (Apsam)	130 (5)
76. <i>Unicorn</i> (Bristol)	130 (5)
77. <i>George Noble</i>	120 (5)
78. <i>Toby</i>	120 (5)
79. <i>Antelope</i>	120 (5)
80. <i>Prudence</i>	120 (5)
81. <i>Angel</i>	120 (6)
82. <i>Golden Ryall</i> (Weymouth)	120 (5)
83. <i>William</i> (Plymouth)	120 (5)
84. <i>Jewel</i>	110 (5)
85. <i>Salamander</i>	110 (5)
86. <i>Dolphin</i>	110 (5)
87. <i>Rose</i> (Apsam)	110 (5)
88. <i>Anthony</i>	100 (5)
89. <i>Rose Lion</i>	100 (5)
90. <i>Pansy</i>	100 (5)
91. <i>Jane Bonaventure</i>	100 (5)
92. <i>Galleon</i> (Weymouth)	100 (5)
93. <i>Grace of Apsam</i>	100 (5)
94. <i>Jacob</i> (Lyme)	90 (5)
95. <i>Diana</i>	80 (5)
96. <i>Passport</i>	80 (5)
97. <i>Unity</i>	80 (5)
98. <i>Bark Buggins</i>	80 (5)
99. <i>Elizabeth Founes</i>	80 (5)
100. <i>Disdain</i>	80 (5)
101. <i>Bark Webb</i>	80 (5)
102. <i>Handmaid</i> (Bristol)	80 (5)
103. <i>Frigate</i>	80 (6)
104. <i>Rat</i> (Wight)	80 (5)

105. <i>Unicorn</i> (Dartmouth)	76 (7) (8)
106. <i>Bark</i> (Bridgewater).....	70 (5)
107. <i>John</i> (Chichester).....	70 (5)
108. <i>Bark Sutton</i> (Weymouth)	70 (5)
109. <i>Phoenix</i>	70 (6)
110. <i>Katharine</i> (Weymouth)	66 (5)
111. <i>Elizabeth Drake</i>	60 (5)
112. <i>Makeshift</i>	65 (4)
113. <i>Diamond</i> (Dartmouth)	60 (5)
114. <i>Speedwell</i>	60 (5)
115. <i>Chance</i>	60 (5)
116. <i>Moonshine</i>	60 (5)
117. <i>Release</i>	60 (5)
118. <i>Hart</i> (Dartmouth).....	60 (5)
119. <i>Revenge</i> (Lyme).....	60 (5)
120. <i>Aid</i> (Bristol).....	60 (5)
121. <i>Anne Bonaventure</i>	60 (5)
122. <i>Heathen</i> (Weymouth)	60 (5)
123. <i>Bark Halse</i>	60 (5)
124. <i>Thomas Bonaventure</i>	60 (5)
125. <i>Margaret</i>	60 (5)
126. <i>Golden Hind</i>	50 (5)
127. <i>Delight</i>	50 (5)
128. <i>Flyboat Yonge</i>	50 (5)
129. <i>Lark</i>	50 (5)
130. <i>Fancy</i>	50 (5)
131. <i>Carouse</i>	50 (5)
132. <i>Nightingale</i>	40 (7) (8)
133. <i>Little John</i>	40 (5)
134. <i>Elizabeth</i>	40 (5)
135. <i>Raphael</i>	40 (5)
136. <i>Small Caravel</i>	30 (5)
137. <i>Marigold</i>	30 (5)
138. <i>Gallego</i> (Plymouth)	30 (5)
139. <i>Gift</i> (Apsam)	25 (5)
140. <i>Black Dog</i>	20 (5)
141. <i>Katharine</i>	20 (5)
142. <i>Pippin</i>	20 (5)
TOTAL	16.038

Flota de lord Henry Seymour

Barcos de la Reina

B. 1. <i>Rainbow</i>	512 (1)
2. <i>Vanguard</i>	599 (1)
3. <i>Antelope</i>	455 (1)
4. <i>Bull</i>	257 (1)
5. <i>Tiger</i>	199 (1)
6. <i>Tramontana</i>	184 (1)
7. <i>Galley Bonavolia</i>	250 (3)
8. <i>Scout</i>	176 (1) (8)
9. <i>Achates</i>	139 (1) (8)
10. <i>George Hoy</i>	100 (3)
11. <i>Brigandine</i>	90 (2)

12. <i>Merlin</i>	50 (2)
13. <i>Spy</i>	65 (1)
14. <i>Sun</i>	60 (1)
15. <i>Cygnnet</i>	37 (1)
TOTAL	3.173

Barcos particulares

B. 16. <i>Daniel</i>	160 (5)
17. <i>Galleon Hutchins</i>	150 (5)
18. <i>Bark Lamb</i>	150 (5)
19. <i>Marigold</i>	150 (5)
20. <i>Grace</i> (Yarmouth)	150 (5)
21. <i>Mayflower</i>	150 (5)
22. <i>William</i> (Ipswich)	140 (5)
23. <i>Katharine</i> (Ipswich)	125 (5)
24. <i>Primrose</i> (Harwich)	120 (5)
25. <i>Elizabeth</i> (Dover)	120 (5)
26. <i>Robin</i> (Sandwich)	110 (5)
27. <i>William</i> (Colchester)	100 (5)
28. <i>Elizabeth</i> (Lowestoft)	90 (5)
29. <i>William</i> (Rye)	80 (5)
30. <i>Handmaid</i>	75 (5)
31. <i>Griffin</i>	70 (5)
32. <i>Hearty Anne</i>	60 (5)
33. <i>Fancy</i> (Newcastle)	60 (5)
34. <i>John Young</i>	60 (5)
35. <i>Grace of God</i>	50 (5)
36. <i>Little Hare</i>	50 (5)
37. <i>Susan</i>	40 (5)
38. <i>Hazard</i> (Feversham)	38 (5) (8)
39. <i>Matthew</i>	35 (5)
TOTAL	2.333

Transportes de viveres

C. 1. <i>Mary Rose</i>	140
2. <i>Elizabeth Bonaventure</i>	120 (9)
3. <i>Pelican</i>	100 (9)
4. <i>Pearl</i>	100 (8) (9)
5. <i>Elizabeth</i> (Leigh)	120 (9)
6. <i>John</i> (London).....	140 (9)
7. <i>Bearsabe</i>	120 (9)
8. <i>Marigold</i>	100 (9)
9. <i>Jonas</i>	100 (9)
10. <i>Solomon</i>	120 (9)
11. <i>Richard Duffield</i>	140 (9)
12. <i>John</i> (Barnstable)	130 (8) (9)
13. <i>Charity</i>	70 (10)
14. <i>Hearts-Ease</i>	50 (9)
15. <i>Hope</i>	80 (9)
16. <i>Unity</i>	80 (9)
17. <i>White Hind</i>	80 (9)
18. <i>Gift of God</i>	80 (9)
19. <i>Greyhound</i> (Aldborough)	80 (9)

20. <i>Jonas</i> (Aldborough).....	50 (9)
21. <i>Fortune</i> (Aldborough)	50 (9)
22. <i>Solomon</i> (Aldborough)	70 (10)
23. <i>William</i> (Leigh).....	70 (10)
24. <i>Tiger</i> (Plymouth).....	70 (10)
25. <i>Chance</i> (Plymouth)	70 (10)
26. <i>Minion</i> (Plymouth)	70 (10)
27. <i>Acteon</i>	70 (10)
TOTAL	2.470

Otros navíos

<i>Flyboat</i>	60 (7)
(18 embarcaciones menores).....	540 (11)
TOTAL	600

NOTAS

(1) Los 4/3 de las tons burden de Anderson y Casado. Los valores de tons and tonnage son muy próximos o coincidentes con los de Carr Laughton.

(2) «Toneladas oficiales» de Laughton y Waters, que Casado adopta como «tons burden».

(3) «Toneladas oficiales» dadas por Waters, que Casado adopta como «tons burden».

(4) Los 4/3 de las «tons burden» dadas por Anderson.

(5) «Toneladas oficiales» de Laughton, que Casado adopta como «tons burden».

(6) Se le asignan como «tons and tonnage» las «tons burden» de Casado.

(7) «Toneladas oficiales» de Laughton.

(8) En todos estos casos, la ortografía de Casado, su cifra de «tons burden», o ambas cosas, son erróneas. En concreto, el buque A105, que da como *Bark Halse* se trata evidentemente del *Unicorn of Dartmouth*. (El *Bark Halse* es el A123, que Casado repite; el A76 es el *Unicorn of Bristol*).

(9) Estimados en función de las dotaciones dadas por Laughton, a 2 toneladas por hombre; aunque por tratarse de transportes de víveres, la razón podría ser algo mayor.

(10) Transportes incluidos por Casado, que no figuran en la lista de Laughton. Se les asigna un valor de 70 toneladas como promedio probable.

(11) Valor estimado unitario 30 toneladas.

RESUMEN DE LA FLOTA INGLESA

	Núm.	JLC		
		TT(1)	TB(2)	TT(3)
Barcos Reina, lord Almirante	19	10.150	7.613	9.897
Barcos partic., lord Almirante	123	16.038	16.053	20.869
Barcos Reina, lord H. Seymour	15	3.173	2.502	3.253
Barcos partic., lord H. Seymour	24	2.333	2.333	3.033
Transportes de víveres	27	2.470	2.284(4)	2.969
Otros navíos	19	600		
TOTALES	227	34.764	30.785	40.021

NOTAS

(1) Valores de tons and tonnage obtenidos, con los criterios más objetivos que se han encontrado. Equiparables a los toneles machos.

(2) Valores de tons burden que incluye Casado en su apéndice 33, excepto el último bloque (de 27 transportes, 18 embarcaciones menores y un filibote) a los que no asigna porte.

(3) Casado solo facilita el total de 40.021 tons and tonnage en la p. 228. Sin embargo, en la p. 227 indica que aplica un 30% más para pasar de TB a TT o toneles, es decir aplica un factor 1,3. Ello hace posible obtener los valores del total de la columna TB (30.785) y todos los sumandos de la columna TT.

(4) Calculado por diferencia.

APÉNDICE IX

COMPOSICIONES DE LA PÓLVORA SEGÚN DIEGO DE ÁLAVA

fuelle: ÁLAVA, fols. 174-180v. Se resumen las clases de pólvora citadas por ALAVA y las partes de cada componente (fols. 174 y 175):

	Salitre	Azufre	Carbón
1. Primera pólvora de bombardas	1	1	1
2. Segunda pólvora de bombardas	3	2	2
3. Tercera pólvora de bombardas	10	3	3
4. Cuarta pólvora de bombardas (más moderna)	12	3	2
5. Quinta pólvora de bombardas	9	2	3
Más modernas:			
6. Pólvora de escopetas	4	1	1
7. De bombardas	20	3	10
8. Pólvora de bombardas	100	10	36
9. Pólvora gruesa	100	20	37
10. Pólvora fina no muy antigua	9	3	6 (3)
11. Pólvora gruesa más moderna	2	1	1 (4)
12. Pólvora de arcabuces moderna	3	1	1 (4)
13. Pólvora fina moderna	5 (1)	1	1 (5)
14. Pólvora gruesa moderna	3 (2)	1	2 (4)
15. Pólvora mediana moderna	10 (2)	2	3 (4)
16. Pólvora moderna de arcabuces	10 (1)	1	1 (6)
17. Pólvora de escopetas moderna	27 (2)	3	4 (6)
18. Pólvora de escopetas más moderna y buena	7 (2)	1	1 (6)
19. Pólvora de escopetas más fina y gallarda	8 (2)	1	1 (6)
20. Pólvora gruesa moderna	4	1	1 (4)
21. Pólvora gruesa moderna (otra)	20	4	5 (4)
22. Pólvora de escopetas moderna	48 (2)	7	8 (6)
23. Pólvora de escopetas moderna	18 (2)	2	3 (6)

NOTAS

- (1) Refinado muchas veces.
- (2) Refinado.
- (3) Flor de miroca.
- (4) De sauce.
- (5) De avellano.
- (6) De cáñamo.

Más adelante (fols. 175 a 180v), indica que el salitre debe ser bueno y limpio, el azufre sin suciedades y el carbón seco y sin polvo. Comenta que todo debe molerse y mezclarse bien, que lo más importante es el salitre y que las pólvoras más usadas son las número 6, 8, 9 y 16 de las citadas. Añade que en la pólvora de arcabuces se echan 5 partes de salitre, 1 de azufre y 1 de carbón, en tanto que en la de escopetas 6 o 7 de azufre y 1 y 1 de los otros componentes. Se usan otros productos sorprendentemente curiosos: cáscaras de naranja, carcoma (en lugar de carbón), sangre de cabrito o cordero (en lugar de agua), «agua ardiente», etc. En los mismos folios el autor incluye:

- Otra manera de pólvora para arcabuces.
- Otra id., que no suene.
- Modo ordinario de hacer la pólvora.
- Pólvora para fuegos artificiales, etc.
- Otra casi igual.
- Otra casi igual para todas las ocasiones.
- Cómo se conocerá ser la pólvora mala o buena.
- Refinado, conservación, etc.
- Comentarios sobre el salitre, el azufre y el carbón.

APÉNDICE X

NOMBRAMIENTO DE DIEGO LÓPEZ DE GÁMIZ COMO CONTADOR DE LA RAZÓN GENERAL DE LA ARTILLERÍA, ARMAS Y MUNICIONES. 30 DE AGOSTO, 1586

Fuente: AGS. Secretaría de Guerra, libro 42.

«Por cuanto después que Juan Delgado, que fue mi Secretario de la Guerra y mi Contador de la Razón General de la artillería y municiones destos mis reinos de España, islas y fronteras adherentes a ellos, hizo dejación del dicho oficio de contador en mis manos, suplicándome fuese servido, como lo fui, de proveerlo en Juan de Basarte, mi secretario, por cuyo fallecimiento el dicho oficio de contador está vaco, y conviniendo a mi servicio y al buen recaudo de mi hacienda proveerle en persona de mucha confianza, habilidad, experiencia, integridad, cuidado y zelo de mi servicio, entendiendo que estas y otras buenas partes concurren en vos, Diego López de Gámiz, mi criado, he tenido por bien de elegiros y nombraros, como por tener de la presente os elijo y nombro, para el dicho efecto; y os mando que por el tiempo que fuere mi voluntad uséys y exerzáys el dicho oficio de Contador de la Razón General de la dicha artillería, armas y municiones que tengo y tuviere en mis casas de munición de Burgos, Pamplona, Fuenterravía, San Sebastián, Laredo y Santander, y en los magazenes de la fábrica de las armas en Plasencia, y fábricas de salitre en Tembleque y otros lugares de priorazgo de San Juan, Cádiz, Málaga, Cartagena, Barcelona, Perpiñán, Elna, Rosas, y en todos los otros lugares, castillos y fortalezas destos mys reinos de Castilla, Aragón, Valencia, Cataluña y Condados de Rosellón y Cerdania, yslas de Cerdeña, Mallorca, Menorca, Ibiza, fronteras de Orán, Mazalquivir, el Peñón y Melilla, que al presente tengo en África, y asimismo de los magazenes de Lisvoa y Oporto, y en los otros castillos, plazas del Reino de Portugal y en las islas de las Azores, y de otros cualesquier magazenes y fuerzas que adelante tuviere, poniendo y teniendo libros y, en ellos, cuenta particular en cada casa de munición, ysla, lugar y fortaleza, en que se haga carga de toda la artillería, armas y municiones que en ella hay al presente y huviere de aquí adelante, así mía como ajena, y en qué orden está, la qual quenta y razón no a havido por lo pasado, y para que toméis relación de todas las cartas y mandamientos que yo diere de la mudanza y distribución que mandare hazer de la dicha artillería, armas y municiones que agora hay y huviere adelante, para que siempre que yo, o los del mi Consejo de Guerra, quisiere saver la que hay y dónde y a cuyo cargo está, se pueda entender con brevedad. Y por la presente, o su traslado signado de escrivano público, encargo y mando a los mis visorreyes, capitanes generales de los mis reinos de Portugal, Navarra, Aragón, Valencia y Principado de Cataluña y Condados de Rosellón y Cerdania y Mallorca, y gobernadores de las dichas yslas de Menorca y Ibiza, y capitanes generales de la provincia de Guipúzcoa y de las dichas fronteras, alcaydes de la dicha Fuenterravía y San Sebastián, y a los mis mayordomos de las dichas casas de munición y tenedores de toda la dicha artillería y municiones que tengo y tuviere de aquí adelante en todas las sobredichas, así a los que al presente son como a los que serán de aquí adelante, que os embíen relación en manera que haga fe de toda la artillería, armas y municiones que hay y huviere en las dichas casas de munición, lugares y fortalezas, para que la pongáis y tengáis en los dichos vuestros libros y de todo podáis tener entera quenta y razón y darla quando por mí o por los del mi Consejo de la Guerra os fuere pedida. Y asimismo mando a los dichos proveedores de mis armadas en las ciudades de Málaga y Cartagena, y a los dichos mayordomos de artillería y municiones dellas, que si por caso alguna vez por orden mía embiaren en alguna nave que fuere a las fronteras de África o a otras partes alguna artillería, para seguridad y defensa del viaje, que

no se declare en el mandamiento que yo diere las piezas que an de embiar y de qué género; que ellos, después de haverlas embiado, os den aviso dello para que tengáis también cuenta y razón de las piezas que así se dieren.

Y mando que ayáis y llevéis de salario a razón de quarenta mil maravedís al año, y que gozáis dellos y os corran desde primero de mayo deste presente año, que por mi mandado vinistes a Madrid y comenzasteis a servir el dicho oficio, en adelante, todo el tiempo que fuere mi voluntad y serviéredes el dicho oficio; y que lo que dello huviéredes de haber os lo pague el mi pagador que es o fuere de la gente del artillería, por los tercios del año, de cualesquier maravedís que entraren en su poder para la paga de la dicha gente y para otros gastos del ministerio de la dicha artillería; al qual mando que os lo pague tomando para su descargo copia auténtica desta mi cédula y carta de pago vuestra, que con estos recaudos y sin otro alguno mando se le recivan y pasen en cuenta los maravedís que conforme a lo dicho os diere y pagare; y que se asiente el traslado desta mi cédula en los libros del oficio de contador de la artillería en Burgos, y se os buelva esta original para que vos la tengáis, y lo en ella contenido aya efecto. Dada en San Lorenzo, a 30 de agosto de 1586 años. Yo el Rey. Por mandado de Su Majestad, Andrés de Prada; señalado del Conde de Barajas, don Juan de Cardona y don Alonso de Vargas.»

APÉNDICE XI

CARGOS DEL MINISTERIO DE LA ARTILLERÍA EN LA ÉPOCA DE LA JORNADA DE INGLATERRA

Por Marcelino de Dueñas Fontán

CAPITANES GENERALES DE LA ARTILLERÍA

Según Vigón,¹ existían capitanes generales de la Artillería en España (que incluía Castilla, Aragón, Valencia, Cataluña y Portugal), Alemania, Italia, África y Baleares. Olesa² admite lo anterior y puntualiza que había capitanes generales en el Reino de Nápoles, Estado de Milán y Países Bajos.

Tenemos constancia de los siguientes:

- Don Miguel de Herrera, capitán general de la Artillería en 1536 (apéndice IX).
- Don Pedro de la Cueva, nombrado capitán general de la Artillería en 1541 (nota 2).
- Don Juan Manrique de Lara, nombrado capitán general de la Artillería para el Estado de Milán el 25 de diciembre de 1574.³
- Don Francés de Álava, capitán general de la Artillería (de España) hasta su fallecimiento en 1586. Le sucede en el cargo Juan de Acuña y Vela.⁴
- Don Juan de Acuña y Vela, capitán general de la Artillería desde finales de agosto de 1586.⁵
- Don Juan de Angulo, capitán general de la Artillería en el Reino de Sicilia.⁶
- Carrillo de Quesada y Juan Vázquez de Acuña, capitanes generales de la Artillería en el Reino de Nápoles.⁷

TENIENTES DE CAPITÁN GENERAL

Según Vigón,⁸ en 1586 ejercían al menos seis, en Burgos, Pamplona, Málaga (con jurisdicción en Cartagena, Cádiz y demás partes del Reino de Granada), Barcelona (con jurisdicción en Perpiñán, Rosas y los castillos de aquella frontera) y Lisboa.

Para Olesa,⁹ en 1572 existen cuatro. «Uno en Burgos, otro en Pamplona, cuya jurisdicción se extiende hasta San Sebastián; otro en Málaga, con jurisdicción sobre Cartagena, Reino de Granada, Cádiz y Gibraltar, o sea sobre el sector sur de la Península, y otro, finalmente, en Barcelona, con

¹ VIGÓN, t. I, pp. 144 y 274 a 277.

² OLESA, t. II, p. 931.

³ LECHUGA, pp. 387 a 391.

⁴ Docs. 578, 588, 746 y 2620.

⁵ Docs. 908, 942, 1017 y 1361.

⁶ Doc. 1446.

⁷ Doc. 1667.

⁸ VIGÓN, p. 145.

⁹ OLESA, p. 951.

jurisdicción sobre Cataluña y Rosellón»...«A estos se unen: uno en 1575, para Sicilia; otro en 1576, para Mallorca, y otro, en 1584, para Portugal.»

Tenemos constancia de los siguientes:

- Pedro de Pinedo, en Málaga.¹⁰
- Gonzalo de Pando, en la isla Tercera.¹¹
- D. Alonso de Céspedes, en Lisboa.¹²
- Capitán Izaguirre Vergara, en Pamplona, San Sebastián y Fuenterrabía.¹³
- Capitán Hernando de Acosta, en Cartagena.¹⁴
- Diego de Prado, en Cataluña (nota 1).

MAYORDOMOS DE ARTILLERÍA

Como puede apreciarse en la cédula de nombramiento de Diego López de Gámiz como contador de la Razón General de la Artillería, cuya copia se acompaña como apéndice IX, había mayordomos en Burgos, Pamplona, Fuenterrabía, San Sebastián, Laredo y Santander, Málaga y Cartagena.

Según Olesa,¹⁵ había mayordomos en las plazas citadas y en Perpiñán, Medina del Campo (mientras dispuso de fundición de artillería) y Barcelona.

Tenemos constancia de los siguientes:

- Miguel de Zufre, en Cádiz.¹⁶
- Baltasar de Navarrete, en Lisboa.¹⁷
- Joan del Valle, en Fuenterrabía.¹⁸
- Juan de Zufre, en Cartagena.¹⁹
- Juan de Mazateve, en Laredo y Santander.²⁰
- Martín de Eguiguren, en el castillo de [...].²¹
- Mayordomo de Artillería de San Sebastián.²²
- Mayordomo de Artillería de Pamplona.²³

CONTADORES DE LA ARTILLERÍA

Tenemos constancia de los siguientes:

- Juan Delgado, Juan de Basarte y Diego López de Gámiz desempeñaron sucesivamente el cargo de «contador general de la Razón de la Artillería», el último con un sueldo de 40.000 maravedís al año. (Ver documento del apéndice IX).
- Alonso de Alameda, en la armada.²⁴
- Pedro de Igueldo, sucedió a Alameda en la armada.²⁵
- Pedro Coco Calderón, en la armada, con un sueldo de 600 escudos al año.²⁶

¹⁰ Docs. 1326, 1577 y 1949.

¹¹ Docs. 1361 y 1475.

¹² Docs. 1679 y 2931.

¹³ Docs. 748 y 2099. Ver VIGÓN, pp. 274-277. Ver también apéndice X.

¹⁴ Docs. 2622 y 2718.

¹⁵ OLESA, p. 926.

¹⁶ Docs. 935, 960, 991, 1017, 2168 y 4095.

¹⁷ Docs. 1820, 1992, 2116 y 2770.

¹⁸ Docs. 725, 739, 741, 2099 y 2426.

¹⁹ Doc. 2662.

²⁰ Docs. 719, 741, 760 y 809.

²¹ Doc. 809.

²² Docs. 725, 739 y 741.

²³ Docs. 738 y 741.

²⁴ Docs. 671, 1165, 1628 y 3274.

²⁵ Doc. 5073.

²⁶ Docs. 671 (se le asigna un sueldo de 600 escudos de 10 reales al año), 1165 y 1628.

- Bernabé de Pedroso, en Lisboa.²⁷
- Juan de la Peña Zorrilla y Miguel de Aguirre, en Lisboa, anteriores a Pedroso.²⁸
- Hierónimo de Pinedo, en Málaga.²⁹
- Lope de Echauz, en Pamplona.³⁰
- Contador en Fuenterrabía.³¹
- Contador en Cádiz.³²
- Contador en Lisboa.³³
- Contador en Burgos.³⁴

VEEDORES DE LA ARTILLERÍA

Como puede apreciarse en los numerosos documentos consultados este cargo está, en ocasiones, asociado al de contador, como sucede con Pinedo y Pedroso.

Tenemos constancia de los siguientes:

- Lope de Elío, en San Sebastián y Vizcaya.³⁵
- Hierónimo de Pinedo, en Málaga.³⁶
- Bernabé de Pedroso, en Lisboa.³⁷
- Lázaro de Garnica, en Sevilla.³⁸
- Don Jorge Manrique, veedor general de la Artillería y de la armada de Lisboa.³⁹
- Pedro de Guzmán, veedor general.⁴⁰

PROVEEDORES

Tenemos constancia de los siguientes:

- Francisco Duarte, en Portugal, con un sueldo de 1.200 ducados al año.⁴¹
- Bernabé de Pedroso, en Lisboa, proveedor de Artillería y proveedor de Mar.⁴²
- Francisco de Arriola, en San Sebastián.⁴³
- Antonio de Guevara, en Andalucía.⁴⁴

ADMINISTRADORES

Tenemos constancia de los siguientes:

- Gaspar de Prado, para las fábricas de salitre de Alcázar y Pedernoso.⁴⁵
- Ambrosio de Carrión, para las fábricas de salitre de Tembleque y comarca.⁴⁶

²⁷ Docs. 1049, 1361, 1820 y 2171.

²⁸ Docs. 1361, 1480 y 2171.

²⁹ Doc. 942.

³⁰ Docs. 2376 y 2620.

³¹ Doc. 2229.

³² Doc. 2412.

³³ Docs. 2412 y 2446.

³⁴ Apéndice X.

³⁵ Docs. 648, 771, 772, 812, 869, 1894 y 3286.

³⁶ Doc. 942.

³⁷ Doc. 1049.

³⁸ Doc. 1818.

³⁹ Docs. 671, 1017, 1165 y 1628.

⁴⁰ Doc. 3428.

⁴¹ Docs. 603 y 1017.

⁴² Doc. 2185.

⁴³ Docs. 648, 812 y 822.

⁴⁴ Docs. 671, 960 y 991.

⁴⁵ Doc. 746.

⁴⁶ Doc. 747.

ALGUACILES

Tenemos constancia de los siguientes:

- Alonso Carrasco Cuéllar, alguacil real de la Artillería.⁴⁷
- Alguacil en Lisboa (vacante).⁴⁸

⁴⁷ Doc. 2376.

⁴⁸ *Ibidem.*

APÉNDICE XII

EXTRACTO DE LA «INSTRUCCIÓN NÁUTICA» (ARTILLERÍA)

Fuente: Diego García de Palacio. Méjico 1587. Reedición Madrid 1944. Páginas 110-158.
(V= Vizcaíno; M= Montañés).

«... V. Discurrido he por todas las necesidades que la nave puede tener, estando surta ó navegando; y ninguna hallo que V.m. no haya dicho lo necesario. Y, pues ya la tenemos de vergas en alto, con buen gálibo, jarcia, entenas, velas, anclas y las demás menudencias para cualquier viaje, solo falta tratar de las personas que la han de regir y administrar, cuántas son, qué oficios, qué hacen, qué son las cosas de su cargo, para que, pues va tanto en la ordenada navegación, sepa cada uno a lo que ha de acudir, y no se confundan unos con otros, antes se ayuden en las necesidades, a imitación de los miembros y potencias del hombre, para la conservación del individuo.

M. Cosa es clara, que aunque lo que se ha tratado es disposición precisa para navegar, que es de cosas inanimadas, que por sí solas no sirven, si el hombre para quien se hacen no las mueve; y así será el primer personaje de la nao su Capitán, y después de él el Maestre, Guardián, Despensero, Carpintero, Calafate, Barbero, Condestable y Lombarderos, Marineros, Grumetes y Pajes; de que está dispuesto número cierto y suficiente por las ordenanzas de Sevilla.

EL CAPITÁN. CAPITULO XX.

.....

EL MAESTRE. CAPITULO XXI.

.....

EL PILOTO. CAPITULO XXII.

.....

EL CONTRAMAESTRE. CAPITULO XXIII.

.....

DEL GUARDIÁN. CAPITULO XXIII.

.....

DESPENSERO. CAPITULO XXV.

.....

DEL CARPINTERO. CAPITULO XXVI.

.....

DEL CALAFATE. CAPITULO XXVII.

.....

DEL BARBERO. CAPITULO XXVIII.

.....

DEL CONDESTABLE Y LOMBARDEROS. CAPITULO XXIX.

El Condestable es a cuyo cargo está la artillería y municiones, hacer ingenios de fuego, y ordenar a los artilleros a lo que han de acudir. Debe ser hombre apacible y de experiencia, y animoso en las ocasiones de su oficio; ha de saber hacer pólvora y afinarla hecha bombas de fuego, alcancías, granadas, piñas, dardos, flechas y bolas de fuego artificial; y para las piezas de bronce, sus alcatraces, linternas de pedernales y de cabezas de clavos, y estoperoles, angelotes, pelotas de puyas, y otras invenciones con que ofender al enemigo, planchadas; y en el bordo tendrá sus cancelos entre madero y madero, para tener en ellos todos los artificios que se han dicho, sus botafogos, la medida de la boca de las piezas, compases, nivel, mecha, aguja para cebar, barrena para sacar estopa y escoria del tiro; y su cuerno de pólvora para cebar; y entre las latas, la cuchara, atacador, la lanada y sacatrapos; y en lugar cómodo, las filácigas, tacos ensebados y por ensebar, para hallar a la mano en la necesidad cualquier cosa de esta que sea menester; y puesto y alineado todo esto, repartirá todas las piezas de bronce y hierro entre los lombarderos, de manera que él quede sin cargo particular de alguna, y sobreestante a todos, y mucha cuenta con las que tiene cada uno en administración; y advierta que todas las piezas abiertas que se sirven con cámaras han de estar sobre la cubierta; porque, si están debajo, el humo que queda dentro ocupa la vista a los que sirven. Por manera que estas y los versos se han de poner sobre las toldas de popa y proa, y encomendarse a los artilleros menos diestros; y las cerradas que son de culata, que echan el humo por la boca, y fuera de la nao, se asentará en las bandas de la cubierta, frontero una de otra; y a cada lombardero diestro se le podrán encargar dos de ellas; y tendrá las bocas tapadas con un pellejo, y brocal bien fajado, porque cuando la nao estuviere de lado no les entre agua de la mar o de lluvia; tendrá sus portañuelas dos palmos en cuadra, con sus bisagrones para cerrarlas y abrirlas cuando convenga, y en los lados de cada una dos argollones de hierro fuerte, y cerca del muñón un gancho, y de él a las argollas puestos sus aparejos para zallar las piezas; y de las argollas a la culata de cada una sus retenidas, tan largas cuanto es menester para recular la pieza, advirtiendo que la una sea más corta que la otra, para que reculando la pieza, y teniendo la boca dentro, por la retenida corta dé media vuelta y quede prolongada de popa a proa, para que el lombardero pueda tornarla a cargar, sin que por la portañuela le puedan hacer daño; y advierta también que, cargada la pieza o piezas, para darles fuego se ha de conformar con el Piloto, para que mande arribar o ir de loó, y se haga la puntería donde convenga, sin que ningún cañonazo se tire en duda si acertará o no; y las que tuviere señaladas y apuntadas para tirar a los árboles, jarcia y velas, los tirará con pelota de cadena; y si para el costado y echar la nao enemiga al fondo, con pelota rasa; y si para las obras muertas y altos, con pelotas de puyas; y si para dañar y estropear la gente que está sobre la jareta y tolda, tirará con linternas de pedernal, cabezas de clavos y estoperoles. Y porque de la calidad de las piezas, del barloar una nao con otra, y manera de pelear en la mar, quiere más distinción y claridad, lo dejaré para otro lugar más propio, con advertir al condestable y lombarderos lo que deban disponer y hacer cuando sea necesario.

DE LOS MARINEROS. CAPITULO XXX.

Para una nao de quinientas hasta setecientas toneladas, son menester cincuenta marineros; y de trescientas hasta quinientas, treinta y cinco; y de ciento hasta trescientas toneladas, veinte; los cuales se han de procurar diestros...

DE LOS GRUMETES. CAPITULO XXXI.

Han de llevar grumetes las naos, y dos tercios de los marineros que son menester, por manera que llevando treinta marineros han de llevar veinte grumetes...

DE LOS PAJES. CAPITULO XXXII.

Tantos pajes ha de haber en el navío como el diezmo de los marineros, sin los que sirven al Capitán, Maestre y Piloto en popa en las cosas que les mandan...

.....

V. Dicho se ha, y satisfecho a todo lo que toca a las personas y oficios de los ministros de la nao, mas parece que solo se ha ido disponiendo nave y hombres que naveguen de mercancía, y dado caso

que es de importancia, y muy necesario, más lo debe ser para el uso de la guerra y batallas navales, pues en ellas se aventuran Reinos, estados y muchas vidas y haciendas, por lo cual, pues V.m. ha tomado la mano, sería bien que, como se ha figurado una nao de mercancía, con los hombres, calidades y doctrina necesaria, formásemos otra para guerra, con su facción a propósito, artillería, pertrechos y hombres armados, con la orden que deben tener, ofendiendo y defendiéndose; que, conocido y entendido lo que en particular es necesario y debe hacerse, estará sabido lo que se hará con muchas.

M. Bien pudiera V.m. escusarme de errar en cosa que tanto importa, como quien tiene tanta experiencia de naos armadas y de batallas navales; pero pues quiere que prosiga lo que alcanzaste en la materia, lo haré por servirle, porque habiendo yo dicho lo que entendiere, V.m. lo enmiende y perfeccione de manera que no haya más que añadir en ella.

DE LA NAO DE GUERRA. CAPITULO XXXIII.

La nave que se hubiere de hacer para el uso de la guerra, en cuanto a las medidas de la rosca, quilla, puntal, escora y manga, ha de ser de la misma suerte que se ha dicho en las de mercancía; aunque en las cubiertas se ha de diferenciar en algo; porque los baos se han de asentar un codo más bajos que en la otra se dijo y la primera cubierta, por la orden que se dijo, bajare lo mismo, y este codo que los baos y primera cubierta bajan, ha de tener de mayor alto la segunda cubierta, para que en ella se puedan jugar todo género de armas, y la artillería más a propósito, y porque no embarace el humo y estorbe tanto como siendo baja lo hiciera; y porque lo principal que suele dañar y se debe temer en cualquier nao de armada es el fuego, se ha de hacer esta cubierta desde popa a proa, y de babor a estribor, escoras y cuarteles y los trancañiles de las amuradas, toda llana muy bien calafateada, breada y precintada, y las escoperaduras de altor de un palmo, para que habiendo de pelear se le eche sobre toda la cubierta más que cuatro dedos de agua, que aunque los lombarderos y gente haya de andar por ella, es gran seguro para que el fuego no se aprenda y lo destruya todo; y en esta cubierta estarán hechas portañuelas para la artillería, de dos palmos en cuadra, como se ha dicho, y que se abran todas de popa a proa, con sus argollas, planchas, retenidas y aparejos, como se dijo en el capítulo del condestable y artilleros.

La artillería que se ha usado es de diversas formas; pero diré lo que me parece más conveniente para el uso de nuestra nao. Piezas hay cerradas de bronce y hierro, y otras abiertas; de las de hierro solo a mi parecer, se deben usar algunas coladas, que teniendo con ellas cuidado aprovechen, y son seguras, todas las demás son matahombres, y pudiendo haber otras aun no deberían usarse estas; las de bronce son así las cerradas como las abiertas, que tienen cámaras buenas cada una para sus efectos; y así convendrá que sean fornidas de metal, y más cortas de lo ordinario, y que como ahora se usan; fenezca la culata en forma piramidal, aguda donde ha de dar y cebar el fogón, porque siendo tal se mandan y menean mejor, ocupan menos lugar y no se escaldan tan presto, y no hacen mucha fuerza al retirar, y basta que los sacres sean de veinticuatro a veintiocho quintales, y los medios de catorce a dieciocho; y también son buenos otros cañoncetes de a doce quintales, y falcones, y medios falcones, y versos de a dos cámaras para sobre la cubierta, porque, como hemos dicho, no deben estar debajo, porque no echan el humo fuera y con él se estorbe la vista y lo que se debe hacer; y las dos mayores y mejores piezas se pondrán a media popa, y otras dos a las cuadras de proa, y otras dos por los escobenes de la bita, y en los bordos se pondrán las demás pequeñas repartidas de tres en tres brazas. Y adviértase que, sobre cada pieza de estas principales, es bien se ponga un verso algo desviado del un lado, para que habiendo tirado la pieza, en el entretanto que se carga, el verso apunte y se tire, para que no estorben al artillero; y aun sobre esta cubierta, es también conveniente y necesario que en las amuradas estén otras dos piezas de veinte quintales con artillero diestro, y quien le ayude y sirva, acudiendo el Condestable a que todas estén bien puestas y apuntadas, y proveídas de gente, aparejos y municiones, de suerte que al menester sean útiles; y procurará que la pólvora con que se hubiere de tirar sea de la fina que usan para los arcabuces, porque ocupa menos y hace mejor tiro, y con más violencia y brevedad e ímpetu, y el homo impide y estorba menos.

Las cureñas y ruedas de esta artillería han de ser cortas, y las ruedas de una pieza y de tres palmos de diámetro, y no han de estar herradas, porque sobre tabla ruedan mejor, y son suficientes, y no hacen daño en la cubierta. Sobre esta cubierta que hemos puesto se ha de hacer la jareta, con los maderos y mallas que en la nao de mercancía se dijo, fuerte y bien hecho, mas yendo de armada es necesario que sobre esta se haga otra falsa, de tres codos de altura por los bordos, y en el medio de cuatro, y esta se pondrá sobre tres cadenas, una en cada bordo y otra en el medio, y sobre sus macarrones fijos

a los lados y puntales levadizos en el medio, que alcancen de popa a proa, con mallas menudas y de hilo delgado y alquitranado, tiesa y tirante, y de suerte que barloando el navío enemigo, y lanzando gente sobre ella, con facilidad desde la jareta fija se derruequen los puntales a un instante. Debajo de esta jareta no han de estar, cuando se peleare, los soldados ni persona ninguna, sino debajo de la fija, los cuales conviene que tengan a mano dardos de una braza de asta y un palmo de hierro, delgados, para con ellos herir y matar los enemigos que en ella saltaren seguramente desde la fija; y con esto se guarnecerán y fajarán las gavias con algunos colchones para defensa de los tiros y arcabuzazos; y allí tendrán gorguces arrojadizos, alcancias, granadas, piñas y flechas de fuego, y piedras para arrojar a los enemigos.

También es necesario guarnecer y fajar los bordos fronteros donde está el timón, con colchones u otras cosas, para que el piloto que gobierna y manda la vía y el timonero que le ayuda estén seguros, y en los castilletes de popa y proa se tendrá asimismo dardos, gorguces, rodela, montantes y piedras, para que después de abatida la jareta falsa, desde allí se pueda ofender a los contrarios que en ella hubieren caído, y a los que estuvieren en la nao contraria; y en todos los bordos se tendrán tendidas picas, y medias picas de babor a estribor, las puntas frontero a las saeteras, porque al tiempo del menester cualquiera las halle a mano para herir al que quisiere subir al bordo, y los gorguces dichos, para los de la jareta; y en cada banda a la amurada debajo la jareta se cubrirá como tres brazas de bordo con lienzo pintado que parezca al costado de la nao, para que si conviniere barloar, y meter gente de la enemiga por allí se le pueda hacer. Dentro también para prevenir a los daños que los enemigos hacen con invenciones de fuego, conviene que en la cubierta principal, en las toldas, y donde cómodamente pudiere estar, se pongan tinajas de vinagre para enfriar la artillería, y otras de agua, con sus frazadas, o sábanas, para matar el fuego que cayere; y en las escotas, amantillos, trizas y otros aparejos se pongan contras, para que si una faltare otra se halle, y que se hagan cinturas a los másteles, y bozas a las vergas. Ordenada, pues, la nao y armada para punto de guerra, será bien que armemos los Soldados y gente de ella, y que se repartan por escuadras, y a cada uno se señale lo que debe hacer para defenderse y ofender a su enemigo.

Los Soldados que son marineros son muy útiles para las batallas navales, porque peleando, cuando conviene, acuden a los aparejos y necesidades de la mar; así, el capitán que pudiere acertará en llevar muchos de estos, y de cualquiera calidad que sean es menester para cada uno un mosquete o arcabuz, peto algo fuerte y que se ciña en cruz, morrión fuerte y a la borgoñona, con sus penachos de colores, doce cargas de hoja de milán y su bolsa para las balas y perdigones gruesos, su frasco y frasquillo, su espada, daga y rodela, para que viniendo a las manos ofenda y se defienda. Estos mosquetes y arcabuces han de estar bien tratados, apuntados y con todos sus aparejos, y hanse de tirar a los enemigos por las saeteras, y procurar el que le tire que sea cierto; y descargando, tornará a cargar con la mayor diligencia que pudiere, para tornar a su saetera y puntería.

Armados los Soldados y gente de mar, es necesario que el piloto encargue las escotas y aparejos a marineros particulares, para que en cualquier necesidad y turbación cada uno acuda a lo que se le encomendare y dé cuenta de ello; y el contramaestre en la popa y el guardián en la proa anden y estén sobre todos estos, con gran cuidado y diligencia, que con esto, a lo más ordinario, en cualquier peligro se consiguen buenos sucesos.

Encargados, pues, los aparejos, el Capitán repartirá y ordenará según la ocasión que se le ofreciere de pelear, poniendo sobreestantes para los ministerios principales, y ordenando que uno de los lombarderos más diestro y viejo esté debajo de cubierta, guardando la pólvora donde no le pueda caer fuego, para desde allí henchir las cargas de los arcabuces, dando pelotas, perdigones y mecha, y que tenga dos barriles medianos de la media arroba de pólvora cada uno, que sean bien acondicionados con arcos de palo y que tengan en la boca puesta una talega de cordobán, larga y con su vaina fruncida, para que con facilidad se abra y cierre, y que el fuego no le pueda tocar, y que con estos vaya sirviendo a los lombarderos y artilleros de la pólvora que hubiere menester, y que no lo fien de otro, ni consientan que nadie se entremeta en el repartir y tomarla. También hará que debajo de cubierta en parte segura esté el cirujano, con su brasero de fuego y sus herramientas, estopa, huevos, trementina, paños de lienzo, con dos hombres de los que menos importaren, para que allí cure los heridos que le fueren enviando.

Los grumetes, en el tiempo de pelear, han de servir de ayudar a los lombarderos a zallar las piezas, y subir piedra, y con las frazadas y mantas mojadas, matar el fuego que hubiere, y acudir a los demás servicios manuales, de manera que, ayudando, sean de provecho a los que peleen.

DE LA NAO QUE ACOMETE. CAPITULO XXXIII.

Reconocida la nao que se quiere acometer, debe el Capitán considerar la fuerza, cantidad de gente que pueda tener, de dónde y de qué naciones, qué trato tiene y qué busca, para que entendiendo por esto la resistencia que en ella pueda hallar, ordene lo que convenga para conseguir victoria, y determinado en que le conviene acometer y pelear, hará de su gente dos partes, y de la una formará un batallón que ha de estar siempre atento a defender su nao, sin salir de ella; y la otra mitad la partirá en dos escuadras, y les dará cabeza que los rijan; y los armará con peto y morrión, espada, daga y rodela, y pistoletes (si los hubiere), y pondrá una en cada banda, junto a las amuradas de proa, y al batallón dará su teniente, y le pondrá debajo la jareta en las amuras de entrambos bordos, paredes, de allí resistir al enemigo y defender su nave, porque han de ser como muro y defensa de ella.

Y cuando barloando con la contraria se le echare gente, ha de ser una de las escuadras de las amuras de proa, y si hallaren tanta resistencia que tuviesen necesidad de más socorro, podrá ir la otra escuadra, y si entrambas no pudiesen rendir el enemigo, el batallón se ha de estar quedo, por no poner la nao que ha de aguardar en riesgo. Y para tener victoria procurará el piloto de coger y ganar siempre el barlovento, y barloar su nao perlongada con la del enemigo que busca, proa con proa, y de esta y de la popa se echarán dos arpones para que las naos estén juntas, y la gente al saltar no caiga en la mar; pero ha de advertir que las cadenas de estos arpones estén atadas de manera que nuestra nao con facilidad se pueda desasir, que muchas veces conviene por la gente ir de vencida, o por haberse encendido una de las dos naos, o por otra cosa que sucediere. Y si el piloto enemigo fuere tan advertido que, yendo nuestra nao con el bauprés sobre la suya, metiese de loó para recibirla de lado, nuestro piloto conviene también que meta de loó, porque la nao no acometa con la proa, y que le barloe con la mura, que es mejor. Y llegado a este punto se echará el arpeo, para que la nao tendida de proa se perlongue como queda dicho. Y cuando se fuere siguiendo y alcanzando la nao enemiga, se jugarán las dos piezas de proa, y con las otras dos de la mura solamente, porque para jugar las otras sería menester orzar y arribar, y sería quitar la mitad del camino a la nao, y la otra se podrá huir, advirtiéndole que de lejos se ha de tirar con pelota rasa, y de más cerca con cadenas a los árboles, velas y jarcia; y cuando se barloare, con linternas y los demás ingenios de fuego que se han dicho; y entonces se ha de advertir con gran cuidado a matar el fuego que los enemigos echaren con alcancías, bombas, flechas y otros instrumentos, y que si se pegare en las velas, que desde las gavias se mate con agua y frazadas que allí han de tener para el efecto, y desde la puente también se les eche agua con jeringas y las cucharas de los calafates; y si la nao enemiga tuviere jareta falsa, procurará antes que nuestra gente salte sobre ella abatirla desde la tolda, tirándole con falcones y balas de cadena, apuntando siempre a los puntales y macarrones, y si no pudiere abatir, procurar echar la gente en el castillo de proa o en la tolda de popa, advirtiéndoles que no salten en el bordo cerca de alguna saetera, ni frontero del árbol mayor, porque podrán matar la gente desde las saeteras, o desde la gavia con piedra y otras armas arrojadas, y en el entretanto que todo esto sucediere, el batallón que defiende la nao ha de estar tirando siempre con versos, y mosquetes, y arcabuces una tempestad continua de balas, porque allende del daño que se les hará por las portañuelas y saeteras, el humo de nuestra nao, que está a barlovento, no los dejará que vean, ni que acudan a cosa que les convenga.

También suele un pelotazo quebrar un mástil, y aconteciendo esta desgracia también conviene apartarse del enemigo, y con la mesana y otros palos repararla, de manera que no se llegue al trinquete, porque para reparar a este, todos los demás deben servir, como la pieza más principal de la nao, pues con él y sin ellos puede navegar, y no con todos ellos sin él.

Acontece también en la batalla matar al Capitán de la nao; cuando esto aconteciere no debe la gente desmayar, y el maestre sucede en su lugar, y ha de ordenar y capitanear la gente, y si este faltase, el piloto. Y pues la causa es de todos y la guerra en semejante ocasión es terrible, cada uno se ordene de manera que aunque no tenga Capitán, consiga victoria, pues el daño o buen suceso les es común.

Asimismo suelen muchas veces vencer lo que al principio iban casi de vencida y se comenzaban a rendir, por accidentes que las ocasiones de la guerra ofrecen, en especial cuando habiéndose defendido, y rebatido los contrarios, con haber muerto muchos, y hécholes otros daños, se suelen animar, y atrever a cometer los enemigos de que antes se temían. Entonces, el capitán diestro considerará la gente enemiga, el daño y muertos de la suya, el estado en que estuviere su nao, verá si le conviene desasirse o proseguir en la pendencia, según la oportunidad y el caso presente, y así se deja a su discreción.

Y si Dios le diere victoria, hará que los enemigos rendidos se metan debajo de cubierta, y allí mandará desarmarlos, y que curen los heridos, y a todos los tratará con amor y buen término, mandando que se les dé lo necesario para su sustento, y considerará la gente útil que le queda para ver si le conviene llevar consigo la presa, y si le pareciere que no, sacará de la nao enemiga la artillería, armas y las cosas más preciosas que tuviere, y lo que su nao hubiere menester de todo ello, y lo demás con la otra nao lo largará a los rendidos, si de justicia no debieren ser castigados con más rigor; y pudiendo llevar la presa, partirá la gente rendida de marineros y oficiales de entrambas naos, haciendo tener con ellos particular cuidado, y que estén debajo de cubierta sin confiarse de ellos en cosa alguna, porque como gente desesperada no acometan y consigan algún efecto para su libertad y daño de los vencedores. Y el despojo que fuere de todo género de ropa cortada se ha de dar a los Soldados y marineros, y alguna parte de lo precioso, y de valor, por tenerlos gratos y que en otra ocasión se animen a pelear valerosamente, con deseo de gloria e interés del despojo.

DE LA NAO QUE SE DEFIENDE. CAPITULO XXXV.

Alguna diferencia ha de haber entre la nao y gente que acomete a la que es acometida y se defiende, aunque en cuanto a las armas de los Soldados, artillería, municiones, pertrechos y prevenciones ha de ser como en el capítulo pasado se ha dicho. La gente la repartirá el capitán en tres partes, la una más fuerte y mejor armada tomará para sí, y esta estará en la media nao, y allende de defender su puesto en entrambos bordos acudirá a socorrer cualquier parte que tuviere necesidad. Las otras dos partes se repartirán en tres escuadras, la una con la persona a quien el capitán encargare, y ha de estar en la tolda de popa con las armas que se ha dicho, y con algunos montantes y alabardas; y la otra escuadra tendrá el contra maestre, y estos acudirán a las amuradas de proa, y desde allí a donde vieren que es menester su socorro; y la otra rugirá (sic) el capitán de las gavias, y estos aunque no tengan morriones no les hacen mucha falta, por estar en alto tengan peto, y arrojarán desde allí alcancías, piñas y dardos de fuego, y gorguces, y piedra con que dañen lo que pudieren; y cuando los enemigos vinieren barloando, el piloto marcadas las velas en popa podrá recibir la nao enemiga de la banda que quisiere, metiendo de loó donde estuviere mejor, cuando el bauprés del enemigo llegare a tocar la popa, porque aunque no quiera ha de embestir con la amurada, o con la proa de la banda que se metiere, y es buen aviso y preciso para cuando se ofreciere ocasión. Y cuando hubieren echado los arpones, ya que no se puedan aprovechar de los arcabuces, la gente de pelea tomará picas y medias picas para defender su nao; y los lombarderos, después que hayan jugado la artillería, tomarán sus bombas, alcancías e instrumentos de fuego y por las saeteras las tirarán y arrojarán a los contrarios. Y si saltaren sobre la jareta falsa, batirán los puntales, y después matarán y herirán los que cayeren con ella desde la jareta fija, y desde las toldas de popa y proa, si las tuviere la nao, y ofreciéndose como para ofender y defenderse, se aprovechen de los montantes, rodela y partesanas, lo harán hasta hacer retirar al enemigo o, si vieren ocasión, vencerlo.

El Atambor, Pífano y trompetas han de tocar siempre la batalla, sin cesar, y con la mayor arrogancia, braveza que pudieren, que allende que animan la gente amiga, suelen amedrentar los enemigos.

Y habiendo algún muerto, es menester echarlo debajo de cubierta con brevedad, porque no sea visto, y el herido que lo lleven al cirujano, como queda dicho, para que después de curados, si pudieren vuelvan a la batalla. Y con lo dicho en este capítulo y los demás capítulos precedentes me parece que he satisfecho a lo que v.m. me ha mandado. Resta solo que v.m., como quien puede, lo enmiende y supla. Y que pues con tan larga conversación estaremos cansados, busquemos reposo para comenzar otra que más importe, para gloria de Dios y provecho universal. FINIS.»

APÉNDICE XIII

EXTRACTO DEL «DIÁLOGO ENTRE UN VIZCAÍNO Y UN MONTAÑÉS SOBRE CONSTRUCCIÓN DE NAVES, SU ARBOLADURA, APAREJO, ETC.» (ARTILLERÍA)

Fuente: Anónimo (d. 1630), procedente de la Biblioteca del Museo Naval, Madrid, *Colección Navarrete*, t. 11, núm. 11; *Colección de Documentos Inéditos relativos al descubrimiento, conquista y Organización de las antiguas posesiones de Ultramar*, Madrid, Real Academia de la Historia, s/f, t. XXV, p. 187; y Biblioteca particular del Rey, transcrito por Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones Náuticas*, t. VI (*Arca de Noé*), Madrid 1881, pp. 106-222; y, parcialmente, por José Carlos de Luna, *La Mar y los barcos*, Madrid, 1950, pp. 128-160).
(V= Vizcaíno; M= Montañés).

«VIZCAÍNO.- Ingenioso arte y peregrino modo...

MONTAÑÉS.- Lo que yo he alcanzado en esta parte...

.....

M.- Paréceme bien lo que v.m. me dice; y cuando no pegue ó tizne, por lo menos habremos cumplido con nuestras conciencias, y así comenzaré el Tratadillo de navíos de 22 codos de manga, que será de 1.200 toneladas, y acabará en 100, con memoria de... todo igualado por toneladas, la artillería que hubiere menester, cuánta pólvora y municiones, infantería y gente de mar, y el dinero que importará el sueldo de un mes de ella, y el bastimento...

.....

UN GALEÓN DE 22 CODOS DE MANGA

.....

La cubierta principal, que ha de ir en doce codos de alto del granel, se ha de fundar sobre 26 baos, que ha de tener grueso cada uno un codo de alto y dos tercios de codo de ancho, y con dos curvas en cada cabeza, una de alto abajo y otra de popa a proa, bien endentadas, en cada seis cabillas de fierro, y en la dicha cubierta se han de abrir 26 portas y dos en proa y otras dos en popa, que son 30 portas para otras tantas piezas, de manera que caigan las portas encima de las cabezas que los baos, y habrá de la mitad de una porta a la mitad de la otra cinco codos, excepto las dos de proa, que ha menester diez codos, y las de popa, ocho para su retirada.

.....

Las portas se abrirán un codo de alto sobre la cubierta hasta el batiporte de la parte de abajo, y las que cubrieren de la amura para la cuadra tendrán un codo y un tercio de alto abajo, y un codo y un cuarto de popa á proa; pero las de la proa, mura y contramura han de tener un codo y tercio de alto, y codo y medio de popa á proa, para que se pueda hacer la puntería para proa, y lo mismo militará en dos portas de cada banda de la cuadra, para que miren a popa en las ocasiones de pelea.

Estas portas irán levantadas encima de la mar más de tres codos con que jugará la artillería con todo tiempo, que es el mayor defecto que tiene la fábrica que se hace por las órdenes, pues mediante el poco puntal no la pueden jugar, y la artillería que había de ir en esta cubierta, la pasan á la puente tres codos y medio más arriba de lo que debía estar, con que es necesario meter más lastre, y en ocasiones de tormenta este volumen y peso abre los navíos, y el demasiado lastre los hace pesados de la vela.

La puente se echará de tres codos y medio de la cubierta de arriba, sobre otros tantos baos, aunque más delgados, con sus curvas, cuerdas y cuarterones, como las de arriba, y se entablará con tabla de ocho en codo. Aquí ha de llevar 20 piezas, y así será necesario abrirle 20 portas en la conformidad que las de arriba, y llevará en todas 50 piezas.

.....

En la puente ha de llevar algunos escotillones en mitad de ella, con su jareta de madera, para que en las ocasiones de pelea salga el humo y porque no caiga agua, se taparán con unos alquitranados.

.....

V.- Ya, señor mío, he entendido lo que es menester para cada tonelada de fábrica de galeones, de jarcia, lienzo, pacaje para velas, tabla, madera y clavazón; deseo saber qué artillería será menester para galeón del dicho porte de 500 toneladas, y de qué calibres, y cuánta pólvora, balas, cuerda, palanquetas y demás cosas ha menester cada una para un viaje ó jornada á las Indias u otras partes del servicio de S.M.

M.- Un galeón de porte que v.m. dice, ha de menester 28 piezas de artillería; las cuatro de ellas de género de medios cañones de á 22 libras de bala; cuatro de a 18; diez medias culebrinas de á 10 libras; diez sacres de a siete libras.

Lo que ha menester cada una es lo siguiente: una cureña con cuatro ruedas en que vaya cabalgada; cuatro arandelas y cuatro sotrozos de fierro; tres cuñas y una solera de madera; dos palanquines, cada uno con dos motones; un braguero y un cargador ó cuchara de cobre con sus astas; un atacador de cabo, que es mejor y más acomodado para las ocasiones de pelea, y en la otra punta, una lanada; seis sacatrapos, con sus astas para toar las piezas; tres quintales de pólvora para cada una, inclusa la que ha de gastar la infantería; 20 balas de fierro; seis palanquetas y balas enramadas y de cadenas; tres linternas de dados; medio quintal de cuerda, inclusa la que ha de gastar la infantería; un pie de cabra de fierro; cuatro espeques de madera; 20 cartuchos de lo mismo; medio quintal de jarcia vieja para tacos; un guarda-cartuchos de hoja de lata para cada una; unos tacos de palo y planchadas de plomo para tapa-balazos; 20 quintales de balas de mosquete y arcabuz, la tercia parte enramadas.

Los navíos de 300 toneladas abajo no han de llevar tanta pólvora, por tener la artillería más pequeña. Tocaráles á dos quintales á cada pieza.

V.- En los navíos de la armada del Océano no he visto cureñas de artillería con cuatro ruedas, sino de dos, y v.m. dice que las que ha de llevar este galeón han de tener cuatro cada una; dígame v.m. la causa y lo que le obliga á no poner pedreros.

M.- Verdad es que en la armada no se usa encabalgamiento más que con dos ruedas, siendo tan perjudicial y tardo como se conoce, pues para menear medio cañón son menester diez hombres, y con cuatro ruedas lo manejarán cuatro. Esta verdad nos muestra la experiencia y los extranjeros, que usan cuatro ruedas, con que son mucho más prontos en su manejo, y viendo este desengaño, no le queremos remediar.

En la armada son los pedreros grandes, que de ordinario se ponen al lado del árbol mayor, la cosa más mala que se usa, porque rara vez se dispara al enemigo, por no abordar por en medio, sino por la cuadra y si se quieren poner en el alcázar, para parte tan alta lo que convenía era que de cada pedrero se hiciesen cuatro, que llevase cada galeón, desde el árbol mayor á popa, encima del alcázar, y llenos de piedra y clavos ofenderían al enemigo, y en las ocasiones de tormenta se podrían echar debajo de cubierta. Han de ser de mucha munición, de seis quintales de metal, al modo de las piezas que se usan en Flandes, del Conde de Mansfelt, con un carretoncillo de dos ruedas cada uno, y es muy perjudicial que haya más de tres cálibos en un galeón, por la confusión que cría en lances tan apretados de pelea.

Debíase usar en la armada medios cañones de 24 libras de bala, para que cada galeón de 400 toneladas arriba llevase cuatro, como lo hacen los de la armada de S.M. que asiste en Dunquerque,

siendo de 350 toneladas, lleva cada uno cuatro, sírvense de ellos cuando están abordados con el enemigo y muy cerca, y cuando no le pueden rendir le echan á fondo. El Marqués de Leganés, capitán general de la artillería de España, como había militado en Flandes y sabía los buenos efectos que la dicha armada haría con ellos, mando hacer el año 630 algunos en Lisboa, que á todos los que saben esta profesión pareció bien, por ser en servicio de S.M. y daño del enemigo; mas no llevaba de metal sino cuatro ó cinco quintales que los de 18 libras de bala que se usan en la armada.

.....

(Más adelante se resumen las obligaciones del personal embarcado).

CAPITÁN DE INFANTERÍA

Al capitán de infantería le toca...

Llegada la ocasión de la pelea... La mitad de los mosqueteros han de pelear con balas enramadas, disparándolas por alto a los aparejos para echarles las velas abajo, y la otra mitad con balas rasas a las portas de la artillería para que no dejen jugar a la artillería, con que el enemigo no hará tanto daño con ella. Hanse de señalar dos reformados o personas de toda satisfacción para que asistan a la cubierta de la artillería para que la manejen con presteza; hanse de nombrar dos soldados de los de más experiencia y satisfacción para que asistan en el pañol de la pólvora, parte tan peligrosa, para que no consientan bajar con lumbre ni cuerdas encendidas, y los que estuvieren con ellos les hagan llevar frascos y a ratos cartuchos, y los lleven a boca de escotilla para que de allí se lleven a la parte que fuere menester. Hacer llenar tinas con agua salada, y en algunas dellas, pendiente a la parte de dentro, muchos cabos de cuerda para que el soldado que se le apague la suya acuda por otra; que se pongan algunos capotes viejos en las tinas para si se pegase fuego en alguna parte del navío acudan a apagarlo. Sembrar por todas las cubiertas cantidad de arena, que para este efecto se han de llevar cuatro picas, porque las alcancías o granadas de fuego que el enemigo echase en ella no peguen...

.....

CAPITÁN DE MAR

El capitán de mar conviene que sea marinero de experiencia y ciencia...

Y también ha de saber la pólvora y municiones que se embarcan y no siendo competente para la artillería y mosquetería que lleva, acudir al teniente general para que lo mande proveer... Saber las balas de pieza y cartuchos que meten en el galeón, haciendo que se metan veinte balas y veinte cartuchos por cada una, y que el Condestable las ponga al pie del árbol mayor, en la caja de balas que se hace para este efecto en aquel puesto, la cual ha de tener tantos repartimientos como lleva de calibres en la artillería, porque en las ocasiones de pelea no se tome un calibre por otro... Nombrar personas que en abordando con el enemigo salten en él con calabrotes y guindaresas para amarrarse, porque no se despida hasta rendirle; y la que sobrare, que ayude a la artillería con alguna infantería; porque una pieza no se puede manejar con un solo artillero; ha de menester, por lo menos, cuatro personas, y que los pajes acudan a dar cuerdas de las tinas a la infantería...

Hacer que el condestable reparta los artilleros para el timón, los timoneros y, los que no lo son, al botafuego. No consentirá que duerma ninguna persona de mar ni artillero bajo de cubierta, aunque hayan acabado su cuarto, sino arriba, para que estén a mano para cargar las velas si el tiempo cargare de repente... En ocasiones de pelea le toca el mandar abordar al enemigo...

.....

GALAFATE

El galafate ha de ser marinero... En las ocasiones de pelea ha de estar abajo de cubierta a tapar balazos que diere el enemigo...

BUZO

El buzo es de mucha importancia en una nao, pues mediante su resuello va abajo y recorre por debajo del agua todo el galeón y busca por donde la hace, con que se repara la que suele hacer, y muchos navíos se salvan, que, si no llevasen buzo, se quedarían en la mar... En las ocasiones de pelea ha de estar bajo cubierta ayudando a tapar balazos que diere el enemigo; pero apartándose de él, ha de ir por fuera a taparlos todos, calafateándolos y echando planchas de plomo con sus estoperoles.

.....

CONDESTABLE

El condestable importa mucho que sea marinero, y tanto, que ha de tener partes y capacidad para ser contra maestre, o que lo haya sido, para que en todas las ocasiones de tormenta sea el primero, con sus artilleros, a las faenas, que como los eligen y dan estas plazas por aventajados marineros, vale uno por cuatro; y así conviene que lo sea para que acuda con afición.

Ha de saber reconocer la artillería, si está con el refuerzo necesario; cortar cartuchos y cucharas de cobre para cargarlas; saber la cantidad de pólvora que toca a cada pieza, y ha de hacer vitolas de todos los cálibos de su artillería, sacando el viento para escoger por ellas balas de cada una, poniéndolas en una caja que se pone al pie del árbol mayor, con tantos repartimientos como tiene cálibos su artillería, para en las ocasiones de pelea que no se tome por otra.

En tierra, solicitar al teniente de la artillería que se la dé buena, y veinte balas por lo menos para cada pieza, y otros tantos cartuchos; una cureña con cuatro ruedas, cuatro arandelas, cuatro sotrozos, tres cuñas, una solera, dos palanquines con sus motones, un braguero, un cargador o cuchara de cobre con su asta; un atacador de cabo, y en la otra punta una lanada; seis sacatrapos para todas las piezas, con sus astas; tres quintales de pólvora para cada una, inclusa la necesaria para la infantería; seis palanquetas y enramadas y de cadena; tres sistemas de dados; medio quintal de cuerda, inclusa la necesaria para la infantería; un pie de cabra de fierro; cuatro espeques de madera; medio quintal de jarcia vieja para tacos; un guarda-cartuchos de hoja de lata; un taco de madera para tomar balazos; tres quintales de plomo en hoja para tapar balazos y los fogones de las piezas; cincuenta tablas de corcho para meter y sacar la artillería; diez quintales de jarcia de respeto; una arroba de sebo para ensebar los ejes; hilo y agujas de coser cartuchos, media libra; y cincuenta agujas y dos libras de hilo de velas para atar las bocas dellos; cuatro embudos de hoja para henchirlos; cien chavetas para las tapas de fierro de los muñones.

En saliendo a la mar, debe repartir sus artilleros en dos cuartos, por mitad, sin exceptuar ni reservar a nadie; los que fueren timoneros al timón, para que por sus cuartos gobiernen desde la oración hasta que en la mañana salga el sol; y los que no saben gobernar, al botafuego, que es en el fogón, donde terná desde prima noche hasta el alba dos botafuegos encendidos y cuatro apagados, para si se ofreciere encendellos de repente, y con su chifle o cuerno de pólvora en la cinta estará de posta su cuarto.

Ha de señalar a cada artillero su pieza para que la tenga reconocida, y como instrumento con que ha de pelear, en llegando la ocasión, la tenga lista. Que haya una chillería en la cubierta, cerca de cada pieza, capaz de caber seis balas rasas y una palanqueta o de cadena y pegado en el costado del galeón, encima de la pieza, el cálibo de cada una. Que se ponga un pedazo de plomo en el fogón que le tape, atado con una filárciga, y la boca con otra, una tapa de corcho para que no se entre la agua del cielo ni de la mar ni se moje la pólvora; ha de ser muy justa y que esté ensebada por los lados.

En las ocasiones de pelea, acudir a los capitanes de infantería le den alguna gente para que ayuden a los artilleros, que por los menos han de ser dos. Si se pelear por un lado, que los del otro ayuden a los que estuvieren más cerca, por manera que nadie esté ocioso. En caso semejante no permitirá que el artillero haga tiro en vacío, procurando que haga buena puntería, y de cerca, que para rendir un navío así ha de ser, y no de lejos; y es más que cierto que los que pelean de lejos lo hacen de cumplimiento, gastando la pólvora inconsideradamente. No se ha de disparar al enemigo hasta que esté muy cerca, sino cuando anda más que el nuestro para desbarbolarle. Ha de andar muy listo y diligente, acudiendo a una y otra parte, procurando hallarse en cada pieza cuando se haya de disparar, por si lleva buena puntería.

Terná cuidado de hacer refrescar con vinagre la artillería de tres tiros adelante, porque no reviente; y cuando no se pudiere rendir al enemigo, estando bordo a bordo, procurar echarle a fondo con palanquetas o pies de cabra.

Debe procurar se le den algunos instrumentos de fuego para echar al enemigo, particularmente granadas, alcancías, bombas y otros, que aunque no les peguen fuego, le amedrentan; y caso de que no se los den, los procure hacer con la pólvora del galeón y algunos adherentes que comprará, que en el discurso del viaje no faltará ocasión en que se haga, pagado de lo que en esta parte gastare.

De noche no consentirá que nadie duerma en su rancho sino encima de cubierta con sus capotes, por estar más a mano si se ofreciere de acudir a las velas y aparejo, porque es caso infame que el artillero ni el marinero duerman estando en la mar debajo de cubierta, no estando con justo impedimento de enfermedad u otro accidente. Su alojamiento es en el rancho que llaman de Santa Bárbara, en la cubierta del alojamiento de la infantería, desde la mesana a popa, donde se ataja con tablas para que nadie entre ni duerma en él sin licencia suya.

Tiene superioridad sobre los artilleros para ordenarles en cosas de su oficio, y al descuidado e inobediente le puede prender en la bandera, dando al capitán de mar parte llegando donde estuviere.

ARTILLEROS

Los artilleros, todos en general, y cada uno en especial, deben acudir a embarcar la artillería en su galeón, encabalarla en su cajas, bien ensebados los ejes, y ponerla en sus portas y arrizarlas con sus palanquines y braguero y en saliendo a la mar, reconocer cada uno la que le tocare, y poner cerca della a recado a las latas de la cubierta, su cuchara o cargador, atacador, lanada y sacatrapos, y ponerle una corcha en la boca muy justa con un cordón que pase por medio della, y el otro cabo atado a la joya de la pieza, para que en destapándola no se caiga a la mar, y en el fogón un tapón de estopas con sebo y un pedazo de plancha de plomo para taparle, atada con un cordón a la culata della.

Meter en una chillera, que ha de estar cerca de la pieza, seis balas rasas de su cálibo; una palanqueta o bala de cadena, para que estén prestas; poner encima de la pieza un pedazo de olona, clavado con tachuelas, y con tinta o almagre señalar en guarismo el cálibo o libras de bala que tira. De ocho a ocho días desarrazarla y estirar los palanquines y braguero, para que al tiempo de la ocasión no estén broncos, y que se limpie y saque la suciedad que estuviere debajo della.

Cuando pelear con el enemigo, hágalo con desenfado y no se dé priesa en disparar al largo, sino dejarle llegar muy cerca, por manera que no se yerre el tiro, haciendo toda buena puntería.

Cuando le tocare cualquiera de las guardias, así del botafuego como del timón, estar con vigilancia y cuidado, y de ordinario acudir a ayudar a los marineros, particularmente en las ocasiones de tormenta, que es obligación precisa ayudar a los de su profesión, pues por ser uno de los buenos della, se le dio plaza de artillero con dos ducados de ventaja. Hay algunos bachilleres que tienen entendido que en siendo artilleros no se les puede mandar nada, ni están sujetos al capitán general de la armada ni deben de acudir sino a su artillería; pues han entendido mal, porque al capitán general es sobre todos, y los artilleros y condestables van a orden del capitán de mar del galeón donde se embarquen, no yendo embarcado en él el teniente general de la artillería, y debe acudir en el puerto a amarrar y desamarrar el galeón, y en la mar a todas las faenas que se ofrecieren. Los que se precian de buenos y honrados marineros no rehúsan en acudir a cuanto he dicho; antes se ofrecen ellos a acudir sin llamarlos. Los que reparan son los haraganes y ruines marineros, y que por favor, sin partes ni suficiencia, alcanzaron el puesto de artilleros, a quienes aconsejo que trabajen y acudan con cuidado y vigilancia a sus obligaciones y a las faenas de las cosas de la mar, con que los capitanes y generales echarán mano dellos para guardianes, contra maestre, maeses de jarcia y capitanes de mar, y sirviendo y aguardando pasarán a puestos de generales y almirantes, que pudiera yo nombrar más de doce que caminaron por ese camino, y con trabajo y desvelo ocuparon semejantes puestos. Su alojamiento es en el rancho de Santa Bárbara, con el condestable.

MARINEROS

Los marineros...

La guardia es de tres horas; estas es justo se velen, pues va la vida, puesto que en el resto de la noche hay hasta tiempo para dormir y el día siguiente que velen todos. Y para no dormir conviene que se paseen sin asentarse, que si lo hacen, fácil será venir el sueño...

Si llegase la ocasión de pelear, será animoso, ayudando con obras a sus compañeros, a ratos al aparejo, otros a la artillería, si le mandasen acudir a ella, y otros al mosquete, y con palabras esforzándolos y animándolos a que peleen y no se rindan hasta no poder más, con que será estimado y alabado de todos...

GRUMETES

Los grumetes han de tener persona y fuerzas, y de edad de dieciocho a veinte años. En primer lugar, han de saber bogar...

Otro grumete le terná de llevar luz con su linterna y vela de sebo al farol para cuando fuese necesario encenderle, y en las ocasiones de pelea acudirán donde les repartiere su capitán, que de ordinario es a las velas, y parte a la artillería. Su alojamiento es entre la gente de mar y castillo de proa, si lo hubiere.

PAJES

Los pajes son muchachos desde trece a diecisiete años...

A boca de noche, traer en una linterna lumbre a la bitácora para que el timonero y el piloto vean la aguja de marear, y otros ejercicios de la nao, con que se van criando marineros, y en las ocasiones de pelea acuden a dar cuerdas encendidas a la infantería, de las que están en las tinas, que para este efecto se ponen en casos semejantes...»

APÉNDICE XIV

NOTICIA DE LAS PIEZAS MANDADAS FUNDIR POR EL CAPITÁN GENERAL DE LA ARTILLERÍA DON MIGUEL DE HERRERA EN LA FUNDICIÓN DE MÁLAGA A SU REGRESO DE LA EXPEDICIÓN DE LA GOLETA (TÚNEZ), SEGÚN CARTA DE 22 DE ENERO DE 1536

Fuente: *Informe sobre los adelantos de la Comisión de historia en el Archivo de Simancas*, AGS, Estado, legajo núm. 50; reproducido por Francisco Barado, *Historia del Ejército Español. Museo Militar*, t. II, Estudio primero, p. 27, nota 3, Barcelona, Viuda e Hijos de E. Ullastres, 1889.

«Número y clase de piezas	Peso de la pelota	Peso de la bala (sic) [pieza]
10 cañones serpentinos	34 á 36 libras	55 a 6 quintales ¹
10 ídem	28 á 30 libras	50 “
30 sacres	6 libras	20 “
8 medias culebrinas	11 á 13 libras	40 “
<hr/> 58 piezas.»		

¹ Probablemente quiere decir 55 a 60 quintales.

APÉNDICE XV

RELACIÓN DE LA ARTILLERÍA QUE ESTABA DEPOSITADA EN LAS ATARAZANAS DE MÁLAGA EN 1540, CON OTROS EFECTOS DEL PARQUE QUE SEGURAMENTE SE REUNÍAN PARA LA EXPEDICIÓN DE ARGEL

Fuente: *Informe sobre los adelantos de la Comisión de historia en el Archivo de Simancas*, AGS, Estado, legajo núm. 50; reproducida por Francisco Barado, *Historia del Ejército Español. Museo Militar*, t. II, Estudio primero, pp. 27 y 28, notas 2 y 5, Barcelona, Viuda e Hijos de E. Ullastres, 1889.

«Número y clase de piezas	Calibre o peso de la bala	Peso de la pieza
2 cañones dobles de Alemania	45 libras	59 quintales
16 ídem venidos de Flandes	40 “	54 “
12 ídem coronas fundición de Málaga	36 “	58 “
2 ídem águilas id. Id.	30 “	51 “
7 ídem pelicanos id. id.	25 “	55 “
8 ídem salvajes id. id.	16 “	45 “
6 medios cañones venidos de Flandes	25 “	36 “
<hr/>		
53 piezas de batir		
19 sacres de Málaga y Flandes		
41 falconetes de Málaga y Alemania		
<hr/>		
60 piezas de campaña		

Resumen

De batir	53
De campaña	60
<hr/>	
Total	113»

«Estas 113 piezas de artillería están cabalgadas sobre sus cureñas, ruedas y ejes, todo nuevo, guarnecido y en orden para poder servir en campo.

Forcates. Los dichos 19 sacres y 41 falconetes tienen puestos sus forcates en las cureñas para que tiren los caballos.

Timones. Cuarenta timones y 16 limones para sobre que caminen piezas grandes con sus ruedas.

Cargadores. Para cada pieza de los susodichos hay dos cargadores con sus atacadores.

Demás de las piezas susodichas hay las siguientes que no están encabalgadas:

3	cañones de.....	47 quintales y pelota de 38 libras.			
1	medio cañón pedrero de.....	14	“	“	“
1	culebrina ochavada de	42	“	“	“
1	media culebrina francesa.....	21	“	1 arroba y 5 libras	
1	falconete de	10	“	“	“
6	ribadoquines de	3 1/2	“	2	“
7	buzaros o morteretes de.....	5 arrobas	“	1	“
					(1)
<hr/>					
20	piezas				

Estas 20 piezas no tienen cureñas ni ruedas para el campo, como quiera que algunas de ellas tienen cureña y ruedas para servir en el mar.

Entre los pertrechos y efectos de parque figuran los siguientes:

12 carros tranzados con sus ruedas para llevar la artillería de camino y pasar malos pasos.

110 carretas flamencas con sus ruedas para llevar municiones en campo.

90 carros flamencos de cuatro ruedas para llevar municiones.

84 cubiertas de cañamazo para dichos carros.

100 guarniciones para caballos de tirar la artillería, que cada guarnimento es una collera, un bridel y una grupera.

2340 tretas, grandes y pequeñas para tirar el artillería y las dichas carretas.»

(1) Nota: Parece quiere decir 5 quintales y 1 arroba de peso de la pieza y 5 libras de peso de la pelota.

APÉNDICE XVI

EXTRACTO DEL ASIENTO TOMADO CON GREGORIO LEFLER, FUNDIDOR DE ARTILLERÍA, PARA LA CONSTRUCCIÓN DE 104 PIEZAS, FECHO EN AUGUSTA Y BRISA A 8 DE AGOSTO DE 1541

Fuente: *Informe sobre los adelantos de la Comisión de historia en el Archivo de Simancas*, AGS, Estado, Negociado de Flandes, Legajo 638; reproducido por Francisco Barado, *Historia del Ejército Español. Museo Militar*, t. II, Estudio primero, p. 27, nota 4; Barcelona, Manuel Soler, 1889.

«Número y clase de piezas	Calibre	Longitud en calibre de la pelota (<i>sic</i>) (1)
24 cañones	40 libras	18 pelotas
24 medios cañones	24 “	20 “
18 cuartos de cañón	12 “	26 “
8 culebrinas	12 “	34 “
18 piezas artillería común	6 “	28 “
12 ídem	6 “	34 “

La libra debía ser de Viena.

Las piezas ligeras, seguras y probadas con dos cargas juntas de pólvora fina, con una pelota, tirado (*sic*) tres veces seguidas delante de los burgo-maestres y de otras personas designadas al efecto, proveyéndose por el Emperador la pólvora y pelotas.

Las piezas debían tener las armas del Emperador y su nombre, el año de su fundición, pocas labores, ser lisas, pero de buen parecer.

Todo lo demás es relativo á la contrata, tiempo de entrega, precios y pago del importe.»

(1) Nota: [Longitud en calibres de la pieza]

APÉNDICE XVII

EXTRACTO DE OTROS DOCUMENTOS RELATIVOS A FUNDICIÓN DE PIEZAS HACIA EL AÑO 1541

Fuente: *Informe sobre los adelantos de la Comisión de historia en el Archivo de Simancas*, AGS, Estado, Negociado de Alemania, legajo 640, reproducido por Francisco Barado, *Historia del Ejército Español. Museo Militar*, t. II, Estudio primero, p. 28, nota 1, Barcelona, Manuel Soler, 1889.

«Número y clases de piezas	Calibre	Longitud	Peso
18 cañones	40 libras	18 pelotas	45 quintales
18 ídem	25 “	20 “	32 “
12 tercios de cañón	16 “	22 “	24 “
6 tercios prolongados	16 “	32 “	33 “
15 piezas artillería común	8 “	26 “	18 “
6 ídem prolongadas	8 “	34 “	25 “
<hr/> 75 piezas			

Para estas piezas, dice, necesitarse 2.292 quintales de cobre y 183 de estaño, razón de 8 quintales por cada 100 de cobre.»

...

Noticia de la artillería fundida por Gregorio Lefler en 1543 para remitir a España.

Fuente: AGS, Negociado de Mar y Tierra.- Legajo 65.

Número y clase de piezas	Peso	Calibre de	las pelotas	Longitud del ánima	Longitud total
	en quintales	en quintales	en pelotas	en pelotas	en pelotas
27 cañones	55 quintales	44 libras	17 largos	18 largos	
24 medios cañones	36 “	27 “	18 “	19 “	
11 culebrinas	54 “	12 “	32 “	33 “	
20 culebrinas cortas	30 “	12 “	24 “	25 “	
12 medias culebrinas	22 “	7 “	32 “	37 “	(1)
18 sacres	16 “	7 “	26 “	27 1/2“	
36 falconetes	10 “	3 “	34 “	35	
4 morteros grandes para fuegos artificiales	“ “	“ “	“ “	“ “	(2)
<hr/> 152 piezas					

NOTAS

(1) La longitud total parece errónea: podría ser 33 largos.

(2) Las comillas en esta línea parecen indicar ausencia de datos.

APÉNDICE XVIII

RESUMEN DE LA RELACIÓN DE LA ARTILLERÍA QUE EXISTÍA EN MALINAS Y OTROS PUNTOS PROCEDENTE DE LAS CONQUISTAS DE ALEMANIA (C. 1543) (1)

Fuente: *Informe sobre los adelantos de la Comisión de historia en el Archivo de Simancas*, AGS, Estado, Negociado de Alemania, legajo 640, reproducido por Francisco Barado, *Historia del Ejército Español. Museo Militar*, t. II, Estudio primero, p. 28, nota 2., Barcelona, Manuel Soler, 1889.

«32	cañones.
15	medios cañones.
8	piezas de confusa explicación.
34	culebrinas.
38	medias culebrinas.
4	piezas de bronce de diferentes construcciones.
56	falconetes.
86	medios falconetes.
36	esmeriles.
5	morteros (<i>sic</i>) grandes.
9	ídem pequeños.
11	pecezuelas.
10	lombardas.
5	vertos (<i>sic</i>) [versos].
32	pecezuelas para muralla.
504	mosquetes de metal.
154	arcabuces de metal
<hr/>	
1035»	

(1) Nota: Aunque Barado no fija la fecha de este resumen, se deduce que es de c. 1543. Comenta en el texto lo curioso que resulta, «pues se especifica en él el calibre de las balas ó pelotas empleadas á la sazón por la artillería alemana, que era de 50, 45, 40, 36, 30, 25, 16, 8, 4, 3 y 2 1/2 libras».

APÉNDICE XIX

RELACIÓN DE ARTILLERÍA, ARMAS Y MUNICIONES QUE HAY DE RESPECTO EN GIBRALTAR EL 23 DE FEBRERO DE 1580

Fuente: *Informe sobre los adelantos de la Comisión de historia en el Archivo de Simancas*, AGS, Estado, Negociado de Alemania, legajo 640, reproducido por Francisco Barado, *Historia del Ejército Español. Museo Militar*, t. II, Estudio primero, p. 551 y 552; Barcelona, Manuel Soler, 1889.

«Relación de la artillería, armas y municiones que hay de respecto el día de la fecha ésta en poder de Joan de Çufre, municionero, y en las naves que han venido de Italia para servicio del armada y ejército de Su Majestad; de lo que ha venido de Nápoles, Génova, Cartagena, Málaga y Sevilla y han prestado el Duque de Medina Sidonia y Antonio Manso, factor del Rey de Portugal.

Cañones	trece cañones gruesos de batir de peso de cincuenta quintales poco más o menos cada uno	XIII.
medios cañones	cuatro medios cañones de peso de treinta quintales poco más o menos cada una	VIII.
cañones pedreros	seis cañones pedreros de peso de trece quintales poco más o menos cada uno	VI.
medios cañones pedreros	diez medios cañones pedreros que no se sabe el peso que tienen	X.
culebrinas	dos culebrinas de a setenta y dos quintales cada una	II.
medias culebrinas	catorce medias culebrinas, las ocho dellas de peso de veinte y tres quintales cada una	XIII°.
falconetes	veinte y ocho falconetes, los diez y siete de peso de diez quintales cada uno y los once restantes de trece quintales	XXVIII°.
sacres	treinta sacres de peso ordinario	XXX.
medios sacres	diez y siete medios sacres de peso ordinario	XVII.
esmeriles	doce esmeriles que no se sabe el peso que tienen	XII.
		CXXXVI.

Son ciento treinta y seis piezas de artillería de bronce de las suertes susodichas las que hay al presente de respecto para la dicha armada y ejército las cuales tienen sus caxas y cureñas guarnecidas de hierro, ruedas y los demás adereços adherentes a las dichas piezas.

ARMAS

arcabuces	once mil y ochocientos y noventa y un arcabuces	XIVDCC°CXCI.
mosquetes	cuatrocientos y setenta y siete mosquetes	VCCC°CLXXVII.
picas	cuatro mil y trescientas y veinte y seis picas	IIII°VCCCXXVI.
lanças ginetas	cuatro mil y quinientas y veinte y cinco lanças ginetas	IIII°VDXXV.
coseletes	dos mil y setecientos y veinte y cinco coseletes	IIVDCCXXV.
morriones	trescientos y treinta y cuatro morriones	<u>VCCCXXXIII.</u>

Las cuales dichas armas son las que hay en la dicha armada y mucha parte dellas están mal repasadas y no pueden servir si no se adereçan.

MUNICIONES PARA SERVICIO DE LA DICHA ARTILLERÍA Y ARMAS.

Pólvora	Pólvora dos mil y doscientos quintales	IIVCC.
plomo	plomo mil y cuatrocientos quintales	IVCCCC°.
cuerda	cuerda de arcabuz mil y trescientos y cincuenta quintales	IVCCCL.
balas de hierro	treinta y nueve mil cuatrocientas balas de hierro colado para todas las sobredichas ciento treinta y seis piezas de artillería de diversos pesos	XXXIXVCCCC°.
balas de piedra	mil y cuatrocientas balas de piedra para algunas de las dichas piezas de artillería	IVCCCC°.
balas de plomo	doce mil balas de plomo	XIIV.

La cual dicha artillería, armas y municiones son las que al presente hay para servicio de la dicha armada y ejército según y de la manera que se declara fecha en Gibraltar, a XIII° de hebrero de 1580. Luis de Varrientos.

Por otra relación firmada de Andrés de Alva parece que de las siete naves que llegaron a Gibraltar en primero de hebrero de 1580 a cargo de Próspero Colona se recibieron las armas y municiones siguientes:

cañón	un cañón grueso de batir con sus ruedas y aparejos	I.
medio cañón	un medio cañón pedrero con sus adereços	I.
sacres	once sacres con todos sus aparejos	XI.
arcabuces	mil y novecientos y ochenta y cuatro arcabuces con sus frascos	IIVDCCC°LXXXIII°.
mosquetes	ciento y doce mosquetes	VCXII.
picas	trescientas picas	VCCC.
morriones	ciento y noventa y cuatro morriones	VCXCIII°.
pólvora	doscientos quintales de pólvora	CC.
plomo	trescientos y cincuenta quintales de plomo	CCCL.
cuerda	cuatrocientos y cincuenta quintales de cuerda	CCCC°L.

balas de piedra	ciento noventa y cinco balas de piedra de medio cañón	CXCV.
balas de hierro	cuatro mil y novecientos y treinta y siete balas de hierro de sacres	IIII ^o VDCCCCXXXVII.
balas de cañón	quinientas balas de hierro de cañón	VD.
balas	siete mil y trescientas y diez balas de hierro de diversas suertes que se llevaron de Cartagena	VIIVCCCX.»

APÉNDICE XX

ARTILLERÍA DE BRONCE

Fuente: Francisco Barado, *Historia del Ejército Español. Museo Militar*, Barcelona, Vda. e Hijos de E. Ullastres, 1889, t. II, estudio décimo, pp. 560-562. Tomadas de las tablas de la obra *Memorial Histórico de la Artillería Española* del general Ramón de Salas.

«Para poder averiguar los calibres*, calibrar las balas y formar las cucharas, hubo necesidad de clasificar las piezas, según estuvieran destinadas á ofender de lejos, batir murallas ó echar á pique los bajeles. Dividiéronse, pues, en tres géneros y fueron comprendidos, en el 1º mosquetes, ribadoquines, esmeriles, falconetes, medios sacres ó falcones, cerbatanas, medianas, sacres, áspides, pasavolantes, medias culebrinas y culebrinas; en el 2º cuartos de cañón, medios cañones, cañones de batería, con sus diferencias de encampanados, recamarados, sencillos, dobles, reforzados, y los basiliscos; en el 3º pedreros, trabucos y morteros. Tenían las piezas del primer género mucha longitud respecto á su calibre, las de segundo mayor calibre, pero menor longitud, y con las del tercero tirábanse grandes balas de piedra. Cada uno de ellos hallábanse dividido y subdivididos en esta forma: el primero en piezas comunes u ordinarias, bastardas y extraordinarias, las que á su vez se dividían en piezas de tanto por tanto, reforzadas y sencillas; el segundo en los cañones llamados «del Emperador», por haberse fundido en su tiempo en Málaga, y en piezas bastardas rebufos, crepantes y berracos y subdividido en piezas comunes, reforzadas y sencillas; el tercero comprendía infinidad de piezas, como los pedreros, pedreras, lombardas, piezas de bragas, cámaras, morteros, trabucos y muchas otras; tanto es su número que se hace difícil poder individualizarlas.»

(*) Se entendían estos por el número de libras de su bala de hierro.

Notas de las tablas siguientes:

(1) En la tabla que sigue, las cantidades entre paréntesis de la columna «Carga en libras de pólvora fina» corresponden a la carga en libras de pólvora gruesa.

(2) El alcance «por el roce de metales» debe ser 800.

(3) Algunos de los valores dados por Barado se han corregido, para reflejar los originales dados por Salas en su *Memorial Histórico de la Artillería Española*.

Artillería de bronce anterior a la reforma de Felipe III

Piezas correspondientes al primer género							
	Calibre en libras de bala de hierro	Longitud en Calibres	Peso en quintales y libras	Carga en libras de pólvora fina (1)	ALCANCE DE PASOS DE 2 1/2 PIES (2)		
					Por el roce de metales	Por el nivel ánima	Por su mayor elevación
<i>Piezas del orden legítimo, ordinarias comunes y de tanto por tanto</i>							
Dragón o doble culebrina	40	31	120	24 (32)	1.364	682	8.117
Culebrina legítima u ordinaria	20	32	70	12 (16)	1.200	600	7.140
Media culebrina	10	33	41,5	8	900	450	5.373
Sacre ordinario o cuarto de culebrina	5	34	25	5	700	350	4.179
Falconete u octavo de culebrina	2 1/2	35	13	2 1/2	568	279	3.318
Ribadoquín	1 1/4	36	7,5	1 1/4	411	206	2.454
Esmeril	10 onzas	37	3,5	10 onzas	315	158	1.873
Mosquetón ordinario	5 id.	38	2,5	5 id.	242	121	1.440
Mosquete id. de quijote	2 1/2	39	1,5	2 1/2 id.	185	92	1.100
Arcabuz	1 onza 4 adarmes	40	0,81	1 onza 4 adarmes	142	75	845
<i>Piezas del mismo orden legítimo reforzadas</i>							
Dragón	40	31	140	24	1.429	714	8.504
Culebrina	20	32	81,5	12	1.260	630	7.497
Media culebrina	10	33	46	8	940	470	5.593
Sacre	5	34	26,5	5	733	367	4.363
Falconete	2 1/2	35	15	2 1/2	558	279	3.318
Ribadoquín	1 1/4	36	8,5	1 1/4	430	215	2.560
Esmeril	10 onzas	37	4,25	10 onzas	329	165	1.938
Mosquetón	5 id.	38	3	5 id.	252	126	1.504
Mosquete	2 1/2 id	39	1,5	2 1/2	194	97	1.155
Arcabuz	10 onzas 4 adarmes	40	0,92	1 onza 4 adarmes	150	75	892
<i>Piezas del orden legítimo sencillas</i>							
Dragón	40	31	110	24	1.299	650	7.729
Culebrina	20	32	88	12	1.140	570	6.783
Media culebrina	10	33	31,5	8	860	434	5.117
Cuarto de culebrina o sacre	5	34	20	5	667	330	3.669
Falconete	2 1/2	35	11	2 1/2	309	254	3.028
Ribadoquín	1 1/4	36	6	1 1/4	391	196	2.327
Esmeril	10 onzas	37	3,5	10 onzas	300	150	1.784
Mosquetón	5 id.	38	3	5 id.	231	116	1.384
Mosquete	2 1/2	39	1	1 1/4	176	88	1.047
Arcabuz o espingarda	1 onza 4 adarmes	40	0,5	1 onza 4 adarmes	135	68	803
<i>Piezas bastardas de tanto por tanto</i>							
Basilisco o doble culebrina	48	26	122	30 (39)	1.276	638	7.593
Serpentín o culebrina	24	27	72	19 (24)	1.120	560	6.664

Piezas correspondientes al primer género							
	Calibre en libras de bala de hierro	Longitud en Calibres	Peso en quintales y libras	Carga en libras de pólvora fina (1)	ALCANCE DE PASOS DE 2 1/2 PIES (2)		
					Por el roce de metales	Por el nivel ánima	Por su mayor elevación
Áspide o media culebrina	12	28	40,5	12	840	420	4.998
Pelicano o cuarto de culebrina	6	29	24	6	653	327	3.881
Falconete o id. de id.	3	30	13,5	3	498	249	2.963
Ribadoquín o id. de id.	1 1/2	31	7,5	1 1/2	348	174	2.245
Esmeril o id. de id.	12 onzas	32	4	12 onzas	394	147	1.752
Mosquetón o id. de id.	6 id.	33	2,13	6 id.	226	113	1.344
Mosquete o id. de id.	3 id.	34	1,12	3 id.	174	87	1.038
Arcabuz o id. de id.	1 1/2 id.	35	0,64	1 ½ id.	134	67	797
<i>Piezas bastardas reforzadas</i>							
Basilisco	48	26	140	30	1.318	659	7.843
Serpentín	24	27	81	19	1.180	590	7.022
Áspide	12	28	46	12	880	440	5.236
Pelicano	6	29	25,5	6	687	344	4.088
Falcón	3	30	15	3	522	261	3.106
Ribadoquín	1 1/2	31	8	1 1/2	403	202	2.397
Esmeril	12 onzas	32	4,34	12 onzas	308	154	1.833
Mosquetón	6 id.	33	2,25	6 id.	237	119	1.410
Mosquete	3 id.	34	2,25	3 id.	182	91	1.083
Arcabuz	1 1/2 id.	35	0,88	1 1/2 id.	140	70	833
<i>Piezas bastardas sencillas</i>							
Basilisco	48	26	105	30	1.190	595	7.080
Serpentín	24	27	63	19	1.060	580	6.306
Áspide	12	28	37	12	1.800 (2)	400	4.056
Pelicano	6	29	21	6	620	310	3.698
Falcón	3	30	12	3	473	237	2.814
Ribadoquín	1 1/2	31	6,5	1 1/2	365	183	2.172
Esmeril	12 onzas	32	3,5	12 onzas	279	140	1.659
Mosquetón	6 id.	33	2	6 id.	215	107	1.279
Mosquete	3 id.	34	1	3 id.	165	83	682
Arcabuz	1 1/2 id.	35	0,58	1 1/2 id.	127	64	752
<i>Piezas extraordinarias de tanto por tanto</i>							
Dragón volante o doble culebrina	32	39	122	22 4/5 (27)	1.276	638	7.593
Pasa-muro, serena o culebrina	16	40	42	12 4/5 (16)	1120	560	6.665
Pasa-volante o merlina mayor, culebrina	8	41	41	7 ¼ (9)	840	420	4.998
Cerbatana, jeringa o sacre	4	42	23	4 ½ (6)	633	327	3.881
Tirante o falconete	2	43	13,5	2 (")	498	249	2.963
Pasador o ribadoquín	1	44	7,67	1 ¼ (1 ½)	384	192	2.285
Gerifalte o esmerilejo	2	45	4,5	½ (")	294	147	1.753

Piezas correspondientes al primer género							
	Calibre en libras de bala de hierro	Longitud en Calibres	Peso en quintales y libras	Carga en libras de pólvora fina (1)	ALCANCE DE PASOS DE 2 1/ 2 PIES (2)		
					Por el roce de metales	Por el nivel ánima	Por su mayor elevación
Mosqueador o mosquetón de posta	4 onzas	46	2,5	4 onzas (")	226	128	1.344
Mosquete de quijote	2 id.	47	1,5	2 id. (")	174	87	1038
Arcabuz	1 id.	48	0,81	1 id. (")	134	67	797
<i>Piezas extraordinarias reforzadas</i>							
Dragón volante	32	39	140		1.317	658	7.843
Pasa-muro	16	40	81		1.180	590	7.022
Pasa-volante	8	41	46		880	560	5.252
Cerbatana	4	42	26		684	344	4.088
Girante	2	43	15		521	261	3.106
Pasador	1	44	8		432	202	2.397
Gerifalte	2	45	5		304	154	1.833
Mosqueador	4 onzas	46	3		237	118	1.410
Mosquete o chirión	2 id.	47	1,5		182	91	1.088
Arcabuz	1 id.	48	0,92		140	70	833
<i>Piezas extraordinarias sencillas</i>							
Dragón volante	32	39	105		1.190	295	7.080
Pasa-muro	16	40	63		1.060	530	6.307
Pasa-volante	8	41	37		800	400	4.036
Cerbatana	4	42	21		620	310	3.649
Girante	2	43	12		473	237	2.814
Pasador	1	44	6,5		365	183	2.172
Esmeril	2	45	3,5		279	140	1.659
Mosquetón	4 onzas	46	2		215	108	1.279
Mosquete	2 id.	47	1		195	83	982
Arcabuz	1 id.	48	0,58		127	64	752

Piezas correspondientes al segundo género							
	Calibre en libras de bala de hierro	Longitud en Calibres	Peso en quintales y libras	Carga en libras de pólvora fina (1)	ALCANCE DE PASOS DE 2 1/ 2 PIES (2)		
					Por el roce de metales	Por el nivel ánima	Por su Mayor Elevación
<i>Piezas Comunes</i>							
Cañón doble, desportador o quebranta muros	96	17	128	40	1,2	600	7
Siflante, trisante o bate-muro	48	18	72	24	1	500	6
Brecante	24	19	43	12 (16)	850	425	5
Perseguidor o mediana	12	24	27	8 (10)	750	375	4
Octavo de cañón	6	27	21	6	640	320	4
A este género pertenecían los que llamaban cañones «del Emperador», de las fundiciones hechas en Málaga; igualmente tenían este género piezas bastardas que eran los rebufos, crepantes y berracos. Así mismo se subdividía en piezas comunes, reforzadas y bastardas.							

Piezas correspondientes al tercer género
--

Es imposible individualizar las piezas de esta clase que estaban destinadas á tirar piedras y había infinidad de ellas diferentes unas de otras. Las más largas no pasaban de ocho calibres, y el calibre mayor en España era, por lo general, media vara burgalesa. Estas piezas se llamaban: pedreros, pedreras, piezas de braga, cámaras, morteros, trabucos, petates, para-fusos... en fin, una confusión.
--

Tablas de la obra *Memorial histórico de la Artillería española* del general Ramón de Salas.

APÉNDICE XXI

RELACIÓN DEL SECRETARIO ANTONIO PÉREZ [1588] DE LA ARTILLERÍA QUE SE HA DE HACER ENVIAR PARA EL SR. D. JUAN [DE ACUÑA VELA]

Por Marcelino de Dueñas Fontán

Fuente: Francisco Barado, *Historia del Ejército Español. Museo Militar*, Barcelona, Vda. e Hijos de E. Ullastres, 1889. T. II, Estudio décimo, pp. 563 y 564.

«Cien cañones reforzados de batir, con peso de 60 á 62 quintales de á 100 libras de á 16 onzas, 18 calibres de longitud y bala de 40 libras.
Ochenta medios cañones de á 38 quintales, 18 calibres y 25 libras de bala.
Seis culebrinas reforzadas de 80 quintales, 36 calibres de longitud tirando balas de 25 libras.
Ochenta medias culebrinas de 30 quintales, 30 calibres de longitud y 12 libras de bala.
Ciento cincuenta sacres de 22 quintales de peso, arrojando pelotas de 7 libras y de 29 calibres de longitud.
Setenta y cinco medios sacres que pesen 13 quintales, que tiren 4 libras de bala y tengan de largo 24 pelotas.
Setenta y cinco falconetes iguales á los anteriores.»

Recomiéndase además la construcción de algunas piezas pequeñas como bombardetas, esmeriles y otras semejantes de 8 á 2 quintales de peso en esta forma:

«Treinta bombardetas de 8 quintales de peso que tiren tres libras de bala.
Treinta bombardetas á 6 quintales que tiren dos libras de pelota.
Cincuenta ribadoquines que pesen á 4 quintales y tiren una libra de pelota.
Diez y nueve esmeriles de á 2 quintales de peso que tiren media libra de pelota.»

En este documento no se marca la longitud de las piezas, que era costumbre dejar al arbitrio de los fundidores; pero se advierte la conveniencia de que todas las de un mismo género sean de igual peso, medida y bala, de manera que «las balas y encabalgamientos de la una puedan servir para la otra; porque esto es de mucho provecho para que las balas y encabalgamientos de unas cajas de munición puedan servir á la artillería de las otras».

También se advierte a los fundidores que fundan las piezas más bien ligeras que pesadas, quitando el metal de la parte donde no sirva y reforzando la que conviniere: que las balas sean para cada género de piezas de un mismo peso y tamaño: que la pelotería podría fundirse en la isla de Elba, donde hay hierro a propósito en abundancia: que los encabalgamientos para cada género de piezas sean iguales en todo, de manera que puedan servir para cualquier cañón de la misma clase: que los encabalgamientos que se hubieren de hacer para la artillería de servicio en tierra sean de cureñas largas en su proporción

y con cada cuatro ruedas de rayos, las dos donde carga la contera más bajas que las otras; pero teniendo en cuenta que para las piezas destinadas a mar o a fortaleza las cajas sean más cortas y las ruedas macizas y más bajas.

No porque dejara de observarse la regla señalada en la artillería del Emperador, careció la de Felipe II de norma alguna, y en su tiempo eran reglamentarias tres clases de piezas con recámaras cónicas y de 12 a 16 calibres de longitud. La 10 clase eran los rebufos, correspondientes al cañón que era del calibre de 40 a 45 libras de su bala de hierro. La 20 los crepantes, equivalentes al medio-cañón. La 30 los barracos o corcovados, que correspondían al cuarto de cañón. Estas piezas tenían la recámara cónica y la figura exterior de la lámpara de igual forma. Haremos también mención del Frisante, cañón de 40 libras de pelota, 70 quintales de peso y 18 calibres de longitud, destinado a batir las murallas.

Todas estas piezas se fundían en hueco, gozando de gran fama las fundiciones de los Países Bajos y en España las de Sevilla y Málaga; sin embargo, argüían algunos oficiales de artillería, y entre ellos Francés de Álava y el capitán González de San Millán, que las piezas fundidas en Flandes tenían el cobre demasiado agrio, con lo cual salían poco seguras y limpias, recomendando que el dinero que debía darse a los fundidores de aquellas provincias, se diera a los de Sevilla y Málaga, con lo que se ahorraban los gastos de transporte, y empleando en la aleación 8 libras de estaño en 100 de cobre, salían los cañones de mejor calidad. Consegúíase además perpetuar en España esta fabricación y que fuera más de cerca vigilada.

Al hablar de la artillería de la época de Carlos I decíamos que en 1546 existían tres capitanes generales de Artillería con destino en los tres ejércitos de España, Italia y Flandes, otros tantos tenientes de capitán general en cada uno de estos dos últimos ejércitos y cinco en España, residentes uno en Burgos, otro en Pamplona, San Sebastián, Fuenterrabía, otro en Málaga, otro en Barcelona y otro en Lisboa. Estos tenían a su cargo visitar las casas de munición y almacenes de pertrechos, y reemplazaban en su ausencia al capitán general. Existía a sus órdenes, como también dijimos, un personal compuesto de gentiles hombres (uno por cada tres piezas), conductores, artilleros, minadores, harnicures, petarderos, contadores, pagadores, mayordomos, furrieles mayores y menores, marineros y calafates, comisarios y gilmaestres mayores y menores de caballos, prebostes y alguaciles, ingenieros, tracistas y tenderos. Esta organización conservóse en la segunda mitad de este siglo y todo el siguiente, si bien sufrió el personal continuas modificaciones y reduciéndose a uno el número de los capitanes generales. La ordenanza de 1586 concede a este la facultad de conocer en los delitos cometidos por individuos pertenecientes a la artillería y este fue el origen de un fuero especial.

Carlos V había concedido a los artilleros ciertas exenciones y privilegios en cédula de 10 de febrero de 1553, y Felipe II confirmólas en 16 de abril de 1577, eximiendo a los individuos de este cuerpo de todo servicio que no fuera el peculiar de su arma, reservándoles de alojamientos, permitiéndoles llevar armas ofensivas y defensivas, aun después de tocada la campana de la queda.»

APÉNDICE XXII

TRATADO DEL ARTILLERÍA DE FIERRO

Fuente: Archivo de la Real Academia de la Historia, Colección de Jesuitas, núm. 110, est. 16, gr. 5.

Inserto en el *Tratado de Artillería* del capitán Gaspar González de San Millán, artillero mayor de la Casa de Contratación de las Indias, de la ciudad de Sevilla (mediados del siglo XVI). Reproducido por Cesáreo Fernández Duro en *Disquisiciones Náuticas*, t. VI, *Arca de Noé*, Madrid, 1881, pp. 480-500)

«La artillería de fierro es comúnmente fundida en Flandes, Alemania y Inglaterra: no son todos los metales buenos. Los de Flandes de los Países-Bajos son demasiado crudos, que se funden mal por ser agrios; pero mirándolos bien y haciendo prueba de ellos, salen buenos. Los más que se han fundido son de tres libras hasta seis de bala, y son caña seguida. Estas piezas, siendo de tres libras hasta nueve, suelen ser de 22 hasta 25 diámetros de largueza, y tienen en el fogón cuatro diámetros de refuerzo, inclusa el alma; delante de los muñones tienen tres y medio, y en el cuello tres escasos, conque están bien reforzadas de metales, y con ellas se puede pelear seguramente haciendo la cuenta a esta artillería; siendo la pólvora en su razón, se le ha de quitar la cuarta parte del peso de su bala, con que se asegura el tirar con ella hasta que se caliente, y en llegando á cinco tiros uno tras otro, se le puede dar la mitad del peso de su bala siempre aseguradamente, porque este género de piezas es de natural muy frío, y así no hay más remedio que acortarles la pólvora, no como la de bronce, que siempre quiere estarse refrescando con agua; porque de no, reventaría. Las cucharas para estas piezas se cortan en cuatro diámetros de la bala, las tres para la pólvora, y el otro diámetro con tres triángulos para clavar con el zoquete. Y los cartuchos de cuatro diámetros de largo, tres bocas de ancho de que se ha de tomar la costura, que es el viento, y quedará para atadura el uno y para el corte de abajo. Estas pesan desde 14 quintales hasta 30.

Las piezas que multiplican desde diez hasta diez y seis libras de bala son de largo desde 20 hasta 21 diámetros de su boca, buenas para cuadras y amuras de bajeles, porque pesarán de 36 a 40 quintales, algo más ó menos; tienen de refuerzo alrededor del fogón tres diámetros y medio; en los muñones tres diámetros; en el cuello, dos y medio; y están bien porque su cortedad no lleva la cantidad de pólvora que se le debiera dar, y dáseles dos quintos (sic) (1) del peso de su bala, que si pesa diez y seis libras, se le dará diez libras y diez onzas de pólvora, y esto hasta los cinco tiros dichos, porque después se asegura con la mitad del peso de su bala, con que hará el mismo efecto; y como esta artillería fue fabricada para la mar, y en ella no se han de buscar alcances largos, sino lo más cerca, está bien justificada con la carga, y más siendo buena la pólvora y bien fabricada. De estos mismos géneros hay piezas encampanadas, que por excusarlas del mucho peso de metales las hacen así; pero estas casi siempre son de poca abocadura y largos de hasta 26 diámetros. Tienen un diámetro y medio de campana hasta donde abre la caña seguida, y comúnmente se cargan con la mitad del peso de su bala; pero hay pocas de este género.

Hay otro género de piezas que son de buen fierro de España, que están fundidas en Liérganes, junto á Santander, por unos alemanes, las cuales fundieron al principio al uso de las de bronce; y como el fierro es tan pesado, y más el de España, salieron de mucho peso, pues las que se podían llamar sacre de á 5 libras de bala, de 15 hasta 16 quintales, pesaban de 22 hasta 24 quintales, y las de 7 libras de bala

pesaban 33 á 34 quintales, y las de 10 libras de bala pesaban 36 quintales, y las de 16 libras de bala á 38 y á 44 quintales, que por su excesivo peso se mandaron deshacer y se han acertado de suerte que ya son de poco peso, pero bien fundidas, porque aunque parecen llenas de sarro, es la causa el barro que hay en aquella tierra, y las almas de dentro están como un papel; y cuando se disparan parecen en el sonido de campanas, por ser de buen metal, y en cualquier ocasión de pelea, mejores que muchas de bronce.

Estas piezas se podían cargar con el peso de su bala desde 5 hasta 10 libras de bala; pero cargaránse hasta los cinco ó seis tiros con los cuatro quintos, y desde doce hasta diez y seis, con los dos tercios de pólvora del peso de su bala, y en pasando de los cinco ó seis tiros, irá quitando de sus dos quintos hasta la mitad.

Las cureñas para esta artillería, por ser pesada, han de ser de escaleta, para mejor manejo y porque con ella descuella más el artillería en las naos.»

(1) Debe ser tres quintos.

APÉNDICE XXIII

INSTRUCCIÓN Y REGIMIENTO PARA QUE LOS MARINEROS SEPAN USAR DE LA ARTILLERÍA CON LA SEGURIDAD QUE CONVIENE

Fuente: Incluido en el *Cuadernillo de la práctica de la artillería*, de c. 1600. Es copia de la versión existente en la Colección Guillén, de la Biblioteca del Museo Naval, Madrid.

«Compuesto por Andrés Muñoz el Bueno, Artillero mayor por el Rey nuestro señor, de su Casa de la Contratación de las Indias, y Armadas, y Flotas que a ellas se despachan. Añadido, y sacado a luz por el Capitán Roque Román de Enche, asimismo Artillero mayor por el Rey nuestro señor, de la dicha Casa de la Contratación de las Indias. Año 1678. Impreso en Sevilla, por Tomé de Dios Miranda, a costa de Pedro de Santiago, Mercader de Libros, véndese en su casa, en la Calle de los Papeleros.»

.....

«Ante todas cosas se advierte de los instrumentos que son necesarios al uso del Artillero.

Dos compases, uno de puntas derechas y otro de corvas.

Un Calibre, que le llaman así a una vergatilla de hierro, o de otro metal, cuadrada, de cuatro lados iguales, y larga de una tercia, instrumento en que están señalados por graduación los diámetros de las balas de hierro, bronce, plomo y piedra, cada uno por su lado, con declaración de lo que cada bala podrá pesar, según su diámetro.

Cuatro agujas de fierro largas, de a tercia cada una, de estas hechuras.

La primera, de hechura de barreno, para limpiar y desasolvar (*sic*) [despolvar] el fogón de la pieza.

La segunda de media caña para sacar la pólvora que está en el fogón cuando está húmeda, o mal acondicionada, y dexarlo libre para poner otra, que esté enxuta y buena.

La tercera, de garabaillo, y esta sirve de tomar el diámetro que tiene el ánima de la pieza, por el derecho de su fogón, para con él ver si es seguida, encampanada o encamarada; lo cual se hace de esta manera: Cálese esta aguja por el fogón, hasta que llegue al plan del ánima de la pieza (que se llama así su hueco) y a raíz de la superficie de los metales de arriba, hacen una señal en la aguja, y luego tiran hacia arriba, y hacen presa con el garabaillo en el macizo del metal por la parte de dentro, y tornan a hacer segunda señal en el aguja y sacase fuera, y vese con el compás si es conforme al diámetro, que viene señalado entre las dos señales de la aguja, con el que tiene en el ánima de la pieza en su boca, y si lo es o la diferencia es poca, será la tal pieza seguida, que les llaman así a las que tiene igual todo el progreso de su ánima, y si fuere menor se entenderá ser encampanada, o encamarada. Dásele nombre de encampanada a la pieza que se recoge con el diámetro de su ánima antes de llegar al fogón, a la hechura de una cola de Milano, o alcartaz (*sic*). Y encamarada se dice otra que hace un relex, que relieva por la parte cóncava del ánima un dozavo del diámetro de ella, y con esto menos corren hasta su término invenciones que se han hecho para refuerzo de esta parte, que es donde la pólvora hace su primera y mayor violencia.

La cuarta, de cuatro esquinas, a hechura de punta de diamante, para aplicar la pólvora que se echa en el fogón cuando se ceba, y ponerla de manera que se comunique con la que está dentro, y para romper los cartuchos.

Un cuadrante astronómico, con su pendículo, repartida la cuarta parte en seis partes iguales, que son los seis puntos del aumento de él, por donde se acostumbra a tirar y se ve lo que alcanza la Artillería por cada punto.

Dos botafuegos con muy buena cuerda, y un frasco de pólvora fina, y menuda, para cebar los fogones.

Un cuchillo de monte y unas tixerías, azuela, sierra, hacha, martillo, barrenas, gubias, escofines, y un peso, y pesas.

Adviértase que toda la Artillería está repartida en tres géneros, uno llaman de Culebrinas, otro de Cañones, otro de Pedreros, y que el tiro con que menos distancia alcanzan las piezas es el que se tira por el plano horizontal, que es estando nivelada el ánima de la pieza, de tal manera que no penda a ninguna parte, y que irán alcanzando más si las fueren levantando por los seis puntos del cuadrante, hasta el último de ellos, y si más las levatare, irán alcanzando menos, hasta volver a caer las balas en el lugar donde se tiran; lo cual podrá suceder cuando se tire por la línea que señala la mitad del cuadrante, a quien llaman cénit, y que los pasos que se declara alcanzar se entienda ser comunes, de dos tercias cada paso, una de hueco y otra de macizo, y que de estos pasos tiene una legua española siete mil y quinientos, que hacen cinco mil varas de medir.

Arcabuces son de ordinario largos de cuatro palmos y medio a cinco, tiran balas de plomo de seis a siete ochavas, dáseles de pólvora los tres pasos (sic) [tercios] del peso de ella, alcanza por el plano ochenta pasos, y a más tira cuatrocientos y treinta.

Mosquetes y Mosqueteros son largos de cinco palmos a cinco y medio, tiran asimismo balas de plomo de onza y media a dos; dáseles de pólvora los dos tercios del peso de ella, alcanza por el plano docientos, y al más tiran mil.

En estas tablas se declaran los nombres de cada pieza, y lo que alcanza desde el plano hasta el sexto punto del cuadrante, y las balas que tiran.

Falconetes de dos libras de bala, tiran por el plano horizontal trescientos y veinte pasos; por el primer punto setecientos y cuatro; por el segundo, mil y cuatrocientos y ocho; por el tercero, dos mil y doscientos y doce; por el cuarto, dos mil y seiscientos y cuarenta; por el quinto, dos mil y novecientos y setenta; por el sexto, tres mil y doscientos.

Falcones de tres a cuatro por el plano horizontal tiran cuatrocientos pasos; por el primer punto, ochocientos y ochenta; por el segundo, mil y setecientos y setenta; por el tercero dos mil y seiscientos y cuarenta; por el cuarto, tres mil y quinientos; por el quinto, tres mil y setecientos y doce; por el sexto cuatro mil.

Medios sacres de cinco a seis libras, por el plano horizontal, cuatrocientos y cincuenta pasos; por el primer punto, novecientos y noventa; por el segundo, mil y novecientos y ochenta; por el tercero, dos mil y novecientos y setenta; por el cuarto tres mil y setecientos y veinte y cuatro; por el quinto, cuatro mil y ciento y setenta y seis; por el sexto, cuatro mil y quinientos.

Sacres de siete a ocho libras por el plano horizontal quinientos pasos; por el primer punto, mil y ciento; por el segundo, dos mil y doscientos; por el tercero, tres mil y trescientos; por el cuarto, cuatro mil y ciento y veinte y cinco; por el quinto, cuatro mil y seiscientos y cuarenta; por el sexto, cinco mil.

Medias culebrinas de diez libras por el plano horizontal, quinientos y cincuenta pasos; por el primer punto, mil y doscientos y diez; por el segundo, dos mil y cuatrocientos y veinte; por el tercero, tres mil y seiscientos y treinta; por el cuarto, cuatro mil y quinientos y treinta y siete; por el quinto, cinco mil y ciento y cuatro; por el sexto, cinco mil y quinientos.

Medias de doce libras por el plano horizontal, seiscientos pasos; por el primer punto, mil y trescientos y veinte; por el segundo, dos mil y seiscientos y cuarenta; por el tercero, tres mil y novecientos y sesenta; por el cuarto, cuatro mil y seiscientos y cincuenta; por el quinto, cinco mil y setecientos y cuarenta y seis; por el sexto, cinco mil y setecientos.

Las de quince por el plano horizontal seiscientos y cincuenta pasos; por el primer punto, mil y cuatrocientos y treinta; por el segundo, dos mil y ochocientos y setenta; por el tercero, cuatro mil doscientos y noventa; por el cuarto, cinco mil y ciento y cincuenta; por el quinto, cinco mil y setecientos y veinte; por el sexto, seis mil y ciento y ochenta.

Culebrinas de diez y ocho por el plano horizontal seiscientos pasos; por el primer punto, mil y cuatrocientos y ochenta y siete; por el segundo, dos mil y novecientos y setenta y cuatro; por el tercero, cuatro mil y setecientos y cincuenta y nueve; por el cuarto, cinco mil y novecientos y cuarenta y cuatro; por el quinto, seis mil y seiscientos y cuatro; por el sexto, seis mil y ochocientos.

Las de veinte por el plano horizontal seiscientos y veinte; por el primer punto, mil y quinientos y setenta; por el segundo, tres mil y ciento y veinte; por el tercero, cuatro mil y novecientos y noventa y cuatro; por el cuarto, cinco mil y novecientos y ochenta y seis; por el quinto, seis mil y quinientos y ochenta y cuatro; por el sexto, siete mil y veinte y dos.

Las de veinte y tres por el plano horizontal, ochocientos; por el primer punto mil y setecientos y treinta y tres; por el segundo tres mil y cuatrocientos y sesenta y seis; por el tercero, cinco mil y quinientos y cuarenta y seis; por el cuarto, seis mil y cuatrocientos y sesenta y nueve; por el quinto, siete mil y ciento y quince; por el sexto, siete mil trescientos y cincuenta y cinco.

Las de veinte y cinco por el plano horizontal, novecientos; por el primer punto, mil y novecientos y ochenta; por el segundo, tres mil y novecientos y sesenta; por el tercero, cinco mil y novecientos y cuarenta; por el cuarto, seis mil y seiscientos y ochenta y dos; por el quinto, siete mil y ciento y veinte y siete; por el sexto, siete mil y doscientos y sesenta y nueve.

Cuartos cañones de diez libras de bala tiran por el plano horizontal quinientos pasos; por el primer punto, mil y treinta y tres; por el segundo, dos mil y setenta y seis; por el tercero, dos mil y setecientos y cincuenta y cuatro; por el cuarto, tres mil y doscientos y trece; por el quinto, tres mil y cuatrocientos y veinte y siete; por el sexto, tres mil y cuatrocientos y cuarenta.

Tercios de a diez y seis por el plano horizontal, seiscientos pasos; por el primero punto, mil y doscientos y ochenta; por el segundo, dos mil y quinientos y setenta; por el tercero, tres mil y cuatrocientos y trece; por el cuarto, tres mil y novecientos y ochenta y uno; por el quinto, cuatro mil y doscientos y sesenta y cuatro; por el sexto, cuatro mil y trescientos y ochenta y siete.

Medios de a veinte por el plano horizontal setecientos; por el primero punto, mil y quinientos y cuarenta; por el segundo, tres mil y ochenta; por el tercero, cuatro mil y ciento y seis; por el cuarto, cuatro mil y ochocientos y noventa; por el quinto, cinco mil y doscientos y diez y seis; por el sexto, cinco mil y trescientos y ochenta y nueve.

Los de veinte y cinco por el plano horizontal setecientos y cincuenta; por el primero punto, mil y setecientos; por el segundo, tres mil y cuatrocientos; por el tercero, cuatro mil y quinientos y treinta y tres; por el cuarto, cinco mil y doscientos y ochenta y ocho; por el quinto, cinco mil y seiscientos y cuarenta; por el sexto, cinco mil y ochocientos y treinta.

Cañones de treinta por el plano horizontal, ochocientos; por el primero punto, mil y ochocientos y sesenta y seis; por el segundo, tres mil y cuatrocientos y veinte y uno; por el tercero cuatro mil y doscientos y veinte y siete; por el cuarto, cuatro mil y seiscientos y treinta y seis; por el quinto, cuatro mil y ochocientos y catorce; por el sexto, cuatro mil y novecientos.

Los de treinta y cinco por el plano horizontal, ochocientos y cincuenta; por el primer punto, dos mil y cuarenta; por el segundo, tres mil y quinientos y setenta; por el tercero, cuatro mil y doscientos y ochenta y cuatro; por el cuarto, cuatro mil y seiscientos y trece; por el quinto, cuatro mil y setecientos y setenta y seis; por el sexto, cuatro mil y ochocientos y treinta y cuatro.

Los de cuarenta por el plano horizontal, novecientos; por el primer punto dos mil y doscientos y veinte; por el segundo, tres mil y setecientos; por el tercero, cuatro mil y trescientos y diez y seis; por el cuarto, cuatro mil cuatrocientos y nueve; por el quinto, cuatro mil y quinientos y setenta y siete; por el sexto, cuatro mil y seiscientos y veinte y dos.

Los de cuarenta y cinco por el plano horizontal, novecientos y cincuenta; por el primer punto, dos mil y cuatrocientos y cuatro; por el segundo, tres mil y ochocientos y cuatro; por el tercero, tres mil y novecientos y cuarenta y siete; por el cuarto, cuatro mil y quinientos y sesenta y cuatro; por el quinto, cuatro mil seiscientos y cincuenta; por el sexto, cuatro mil setecientos y veinte y ocho.

Los de cincuenta por el plano horizontal, mil; por el primer punto, dos mil y seiscientos; por el segundo, tres mil y novecientos; por el tercero, cuatro mil y trescientos y ochenta y seis; por el cuarto, cuatro mil y quinientos y treinta y dos; por el quinto, seis mil y seiscientos y veinte y dos; por el sexto, cuatro mil y seiscientos y cincuenta y cinco.

Los de setenta por el plano, mil y ciento; por el primer punto, dos mil novecientos y treinta y dos; por el segundo, cuatro mil y ciento y cincuenta y dos; por el tercero, cuatro mil seiscientos y trece; por el cuarto, cuatro mil y seiscientos; por el quinto, cuatro mil y seiscientos y setenta.

Cómo se sabrá de qué género es cada pieza.

Tómese el diámetro del ánima de la pieza con el compás de puntas derechas y véase cuántos de este diámetro tiene de largo, midiendo desde la faxuela que está detrás del fogón hasta el fin del brocal; y adviértase que todas las que fueren largas de veinte y ocho diámetros arriba, son de género de Culebrinas, y las de diez y siete a veinte y dos, de Cañones, y las de doce a catorce de Pedreros.

Regla para dar a cada pieza su propio nombre.

Y para saber su nombre acúdase con el dicho diámetro al Calibre, y pongan la una punta del compás en el principio de él, y con la otra vea en que número señala, y aquel es el peso de su bala, teniendo atención que si fuere la tal pieza de género de Culebrina o de Cañones se le ha de buscar el peso de su bala en la graduación de balas de fierro, y si es de género de Pedreros, en las balas de piedra, con lo cual y con advertir en que género de Culebrinas.

Nombres del género de Culebrinas.

Llaman Falconetes a las piezas que demandan balas de una a dos libras; Falcones a las de tres a cuatro; Medios Sacres de cinco a seis; Sacres de siete a ocho; Medias Culebrinas de nueve a diecisiete; Culebrinas Reales de diez y ocho a veinte y cinco; Culebrinas dobles de veinte y seis arriba.

Nombres del género de Cañones.

Y en género de Cañones, Cuartos Cañones a los que demandan bala de nueve a trece; Tercios de catorce a diez y ocho; Medios de diez y nueve a veinte y nueve; Cañones ordinarios de treinta a treinta y nueve; Cañones Reales de cuarenta a setenta (sic) [sesenta] y nueve; Cañones dobles de setenta arriba.

Nombres del género de Pedreros.

En el género de Pedreros, Cuartos a los que demandan balas de piedra de seis a diez libras; Tercios de doce a diez y ocho; Medios de diez y nueve a veinte y nueve; Cañones a los de treinta a cuarenta, y a los de aquí a ciento Morteretes, y los de ciento arriba Trabucos. Estos Morteretes y Trabucos no son más largos que de tres hasta cinco diámetros de su ánima.

Regla para saber si las piezas están con la razón de metal que les toca.

Razón de género de Culebrinas.

Y queriendo saber si están con la razón de metal que les pertenece, se tome el diámetro de la pieza por delante del fogón, y por delante de los muñones junto a ellos, y por el cuello, junto con su brocal; y puestos cada uno de estos diámetros aparte, se vea cuantas veces cabe el diámetro de su ánima en cada uno de ellos, advirtiéndose que las piezas de género de Culebrinas han de tener en el diámetro de junto al fogón tres del de su ánima, y la quinta parte de uno; y en el de junto a los muñones, dos y dos tercios; y en el cuello dos; y del fogón a la faxuela, que está detrás de él, uno y un cuarto.

Razón de género de Cañones.

Y las del género de Cañones, en el fogón dos y siete ochavos de uno; y en los muñones, dos y medio; y en el cuello uno y tres cuartos; y del fogón a la faxuela, uno.

Razón de género de pedreros.

Las de género de pedreros, en el fogón dos; y en los muñones uno y cuatro quintos; y en el cuello uno y medio; y del fogón a la faxuela, medio. Y adviértase que estas piezas del género de Pedreros son todas encampanadas y encamaradas.

Y porque demás de las piezas dichas en los dos géneros, hay otras que difieren en la distribución de sus metales, a las dichas se advierte que las que se hallaren ser largas de veinte y dos a veinte y siete diámetros, si estuvieren conformes en la distribución de metales con las del género de Culebrinas, se llaman Bastardos de este género. Y si estuvieran con las del género de Cañones, se llaman Culebrinados, y dárseles ha el nombre que su bala despidiere, añadiéndole si es Culebrinado o Bastardo (como si dixésemos): hallóse una pieza de doce libras de bala, y era larga de veinte y cuatro a veinte y seis diámetros, y conforme en la distribución de sus metales, a las del género de Cañones, esta tal será cuarto cañón Culebrinado. Y si fuere conforme en su distribución a las de género de Culebrinas, será media Culebrina Bastarda; y en esta conformidad a todas las demás.

Buzacos, qué piezas son y cómo se ha de usar de ellas.

Y porque hay otra diferencia de piezas, a quien por su extraña hechura llaman Buzacos, ó Corcovados, las cuales son largas de trece a quince diámetros, y encampanadas; tienen en el fogón dos diámetros y medio, y donde comienza su campana, dos y tres cuartos; y por delante de los muñones,

dos y medio, y en el cuello dos. Y son de tanto efecto sus alcances como las del género de Culebrinas, y aventajan de ellas y de todas las demás que sean sus semejantes en bala; en su retirada son muy furiosas, y rompen los encabalgamientos, por lo cual y por ser como son tan cortas de longitud, no son tan a propósito para los Navíos y Galeras como las demás, aunque para en campaña y en fuerzas son mejores, y más bien recibidas, axial por ser tan fáciles para marchar, como por alcanzar tanto con sus tiros, y ser de gran efecto su batería y hay entre ellas asimismo cuartos, tercios, medios y enteros, como en los demás géneros, no embargante que están agregadas al género de Cañones; dárseles ha de pólvora para infación (*sic*), dos tercios del peso de su bala, y no más.

A las piezas de género de Culebrinas, que se hallaren con la razón de metales dicha en su género, mientras la bala que demandaren no fuere de más peso que de una libra a ocho, se les dará el peso de su bala de pólvora; y de nueve a diez y siete, cuatro quintos; de diez y ocho a veinte y cinco, tres cuartos; y de veinte y seis arriba, dos tercios.

Y siendo de género de Cañones, a las de nueve a diez y ocho, los dos tercios del peso de su bala; y de diez y nueve a veinte y nueve, tres quintos; y de treinta arriba, la mitad del peso de su bala.

Y si fueren de género de Pedreros, mientras su bala no fuere de más peso que de diez y ocho libras abaxo, la mitad del peso de su bala; y de diez y nueve a veinte y cinco, los dos quintos; y de aquí arriba el un tercio.

A las piezas de fierro colado se les baxe un quinto de pólvora de estas cantidades dichas, advirtiendo del género que son, y que estén con el metal que conforme a su género les pertenece.

Y porque sucederá hallar algunas piezas faltas en distribución de sus metales de la razón dicha, a las cuales conviene regularles la pólvora conforme al metal que tuvieren: Digo, que se vea la parte que les falta, y esta parte se vea cuántas veces cabe en el diámetro de su ánima, y supuesto que cupo cuatro veces, se tendrá la tal pieza por falta de un cuarto de metal, y se le quitará una cuarta parte de la pólvora que se le había de dar cuando no fuera falta, y así se hará si le faltare quinto o sexto, o otra cualquier parte. Y tengan los Artilleros muy en la memoria esta regla, que es la más necesaria para asegurarse de que no revienten las piezas por pólvora demasada, que es la principal y más ordinaria causa por donde revientan.

Y porque asimismo hay otras causas y efectos por donde las piezas suelen reventar, si el Artillero no las advierte y previene con discreción, diré las más ordinarias y peligrosas.

Revientan por no quedar hecho un cuerpo pólvora, bocado y bala, de tal manera que no haya lugar vacío entre ellos, y porque de haberlo resulta el peligro de reventar respecto del viento que en aquel vacío hay.

Lo mismo sucederá cuando tenga dentro del ánima algún cuchillo, o clavo, o otra cualquier cosa que sea de hierro y tenga punta, y esté la punta hacia la bala, es muy sin duda que ha de reventar, porque de fuerza la ha de tomar la bala debaxo de sí al tiempo de salir, y como es el hierro más fuerte que el bronce, es forzoso que abra y reviente.

Y al mismo peligro está la que tiene escarabajos, que les llaman así a unas oquedades que suelen quedar en el progreso del ánima, y estas son muy peligrosas, y más si están de los muñones hacia el fogón, porque demás de la sujeción en que está la pieza que los tiene a reventar, son muchas veces causa de que peligren los Artilleros, porque suele quedarse en aquellas oquedades, al tiempo que se dispara, alguna parte del bocado que se pone encima de la pólvora, encendido, y el artillero bisoño que la torna a cargar sin reconocerlo, y prevenirlo, es causa de que tome fuego la pólvora con que la va cargar, y matarlo o llevarle los brazos como ha sucedido muchas veces; y esto se podrá prevenir con tapar la boca y el fogón cuando se acaba de disparar, respecto de lo cual se apagará si algo quedó dentro; y tengo por mejor que no se usase de semejantes piezas, si la necesidad no obliga.

Asimismo es necesario que el Artillero sepa reconocer su pieza por de dentro del alma, y ver si tiene algún escarabajo, o tronadura; y esto se podrá ver de una de dos maneras: o con un espejo puesto delante de la boca de la pieza, y que le dé el Sol estando por la parte contraria, que de esta suerte la claridad del Sol entrará dentro de la pieza, y la reconocerá, y verá muy a su satisfacción; y también podrá hacer la misma diligencia con un cabito de vela, o candelilla encendida, y puesta en un asta de un cargador, y esta la irá metiendo poco a poco por de dentro del alma de la pieza, y así podrá ver, y visitar; regla muy importante para asegurarse de muchos riesgos.

Y asimismo es bastante causa no estar el ánima de medio a medio de los metales de la pieza, de tal manera que esté guarnecida por igual con el macizo de ellos; porque de no estarlo, es forzoso que

hacia aquella parte donde estuviere inclinada el ánima haya menos metal; de donde resultará que la pieza reviente, si el Artillero no lo previene, y le regula la pólvora conforme a la parte más flaca.

Esta es regla muy curiosa, y así es importante que el Artillero sepa usar de ella, y reconocer si la pieza tiene el alma situada medio a medio de los metales, o si los tiene corridos; y esto se reconoce con dos reglas paralelas, una que entre por de dentro del alma de la pieza, bien ajustada, y otra por la parte de fuera, que se ponga nivelada, y que asiente sobre la faxuela que está detrás del fogón, y por delante de la boca de la pieza se afijarán las dos reglas con dos barrotes, y en la regla que está por la parte de fuera se pondrán tres pernetes, que con sus puntas lleguen al metal de la pieza, el uno por en derecho del fogón, y el otro por delante de los muñones junto con ellos, y el otro por el cuello, y la pieza puesta sobre dos polines, se irá revolviendo con unos espeques, y si las puntas de los pernos toparen en el metal, y hicieren fuerza, es señal de que allí sobra metal, y si no llegaren las puntas al metal de la pieza, y quedare hueco, es señal de que allí falta metal, y para reconocer esta falta tómesese con el compás qué hay desde las puntas de los pernos a la pieza, y véase este tamaño cuantas veces cabe en el diámetro del alma de la dicha pieza, y si cupo cinco, o seis, o más, tenga la tal pieza por falta de metal un quinto, o un sexto, la otra cantidad mayor o menor, y esto se le regulará de la pólvora que la tal pieza demandare; y esta regulación es más precisa que la reconocida con el compás de puntas corvas, porque la otra falta es en toda la circunferencia de la pieza, y esta es en una parte, y así es más preciso el riesgo de reventar esta tal pieza.

[Causas de tirar avieso. La primera]

La primera y más ordinaria causa es por no estar el ánima de la pieza de medio a medio de los metales de ella, de donde resulta no ser la puntería cierta, respecto de que siempre se procura de poner, y se pone la visual por el medio y parte más alta de la pieza, enderezándola a la cosa a quien quieren tirar, y estando el ánima desviada de este medio, es forzoso que se crucen las dos líneas, la visual y la de la bala, y que cada una vaya a su puesto; y así se ha de procurar de buscar el medio del ánima de la pieza, y hacer la puntería con él, no embargante que esté fuera del medio y centro de la pieza, porque de esta suerte serán ciertos los tiros.

La segunda.

Asimismo es causa bastante cuando tiene el fogón delantero, que se entiende estar desviado del fin y término del ánima; de lo cual resulta que la pieza se mueve antes de despedir la bala, y moviéndose, es forzoso que se mueva la línea visual del blanco donde está puesta, y dé la bala en otro lugar, demás de que son las tales piezas muy furiosas, y rompen las cureñas, y se retiran demasiado. El remedio que esto tiene es cerrarle aquel fogón, y abrirle otro que esté en el término y fin del ánima.

La tercera.

También es causa bastante cuando los muñones no están en su lugar, que es a los tres séptimos del largo de ella, medidos en la faxuela que está detrás del fogón a ellos, porque de estar a menos distancia, resulta cabuzar la pieza, que es baxar la boca al tiempo que se dispara, a cuya causa da baxo con su tiro. Y esto se suele remediar con ponerle algún contrapeso en el cascabel, o casa de la culata, que sea bastante para quitar esta causa. Y será asimismo inconveniente cuando los dichos muñones no estén sentados por línea recta el uno con el otro, porque no estándolo no podrán batir en los pernos coxines de la cureña por igual.

Y aquel que estuviere más desviado ha de llevar la boca de la pieza tras sí, y así dará avieso hacia aquella parte. Y este se puede remediar con ocupar el vacío que hubiere entre el muñón y el perno coxín con alguna cosa de hierro que lo tenga en su punto.

La cuarta.

Asimismo es causa de errar el tiro cuando la frente de la boca de la pieza no está aserrada y cortada por escuadría, de tal manera que no tenga más alto a una parte que a otra; porque de tenerlo, es forzoso que dé avieso hacia la parte que tiene menos metal. Y lo mismo hará cuando le falte algo de los bordos de la boca, dará avieso hacia donde estuviere la falta.

Y si la plataforma, o planchada en que está plantada la pieza no fuere hecha a un peso y nivelada de tal manera que no corra a ninguna parte, es forzoso que dé avieso hacia la parte alta, respecto de que la rueda que corre por ella ha de caminar más, y llevarse la boca de la pieza tras sí, porque tiene menos peso que la que está en lo baxo. Y lo mismo sucederá cuando sea la una rueda mayor que la otra, pues la mayor ha de andar más, y llevar la boca de la pieza tras de sí, y dar alto cuando acierte a hallar la contera de la cureña algún vacío donde caer, antes que despida la bala; porque cayendo la contera, se levanta la boca de la pieza, y ha de dar alto; y por el contrario, cuando hallase alguna cosa que levantase la contera, dará baxo, por que se baxará la boca de la pieza; demás de lo cual es asimismo bastante causa para que se pierda la línea de la puntería, y dé en diferente puesto, cuando la rueda hallase alguna cosa en que reparar, al tiempo del correr dará avieso hacia la parte contraria de la rueda que reparó.

[Lo que debe hacer el Artillero]

Lo primero, reconocer la pieza con que ha de tirar, y la distancia que hay de donde se tira a la cosa que se tira.

Lo segundo, la calidad de la pólvora con que ha de tirar, la cual ha de procurar sea enxuta y buena.

Lo tercero, con qué bala, si es redonda, o de cadena, navaja, diamante o cabeza de perno; porque tanto cuanto es mayor el volumen y peso de la bala, tanto menos alcanza, así por no poder romper el viento con la facilidad de las redondas, como por ser de más peso; y en caso que sean redondas, se ha de advertir que si fueren de diferentes metales lo serán en sus alcances, como lo han de ser en su peso, no embargante que sean vaciadas por un molde, o darles el resguardo que convenga, conforme a la gravedad y peso de cada una; y las que fueren de cadena, navaja, diamante, y otra cualquier suerte, fuera de las redondas, se guarnezcan con filásticas, o con otra cosa, y se les haga un globo semejante al ánima de la pieza, o al diámetro que hicieren las dos medias balas juntas, y a las de diamante en la una punta y en la otra un zoquete de madera, lo cual se hace, y es muy conveniente, porque con ello se asegura de que no se empachen las cadenas o navajas al tiempo de disparar dentro de la pieza, de manera que la pongan en condición de reventar, como ha sucedido. Y ofreciéndose tirar con lanterna de balas de mosquete, o dados de hierro, u otra cualquier cosa, no se les eche más peso de lo que pesare la bala que la pieza demanda, porque de darles más la podrán reventar.

Lo cuarto, los movimientos que hace el Navío, respecto de la inquietud del mar, mirando por el raso de los metales de la pieza con que ha de tirar al Navío contrario, y considerar lo que de él encubrió cuando bajó la ola del mar, y lo que descubrió cuando tornó a levantarse, procurando que se dé fuego a la pieza de manera que sea en aquella época de quietud que entre una y otra ola suele haber, a quien llaman los marineros callada, o cuando acabe de baxar el balance, de tal manera que salga la bala al tiempo que comienza a levantarse el Navío, para que halle el cuerpo del contrario y no dé en el agua, porque de dar en el agua resulta la bala por alto, sin hacer efecto. Y puesto caso que sea forzoso tirar yendo el Navío amurado, para asegurarse de que no den las balas en el agua, o que no se vaya por alto, se mandará largar la escota de sotavento, o mandar al timonel que eche el timón a orza lo que bastare para que enderece el Navío, teniendo cuenta de que se dispare al tiempo que acaba de enderezar, porque luego se torna a cazar la escota, y no se pierda de hacer camino, en especial si van procurando de ganar al enemigo al barlovento; la cual diligencia puede asimismo hacer el Piloto con el timón, sin que se alargue la escota.

Otros muchos advertimientos se me ofrecen, los cuales dexaré en silencio, lo uno porque hablo con marineros, que tienen bien entendido lo que se puede ofrecer, y lo otro porque a los demás serán de poco fruto mientras no cursaren el arte de la mar.

Regla para enmendar los aviesos altos o baxos, cuando se tira en tierra, y sacar el vivo a su pieza.

[Primera]

Habiéndose de tirar en tierra, donde no hay los movimientos que en la mar, ni puede haber cosa que impida a que el Artillero dexese de dar muestras de lo que sabe, pues está fixo el asiento de la pieza, y la cosa a que se tira, salvo si se tira de la tierra a la mar a cosa que vaya navegando, o en tierra a cosa que vaya andando, que en tal caso también podrá tener el Artillero excusa cuando no le acierte, como

la tiene en la mar, respecto de los movimientos de ella; mas habiendo de tirar de cosa fixa a cosa que asimismo lo sea, como es de tierra a un Navío surto, o a una muralla, es justo que dé muestras que tira de ciencia, y no a caso.

Y para esto es necesario que ante todas las cosas sepa sacar el vivo a la pieza con que hubiere de tirar al blanco, que se hace de esta manera. Tome con el compás de puntas corvas el diámetro de la pieza por lo más alto de la faxuela que está detrás del fogón, y este señale sobre una tabla, y luego tome el diámetro de la joya por lo más alto de sus faxuelas, y este métalo en el que tomó por detrás del fogón, y lo que fuere mayor el primero pártalo por medio con el compás de puntas derechas, y esta mitad de cera o de barro póngala encima de la joya de la pieza en lo más alto para hacer la puntería por encima (que este es el vivo) y sin esta prevención no se dará en el blanco, porque las dos líneas, la visual y la de la bala se cruzarán en el camino, y la visual irá baxa, y la de la bala alta.

Y así lo que ha de hacer después de cargar la pieza es procurar de asestarla por el raso de sus metales a la cosa que tira, teniendo cuidado que esto sea por el medio y parte más alta de la faxuela que está detrás del fogón, y por el medio y parte más alta de la que está en la joya de la boca; y hecho esto señale el asiento que la cureña tiene, para que después de haberla disparado se acierte a poner en el mismo lugar, el cual es forzoso haya perdido, respecto de haberse retirado cuando se disparó, y dispare su pieza; y en caso que no diese la bala donde se pretende, torne a cargar, y ponga la cureña en el puesto que estaba cuando se disparó; y asestada de la misma manera, y habiendo sido el tiro avieso, ha de ir buscando el golpe que la bala dio con la línea visual, moviéndola de la del medio y parte más alta de la faxuela que está detrás del fogón hacia la parte contraria del golpe de la bala; como si dixeremos, dio a la mano derecha, irse desviando a la siniestra lo que bastare, hasta que con ella halle el golpe que ha dado la bala, y en el punto que lo halle haga una señal, poniendo un poquito de cera, ó otra cosa semejante que se pueda quitar, y luego mande mover la contera de la cureña hacia la parte donde está el golpe de la bala, lo que bastare, para que la línea que está en él venga a estar en la cosa que se tira, y entonces puede disparar su pieza, seguramente de que está enmendado aquel avieso (sic) [avieso], con precisa regla, lo cual verá por el golpe de la bala, que si lo ha enmendado con cuidado, es forzoso dé en el blanco a do se tira.

Segunda.

Y en caso que dé alto, y derecho, hará que en la faxuela de la boca, por la parte que hace la puntería, le vayan levantando alguna cosa, como es un poco de candelilla de cera, ó otra cosa semejante, para que por encima de ella él vaya levantando la línea visual, todo lo que bastare, hasta ponerla en el golpe que la bola dio, y hecho esto, hará que vayan levantando la culata de la pieza, y poniéndole cuñas debajo lo que bastare, para que la línea que va por encima de la cera al golpe de la bala venga a estar en el blanco, o cosa a que se tira, y entonces la puede disparar seguramente de que tiene enmendado, de manera que se echa de ver que tira de ciencia, y no a caso.

Tercera.

Y supuesto que diese bajo, ha de ir levantando la línea visual por encima de la faxuela del fogón, todo lo que bastare para hallar el golpe de la bala, y luego hará que vayan sacándole las cuñas a la pieza, de manera que baje su culata, hasta que la línea que por encima de la cera estaba en el golpe venga a estar en el blanco a que se tira, y entonces puede seguramente dispararla, y esté seguro que habrá enmendado con precisión su tiro, y de que estas son las reglas precisas y ciertas que hoy se saben para enmendar los aviesos altos, o bajos. Y no se espanten de que con el primero ni segundo tiro no se acierte al blanco, que por eso se dice que el primer tiro es de la pólvora, porque con él ha de reconocer la fuerza y bondad de ella, y ver si es floja o soberbia; y el segundo de la pieza, porque asimismo ha de reconocer con él sus defectos, para prevenirlos y enmendarlos; y el tercero del Artillero, con el cual está obligado a dar en el blanco, o pena de quedar por ignorante.

Orden de cortar Cargadores.

Los Cargadores, que por otro nombre llaman Cucharas, instrumento con que se cargan las piezas, se harán con esta orden: Ante todas cosas se reconozca la pieza a quien hubiere de hacer Cargador, y se vea si es encampanada, o encamarada, y en caso que no lo sea, tome el diámetro de su ánima, y con

él se vea en el Calibre qué número alcanza por la graduación de balas de fierro, y señalando de cinco libras abajo, se le quite de cada seis onzas una; y si es de seis libras arriba, hasta veinte y cinco, de cada seis libras una; y si de veinte y cinco arriba, hasta cincuenta, de cada ocho una; y de aquí a ciento, de cada diez una, lo cual se hará en este manera. Supuesto que señalo en el número seis, recogerse ha el número cinco; y si en el de veinte y cinco, al veinte y uno; y si en el de cincuenta, a cuarenta y cuatro; y si en el de ciento, a noventa; y a este respecto baxar de cualquiera de los demás números, lo cual se hace para que el Cargador quede con el viento que conviene, y pueda entrar con facilidad a poner la pólvora en el término del ánima de la pieza, y con este diámetro tracen el Cargador en esta forma. Darle han a lo que ha de rodear el zoquete en que ha de estar clavado tres diámetros y el séptimo de uno, y de ancho uno, y estos tres y un séptimo repartirán en cinco partes iguales, y las tres de en medio será el ancho que ha de tener la caña con que se toma la pólvora; y porque es muy ordinario que la pólvora que le toca a cada pieza se ponga en dos veces dentro de ella, así porque queda más bien aplicada, como por comodidad del que la carga, digo, que el Cargador que quisieren que en dos veces tome tanta pólvora como es el peso de la bala de fierro que demanda su pieza, sea largo de cuatro diámetros y medio, sin hacer caso de lo que clava en el zoquete; y si fuere para los cuatro quintos, quitarle un quinto de este largo; y si para los tres cuartos, un cuarto; y a este respecto cualquiera otra parte; advirtiendo que si el Cargador se hiciere para pieza encampanada, se disminuirá de la punta, conforme a la disminución de la campana, y que lo que disminuyere se crezca de largo en proporción; que tome la cantidad de pólvora que le toca. Y los que se hicieren para piezas encamaradas, se advierte que usen del diámetro de su cámara para trazarlos, no haciendo caso del de su boca. Y asimismo se advierte que los zoquetes en que se han de clavar tengan de diámetro justo el mismo con que trazó el Cargador, teniendo cuidado que siempre vaya embebido el grueso del Cargador en el zoquete.

Orden de cortar Cartuchos.

Cartuchos son unos saquillos de lienzo, o papel, en que se pone la pólvora que le toca a cada pieza, lo cual se hace más ordinario en los Navíos y Galeras por excusar, al tiempo de la ocasión, de cargar con los Cargadores, así por el peligro que se ofrece de andar con la pólvora descubierta en semejante tiempo, como por cargarse con más brevedad con los Cartuchos, los cuales se hacen de esta manera.

Tómese el diámetro del ánima de la pieza y désele el viento que a los Cargadores, y con él vayan al lienzo, o papel, y den tres diámetros para el ancho, y cinco para el largo, y corten en esta forma el lienzo, y dóblenlo, y doblado se le corten las puntas de la una parte, de manera que quede en redondo, y cósanlo, y con el Cargador con que se carga la pieza para quien se hace el Cartucho, le pongan dentro la pólvora que le pertenece, y dexándole bien apretado, lo aten, y señalen con el número del peso de la bala de la pieza, para hallarle con facilidad cuando sea menester.

Las balas conviene que no sean justas con el ánima de la pieza, sino que tengan alguna disminución, y que esta sea en proporción conveniente para lo cual usarán de esta regla.

Tómese el diámetro del ánima de la pieza y véase el número que alcanza en el Calibre, y siendo de treinta y dos abaxo, se le quite de cada ocho libras una para el viento; como si dixesemos, tuvo de ánima ocho, he de darle la bala de siete; y si tuvo de diez y seis, de catorce; y si de treinta y dos, veinte y ocho; y a este respecto de cualquier número que sea de aquí abaxo; y siendo el diámetro del ánima de treinta y dos arriba, hasta setenta y cuatro, de cada diez libras una; y de setenta y cuatro a ciento, de cada once una.

Lo cual se acostumbra a hacer y se hace, así por las imperfecciones que suelen tener las balas, como por otros respectos, y porque es de muy grande alivio para la artillería aquel poquito de lugar vacío que queda entre la bala y la pieza, a quien llaman viento, respecto de que por allí se exhala alguna parte de la furia del fuego que nace de la pólvora; y esto es gran parte para que la artillería no trabaje tanto, ni se caliente tan presto, demás de otros muchos inconvenientes que con ello se excusan y atajan.

Inconvenientes que se suelen ofrecer, y ser parte para impedir que se use de la artillería.

Ha sucedido muchas veces ir el Artillero a disparar la artillería y hallarla clavada; que se entiende tener el fogón clavado con algún clavo, de tal manera que es imposible poder usar de él; lo cual suele ser prevención, hecha por parte del enemigo, para más a su salvo poder acometer y dar asalto.

Y a esto se ha de acudir con este remedio, que es con gran diligencia cabuzar la tal pieza y sacarla la bala con un Gorguz, ó otra cosa que tenga punta, pasado el bocado que está encima de la pólvora,

procurando que sea por la parte de abaxo. Y hecho esto, tomar la lanada y entrarla por la pieza hasta que llegue al bocado, y tirar con fuerza hacia fuera; lo cual se hace para que el viento que resulta del movimiento de la lanada chupe y traiga a sí parte de la pólvora que esté en la pieza, por el lugar que hizo el Gurguz y luego tómesese pólvora menuda en el cargador y vayan tendiendo desde la boca al bocado un reguero sutil y pónganle la bala que sea algo más pequeña de lo que le pertenece, y hagan su puntería, y denle fuego por un lado de la boca, y verán como salen de la misma manera que si se le diera fuego por el fogón; y siendo necesario tirar más tiros antes de abrirle el fogón, se tenga cuidado de ponerle un cañuto, que esté abierto por ambas partes, asido a la parte de abaxo del bocado que se pusiere encima de la pólvora, y este cañuto vaya por la parte de adentro untado con pólvora mojada, con lo cual, y con tenderle pólvora de la boca al bocado, como está dicho, y usando de los demás advertimientos, se podrán tirar todos los tiros que se ofrecieren, como si le dieran fuego por el fogón.

Y porque asimismo suele ofrecerse otro impedimento, que es muy semejante a este, y sucede las más veces por descuido de los Artilleros, o de sus ayudantes, que es atravesar la bala en el ánima de la pieza antes que la llegue a su lugar, y no ser poderosos a pasarla adelante, ni a sacarla fuera, de donde resulta quedar la pieza impedida, y a peligro de reventar si se disparase así, digo que, dando el tiempo lugar, se remediará esto con echarle por el fogón un poco de agua, la que bastare para destemplan la pólvora que la pieza tiene, y luego limpien y enxuguen muy bien el fogón, y cébenlo con pólvora enxuta, y cabuzar la pieza, y denle fuego, y echará la bala de sí y no recibirá la pieza daño, respecto de estar la pólvora destemplada. Y en caso que el tiempo no dé lugar a hacer esta diligencia, o que porque el enemigo no sienta el inconveniente y se aprovecha de la ocasión, o que por no dexarle pasar sin tirarle, digo que se tome un poco de barro que esté amasado, y en caso que no lo haya, alguna tierra menuda, bien humedecida, y se le ponga un cargador de ella sobre la bala, y con el atacador se golpee y aplique contra ella, de manera que no quede lugar por donde pueda pasar el fuego a la otra carga que tiene la pieza, y se le tome la razón de metal que por este lugar tiene, y respectivamente se le dé la pólvora que pertenece, conforme al metal que por esta parte representa, poniéndole el bocado con el cañuto, como está dicho, y haciendo las demás diligencias que en la pieza clavada, se podrán tirar todos los tiros que se ofrecieren, teniendo cuidado de ir requiriendo y golpeando a cada tiro el barro ó tierra que esté sobre la bala. Otros muchos inconvenientes se ofrecen que poder avisar, aunque aquestos son los mayores, y más ordinarios, y adonde más requiere el remedio.

De qué y cómo se hace la pólvora, cómo se ha de conocer la que es mejor y de más fuerza.

Pólvora es una mistura hecha de salitre, azufre, carbón y agua, que son los cuatro elementos, la cual se hace de esta forma: Tómate de salitre refinado seis partes, y de azufre que sea limpio de toda viscosidad una parte, y otra de carbón, que sea de Avellano o de Saozgatillo, y muélese cada cosa de por sí, y pásenlo por una tela que sea bien tupida, y luego júntese todo y échese en un molino, o mortero de piedra, y humedézcase con agualluvia, y vase moliendo, y golpeando por espacio de doce horas, y si más le diere mejor; y queriendo ver si está para granearla, tómate un poco de aquella pasta y póngase en el envés de la mano, y con saliva váyanla ablandando, y tendiendo, y hallándola que está blanda como cebo (sic) [sebo], y sin granillos, se entienda estar para granear; échenla en un cedazo de pergamino agujereado con agujeros menudos, y vanla cerniendo, hasta que toda pasa por él, y luego tórnanla a cerner con un cedazo de cerdas, y queda la pólvora hecha grano en el cedazo, y el polvo cae abaxo. Toman este grano y enxúganlo al Sol muy bien; y para ver si está buena, y tal cual conviene, tómate cantidad de un dedal de ella, y pónese sobre un papel o tabla que esté bien limpia, y dase fuego; y si al tiempo que se encendió hizo un relámpago solo sin despedir centellas, y su humo subió junto hacia arriba, sin que el viento lo abatiese, y la tabla o papel quedó limpio, y sin calentarse, esta tal es muy buena pólvora, y está muy en su punto para cualquier efecto; y mientras no diere estas muestras de sí, se podrá volver a trabajar y moler hasta que llegue.

Orden de enxugar y refinar la pólvora.

Y porque se puede ofrecer, como se ha ofrecido en la mar, hallar la pólvora mojada al tiempo de la ocasión, lo cual podría ser bastante causa para no poderse servir de ella, aviso que, en semejante ocasión se puede enxugar con mucha brevedad, aunque sea de noche; lo cual se ha de hacer en esta forma. Lo primero mandar encender el fogón, y ponerle guardia de confianza para que no suceda algún descuido, y tomar las calderas que hubiere en el Navío y la mayor de ellas mediarla de agua de la mar,

y ponerla a hervir, y cuando esté hirviendo irán poniendo los suelos de las otras dentro del agua que hierve, lo que bastare para que se caliente bien, y sacarla fuera, donde esté desviado del fuego, y echar dentro de ella de la pólvora mojada, y darla vueltas, de manera que vaya recibiendo en sí calor de la caldera; y entre tanto ir calentando otra, en la cual se vaya pasando la pólvora que estaba en la primera; y de esta suerte ir continuando con mucha diligencia, que así la irán enxugando sin peligro de fuego, y podrán servirse de ella, sin que por su falta se pierda la ocasión.

LAUS DEO»

APÉNDICE XXIV

DIMENSIONES DE PIEZAS Y MONTAJES

Por Marcelino de Dueñas Fontán

En el cuadro que sigue incluimos medidas de piezas y montajes de campaña del primer y segundo género, según las informaciones y datos que facilitan Luis Collado (abreviado C) y Cristóbal Lechuga (abreviado L). Los cálculos están hechos para una densidad del hierro de 6,5 gr/cm³ y un viento de 1/24 del diámetro de boca.¹

Pieza, calibre, (autor) (notas)	Calibre (cm)	Diámetro boca (cm)	Diámetro ruedas (m)	Longitud pieza (m)	Longitud montaje (m)	Longitud total (m)
Culebrina, 20 lbs (C) ²	13,93	14,54	2,04	4,65	6,98	9,30
Media culebrina, 16 lbs. (C) (nota 2).....	12,93	13,49	1,89	4,32	6,48	8,64
Media culebrina, 12 lbs. (C) (nota 2).....	11,75	12,26	1,72	3,92	5,88	7,84
Media culebrina, 8 lbs. (C) (nota 2).....	10,26	10,71	1,50	3,43	5,14	6,85
Cañón, 40 lbs. (C) ³	17,55	18,32	1,65	3,30	4,40	6,05
Medio cañón 30 lbs. (C) (nota 3)	15,95	16,64	1,50	3,00	3,99	5,49
Cuarto de cañón 12 lbs. (C) (nota 3)	11,75	12,26	1,10	2,21	2,94	4,04
Culebrina, 20 lbs. (L) ⁴	13,93	14,54	1,29	5,02	5,50	8,01
Media culebrina 10 lbs. (L) (nota 4)	11,06	11,54	1,29	4,20	4,95	7,05
Cuarto de culebrina 5 lbs. (L) (nota 4).....	8,78	9,16	1,24	3,60	3,03	4,83
Cañón 40 lbs. (L) (nota 4)	17,55	18,32	1,29	3,33	4,28	5,94
Medio cañón 24 lbs. (L) (nota 4).....	14,80	15,45	1,29	3,16	4,04	5,62
Cuarto de cañón 12 lbs. (L) (nota 4).....	11,75	12,26	1,24	3,17	3,40	4,97

¹ La columna «Calibre (cm)» indica el diámetro de la pelota, deducido de la fórmula $D3=135,18866P$, en la que el diámetro está expresado en cm. y el peso P de la pelota en libras. (1 lb = 460,093 gr). La columna «Diámetro boca (cm)», dado que se considera un viento de 1/24 de dicho diámetro, está calculada multiplicando el calibre anterior por 24/23.

² COLLADO. El diámetro de las ruedas es de 14 bocas (fols. 21 y 21v). La longitud de la pieza es, en todos los casos, de 32 bocas (fol. 12). La longitud del montaje es 1,5 veces la longitud de la pieza (fols. 20 y 20v). Como longitud total se toma la longitud del montaje más media longitud de la pieza, proporción que sensiblemente se mantenía para todas las piezas, según los datos de Lechuga.

³ *Ibidem*. El diámetro de las ruedas es de 9 bocas (fol. 33). La longitud de la pieza es de 18 bocas (fol. 27v). La longitud del montaje es de 1 1/3 veces la longitud de la pieza, es decir, 24 bocas (fol. 33). Para la longitud total se sigue el mismo método indicado en la nota 2.

⁴ LECHUGA. Los calibres seleccionados del primer género son los indicados en la p. 104, y los del segundo en la p. 81. Ver «*Equivalencia de unidades*» en p. 451: 1 brazo = 55 cm, 1 onza = 4,8 cm. Diámetro de las ruedas: culebrina, media culebrina, cañón y medio cañón, 2 brazos 4 onzas (pp. 202, 210, 159 y 178); cuarto de culebrina y cuarto de cañón, 2 brazos 3 onzas (pp. 221 y 189). Longitud de la pieza en calibres (diámetros de bala): culebrina 36 (p. 85); media culebrina 38 (p.95); cuarto de culebrina 41 (p. 103); cañón 19 (p. 47); medio cañón 21 1/3 (p. 61); cuarto de cañón 27 (p. 73). Longitud del montaje: culebrina 10 brazos (p. 199); media culebrina 9 brazos (p. 209); cuarto de culebrina 5 brazos y medio (p. 219); cañón 7 brazos 9 onzas (p. 157); medio cañón 7 brazos 4 onzas (p. 177); cuarto de cañón 6 brazos 2 onzas (p. 187). Como longitud total, tras el análisis a escala de las correspondientes figuras, se toma la longitud del montaje más media longitud de la pieza (ver figuras 54, 55, 64, 69, 74 y 79 en pp. 137, 184, 193, 205, 215 y 224, respectivamente).

Los montajes o cajas, consisten en dos gruesos tablones, cuya longitud es la indicada en el cuadro, con una serie de refuerzos transversales (teleras). Los muñones de la pieza descansan en unos vaciados de dichos tablones, cerca de su extremo delantero. Algo más hacia atrás están los agujeros en los que encaja el eje de la rueda, en los montajes de dos ruedas, de tal modo que el extremo delantero del montaje y la parte más avanzada de la rueda sensiblemente coinciden. La pieza ocupa buena parte de la mitad anterior del montaje y sobresale por delante de este aproximadamente media longitud de la pieza. En las piezas navales, resultan de especial interés la longitud total, pues deben caber a bordo en sentido transversal, y el diámetro de las ruedas, que tiene influencia en la mayor o menor facilidad de manejo de la pieza y, en consecuencia, en los ritmos de fuego.

En los datos reseñados puede apreciarse que, salvo en el medio y el cuarto de cañón, las longitudes totales de Collado superan a las de Lechuga. Evidentemente, las reglas de Collado son muy generales y su aplicación da lugar a algunas medidas claramente excesivas.

Conviene precisar que las dimensiones que dan ambos autores, como hemos indicado, están referidas a piezas de campaña. Collado indica que las longitudes de las cajas, de 1,5 veces la longitud de la pieza para el primer género y 1 1/3 para el segundo, debe entenderse que son válidas cuando se dispone de suficiente espacio de maniobra, pues si no es así, como sucede en los buques, deben ser más cortas.⁵ Lechuga también lo aclara cuando indica: «No pretendo tratar de la artillería de bajeles por dar lugar a los prácticos en ella, sino de la necesaria para ganar y defender fortalezas...»⁶

El siguiente párrafo, que recogemos en el apéndice XII, de la *Instrucción Náutica para navegar*, de Diego García de Palacio, nos confirma que las piezas de mar deben tener unos montajes más cortos que las de campaña:

«Las cureñas y ruedas de esta artillería han de ser cortas, y las ruedas de una pieza y de tres palmos de diámetro, y no han de estar erradas porque sobre tabla ruedan mejor, y son suficientes, y no hacen daño en la cubierta.»

De todo ello podemos estimar que la longitud total, de pieza y montaje de la artillería de mar debía rondar los 7,5 metros para las culebrinas, los 6,5 para las medias culebrinas, y los 4,5 para los cuartos de culebrina, en tanto que en las piezas del segundo género, cañón, medio y cuarto, no debía superar en ningún caso los 5 metros.

En cuanto a las dimensiones de las ruedas, conviene acudir a dos textos para tratar de determinar el diámetro de las correspondientes a piezas de mar con montajes de dos ruedas, pues en los montajes de escaleta son menores.

El primero corresponde a San Millán:⁷

«Los encabalgamientos para la artillería se han de reconocer en esta forma... Y habiendo de servir en encabalgamiento en la mar, se habrá de tomar el altura de la porta desde el tercio hasta la cubierta, y con esta medida mirar el alto de la cureña y eje, y lo que faltare será el alto de la rueda desde el ojo al asiento.»

El segundo texto figura en el extracto del *Diálogo entre un Vizcaíno y un Montañés*, que incluimos en el apéndice XIII. Refiriéndose a un galeón de 22 codos de manga, prevé la construcción de 30 portas para las piezas de artillería, sobre lo cual aclara:

«Las portas se abrirán un codo de alto sobre la cubierta hasta el batiporte de la parte de abajo, y las que cubrieren desde la amura para la cuadra tendrán un codo y un tercio de alto abajo, y un codo y un cuarto de popa a proa; pero las de proa, mura y contramura han de tener un codo y tercio de alto, y codo y medio de popa a proa, para que se pueda hacer la apuntería para proa, y lo mismo militará en dos portas de cada banda de la cuadra, para que miren a popa en las ocasiones de pelea»... «Estas portas

⁵ COLLADO, fol. 33. Ver también doc. 1480, de 11 de abril de 1587.

⁶ LECHUGA, p. 41.

⁷ Ver *Tratado de San Millán* en FD, *Disquisiciones Náuticas*, libro sexto (*Arca de Noé*), pp. 494 y 495.

irán levantadas encima de la mar más de tres codos, con que jugará la artillería con todo tiempo...»

Teniendo en cuenta estos dos textos en relación con una culebrina de 20 libras resultaría lo siguiente:

- Altura desde el tercio de la porta a la cubierta, 80,5 cm.
- Grosor del tablón del montaje, 13,5 cm.⁸

De ello resulta, en términos aproximados, el radio de la rueda de 67 cm. y el diámetro, por tanto, 134 cm., es decir, un valor intermedio entre los dados por Collado y Lechuga para las piezas de campaña.

En cuanto al texto antes citado de García de Palacio, en el que indica que las ruedas deben tener tres palmos de diámetro, aunque dicho autor suele utilizar el «palmo menor», como se indicó en el anexo 1, es evidente que en esta ocasión se refiere al palmo de un cuarto de vara. Aun siendo así, el diámetro de la rueda resulta de 63 cm., que parece excesivamente pequeño y más propia de los montajes de escaleta.

Visto todo lo anterior, parece que los diámetros de las ruedas de las piezas de mar más pesadas debían ser próximos a los dados por Lechuga. Los estimamos en unos 130 cm., es decir, prácticamente el valor obtenido a partir de los textos de San Millán y del *Diálogo entre un Vizcaíno y un Montañés*.

En todo caso, las dimensiones de las ruedas de las piezas de mar son inferiores a las de campaña y la preocupación de los responsables de la artillería en los buques por reducir su tamaño cuando es excesivo resulta patente.⁹

A continuación se incluye un cuadro de las medidas más importantes de las piezas inglesas, que comprende los tipos según la denominación inglesa, el calibre (en cm), el diámetro de boca (en cm), el peso máximo (en kg), el peso de la pelota (en kg), el peso de la pólvora (en kg), la longitud máxima (en m), y la longitud mínima (en m).

Los datos proceden de Norton, Sheriffe,¹⁰ Lewis y Caruana. Primero se expone un extracto de las piezas de bronce en el que las cifras entre paréntesis son estimadas, y a continuación las piezas de hierro forjado y fundido.

⁸ COLLADO, fols. 20 y 20v. El grosor del tablón es equivalente al diámetro de la boca de la pieza.

⁹ Ver, por ejemplo, docs. 1980 y 4486.

¹⁰ Doc. 6969.

Piezas inglesas de bronce

Pieza	Calibre (cm)	Diámetro boca (cm)	Peso máximo (kg)	Peso pelota (kg)	Peso pólvora (kg)	Longitud máxima (m)	Longitud mínima (m)
Cannon royal	21,59	(22,26)	2756	29,95	13,61	5,18	3,87
Cannon	20,32	20,96	2632	27,22	12,25	1,47	1,47
	29,04		21,78				
Cannon serpentine	19,05	(19,64)	2165	24,05	11,34	3,81	3,81
Bastard cannon	17,78	(18,33)	1772	18,72	9,07	3,11	3,11
Demi cannon	16,51	(17,20)	1575	13,73	8,17	3,96	3,35
	15,24	15,88		14,52	10,89		
Cannon pedro	15,24	(15,71)	1181	11,00 (1)	6,35	2,03	1,22
	20,32	20,96		10,89 (1)	5,44		
Culverin	13,97	(14,67)	1772	7,86	5,44	4,47	2,28
	12,70	13,34		8,17	6,13		
Basilisco	12,70	(13,34)	1575	6,92	4,54	6,35	3,81
Demi culverin	11,43	(12,10)	1339	4,23	3,63	3,71	3,71
	10,80	11,43		4,08	2,95		
Bastard culverin	10,16	(10,75)	1181	3,18	2,83	5,08	3,05
Saker	8,89	(9,57)	551	2,42	2,95	2,84	2,64
	8,26	8,89		2,38	2,42		
Minion	8,26	(8,95)	394	1,81	1,81	2,89	2,66
	7,62	8,26		1,8	1,36		
Falcon	5,92	(6,31)	315	1,36	1,36	—	—
	6,35	6,77		1,13	0,91		
Falconet	5,08	5,72	197	0,56	0,56	2,54	1,57
	0,56		0,45				

Piezas inglesas de hierro forjado y fundido

Pieza	Calibre (cm)	Diámetro boca (cm)	Peso máximo (kg)	Peso pelota (kg)	Peso pólvora (kg)
Port piece	14,6 / 15,2	15,2 / 15,9	—	40,8 / 45,4	22,69
Demi culverin	10,80	11,43	—	40,84	29,49
Slings	12,70	13,34	—	29,49	13,61
Fowlers	12,70	13,34	—	26,24	13,12
Saker	8,26	8,89	—	23,82	18,15
Great base	—	—	340	15,88	—
Demi slings	9,53	10,16	—	13,61	6,81
Quarter slings	7,62	8,26	—	5,67	3,40
Serpentine	3,81	4,19	181	1,51	1,51
Base	3,18	3,53	91	1,54	—
	5,72	6,35	—	2,27	1,13
Robinet	2,54	2,77	136	2,27	—

APÉNDICE XXV

NOTAS SOBRE CAÑONES Y CULEBRINAS (SAN MILLÁN)

Fuente: Francisco Barado, *Historia del Ejército Español. Museo Militar*, t. II, Barcelona, Manuel Soler, 1889, Estudio séptimo, pp. 408 y 409.

«Cañones

Hasta el año 1609 en que se publicó una Real cédula ordenando quedaran reducidos á cuatro clases las piezas de artillería, sujetándose estrictamente á ellas en lo sucesivo las fundiciones, la artillería española ofrece gran variedad de piezas fabricadas á capricho de los fundidores. Sin embargo, las regulares universalmente usadas eran:

Cañones de 40, 35, 32, y 30 libras. Medios cañones de 20, 18, 16 y 15 id.
Tercios de cañón de 10, 8 y 7 id.

A cuya clase de piezas se daban once diámetros o «cálibos» de largo.

Culebrinas de 24, 20, 18 y 16 libras.
Medias libras (*sic*) [culebrinas] de 12, 10, 8 y 7 id.
Tercios de 5, 4, 3 y 2 id.

A esta clase se daban once diámetros o cálibos más de largo.

De un *Tratado de fundición de artillería de bronce que se ha fundido en España por los maestros Gregorio Lofre y Juan Bautier, alemanes, en los tiempos de los señores capitanes generales D. Juan de Acuña Vela, marqués de la Hinojosa, y por los Ballesteros en tiempos de los señores dichos y marqués de Castro fuerte y de Leganés, desde el año 1594* (1)¹ tomamos las siguientes curiosas descripciones:

Cañones y medios bastardos, y legítimos y tercios y cuartos.

Los cañones de la fundición de Gregorio Lope, alemán, de 40 libras de bala, de largo de 17 diámetros de boca, pesaron 62 quintales.

Medios cañones de 20 libras de bala, de la dicha fundición, tienen de largo 15 diámetros y medio; pesaron 31 quintales.

El medio cañón de 16 libras de bala tiene los metales que el [de] 20; tiene 17 diámetros y dos tercios de largo; pesaron 31 quintales.

Medio cañón pedrero de 12 libras de bala de piedra de dicha fundición, de largo 12 diámetros y un cuarto de su boca; pesaron 23 quintales.

¹ Inserto en el Tratado de artillería del capitán Gaspar González de San Millán, artillero mayor de la casa de Contratación de las Indias, de la ciudad de Sevilla, tratado de que no hizo mención Navarrete ni bibliógrafo alguno y que se conserva en copia en la Academia de la Historia. Al celo del Sr. D. Cesáreo Fernández Duro, debemos la reproducción del mismo, que, entre otros notables discursos, tratados y diálogos, inserta en su importante obra *Disquisiciones Náuticas*. Véase t. VI, p. 480.

Los medios cañones legítimos son llamados de este nombre por ser [su] pelota más pequeña que la de los cañones, y son de 15 libras hasta 20 y en llegando á 24 les llaman dos tercios de cañón, y de 25 libras llaman pelicanos, y desde 18 hasta 22 son llamados antiguamente de este nombre.

También hay bastardos que se nombran medios cañones; tienen el mismo metal que los legítimos y son largos de 14 á 16 diámetros, y también los hay de estos medios bastardos encampanados como unos que hay en Málaga de D. Juan Manrique.

Los tercios y cuartos cañones son largos, desde 16 hasta 22 diámetros de la boca; tiran pelota de 10 hasta 13 libras.

Cuartos cañones tiran desde 7 hasta 9 libras de bala; y tienen el propio largo y grueso metal, y los suelen llamar también a estos moyanas. Es buena artillería para proa de galeras, y también los hay de este género de 5 y 6 libras de bala.

Culebrinas y medias y bastardas.

Culebrinas legítimas son largas, de 28 á 35 diámetros de su boca; tiran de pelota de 14 hasta 25 libras, y las que son de más cálibo se llaman dobles culebrinas de extranjeras naciones y estas son culebrinas legítimas, y las de menor cálibo son llamadas bastardas.

Las culebrinas bastardas se han de conocer por el largo y no por el calibre, porque todas suelen ser legítimas, y bastardas de un calibre y repartimiento de metales. Las bastardas son largas, de 24 hasta 27 diámetros, como una que está en La Coruña; tira 20 libras de bala y son llamadas bastardas porque en su proporción no tienen el largo que las legítimas tienen.

Medias culebrinas son de 12 libras y más de bala, y suele haber de 7 libras también; son de 28 diámetros y hasta 32 de su boca.

Las medias culebrinas bastardas por la mayor parte se hacen para los navíos, son largas de 24 hasta 26 y 27 diámetros.

En Málaga se fundieron por Gregorio Lope medias culebrinas de 12 libras de bala, y de largo de 26 diámetros; pesaron 42 quintales, y medias culebrinas de 7 libras de bala, pesaron 25 quintales. Probóse esta artillería en Málaga; las medias culebrinas de 12 libras de bala, al primero tiro 8 libras de pólvora; al segundo con 10, y al tercero 12 de la pólvora dicha en los falconetes. Medias culebrinas de 7 libras de bala: al primero tiro, 5 libras de pólvora; al segundo, con 6, y al tercero, con 7 de dicha pólvora».

El *Tratado* comprende además la descripción de los «Esmeriles, Falconetes, Sacres y Medios sacres» y el de San Millán, en que va inserto, después de una introducción destinada a explicar el manejo de la artillería, trata del «Reconocimiento de la artillería; segundo género de cañones; género de pedreros y Tratado de artillería de fierro». Ambos son en alto grado interesantes para el estudio de la artillería empleada en España.

El nombre de los fundidores, como vemos, es comúnmente extranjero, lo cual no es de extrañar, porque la artillería se fundía generalmente en Flandes, Alemania e Inglaterra. Hace notar San Millán, que los metales de estos países no son todos buenos; los de Flandes, dice, «son demasiado crudos, que se funden mal por ser agríos, pero mirándolos bien y haciendo prueba de ellos salen buenos».

...

APÉNDICE XXVI

RELACIÓN DE LA ARTILLERÍA QUE TRAJÓ LA ARMADA DE B. NÚÑEZ VELA (1538)

Fuente: Real Academia de la Historia, colección Muñoz, t. LXXXI, fol. 143, reproducido por Cesáreo Fernández Duro en el Libro Quinto de las *Disquisiciones Náuticas (A la mar madera)*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1880, p. 359.

«Cañones de 47 á 48 quintales y algo más, llamados Coronas por tener esculpida una corona imperial junto al fogón.

Cañón pedrero llamado Manzoco, con un escudo de armas reales y una cabeza de león en la culata.

Cañones llamados Pelícanos, que tenían esculpido un pelícano con sus hijos y una cruz de Calatrava con sus asas junto a los muñones, de peso de 54 y 55 quintales.

Cañones llamados Águilas por tal divisa, de 49 á 51 quintales.

Cañones llamados Salvajes por su divisa de tal, de 42 á 46 quintales.

Culebrinas de 24 quintales (sic) y 3 libras.

Medias culebrinas de 21 á 37 quintales.

Sacres de 17 á 21 quintales.

Ribadoquines de 3 á 5 quintales.

Medio cañón pedrero de 14 quintales, una arroba y 15 libras.»

APÉNDICE XXVII

LOS SECRETOS DEL [USO] DE LA ARTILLERÍA GRUESA (C. 1588)

Por John Sheriffe. Incluido en John Knox Laughton, *State Papers related to the defeat of the Spanish Armada. Anno 1588*, London, The Navy Records Society, 1981, vol. II, Apéndice C. [Dom. Eliz. CCXLII. 64.- Firmado].

—	Calibre de la pieza	Peso de la pieza	Peso de la pelota	Peso de la pólvora	Ancho de la cuchara	Longitud de la cuchara	Número de disparos en un lastre de pólvora (2)	Alcance punto en blanco por el cuadrante	Alcance al azar
(1)	pulgadas	libras	libras	libras	pulgadas	pulgadas	—	veintenas de pasos	pasos
Cannon Royal	8 1/2	7.000	66	30	13 1/4	24 1/2	80	—	1.930
Cannon	8	6.000	60	27	12	24	85	17	2.000
Cannon Serpentine	7 1/2	5.500	53 1/3	25	10 1/2	23 1/3	96	20	2.000
Bastard Cannon	7	4.500	41 1/4	20	10	23 1/2	120	18	1.800
Demi Cannon	6 1/2	4.000	30 1/4	18	9 1/3	23 1/4	133	17	1.700
Cannon Pedro	6	3.000	24 1/4	14	9	23	171	16	1.600
Culverin	5 1/2	4.500	17 1/3	12	8 1/2	22 1/3	200	20	2.500
Basilisco	5	4.000	15 1/4	10	7 1/2	22	240	—	—
Demi-Culverin	4 1/2	3.400	9 1/3	8	6 1/3	21	300	20	2.500
Bastard Culverin	4	3.000	7	6 1/4	6	20	388	18	1.800
Saker	3 1/2	1.400	5 1/3	5 1/2	5 1/3	18	490	17	1.700
Minion	3 1/4	1.000	4	4	4 1/2	17	600	16	1.600
Falcon of 2 1/3	2 1/3	800	3	3	4 1/4	15	800	15	1.500
Falconet	2	500	1 1/4	1 1/4	3 1/4	11 1/4	1.950	14	1.400
Serpentine	1 1/2	400	1/3	1/3	2 1/2	10	7.200	13	1.300
Robinet	1	300	1/2	1/2	1 1/2	6	4.800	12	1.000
Falcon	2 1/4	660	2 1/4	2 1/4	4 1/4	15	1.087	15	1.500

El lastre de pólvora contiene en peso 2.400 libras, a razón de cinco veintenas el ciento, a 16 onzas la libra.

Por cuanto hay diferencia de fuerza entre las diversas clases de pólvora, es decir, la «pólvora normal» usada hasta ahora para la artillería gruesa, y la pólvora usada para la artillería menuda, como mosquetes, «calibres», pistolas de arzón, pistolas gruesas y pistolas normales, siendo la llamada «pólvora de serpiente» la única en polvo, y que hoy en día se granula de forma que tiene algo más de fuerza, y que ahora se llama «pólvora de grano de cañón» y la pólvora usada para la artillería menuda antes mencionada es comúnmente conocida ahora con el nombre normal de «pólvora de grano fino», la cual es o debe ser de un cuarto más en vigor y fuerza que la pólvora para la artillería gruesa, y si llega a

sucedier que se dispone únicamente de una clase de pólvora para todo lo que se ha mencionado, y que es «pólvora de grano fino», para utilizar en la artillería gruesa, en tal caso disminuir en una cuarta parte la cantidad prevista de pólvora que se establece en las reglas arriba especificadas; y de igual modo, con la regla, compases de espesores y cizalla, recortar una cuarta parte de la longitud y anchura de la cuchara y cargar así la artillería; porque esto se hizo con frecuencia y se probó por John Sheriffe con baterías de cañones y de culebrinas, estando al servicio de Su Majestad la Reina, y se comprobó por él por buena experiencia que era exacto, bueno, práctico y sin peligro.

Por JO. SHERIFFE.

Para esta materia de la artillería del siglo dieciséis pueden añadirse los siguientes títulos de libros sobre el asunto. Todos están en el Museo Británico.

Tres Libros de *Coloquios relativos al Arte de disparar piezas de Artillería grandes y pequeñas*; escrito en italiano por Nicholas Tartaglia, y ahora traducidos al inglés por Cyprian Lucar. A ellos va incorporado como anexo un Tratado llamado el *Apéndice Lucar*. Londres, 1588 y ss.

El Artillero, mostrando la utilización completa de la artillería, con todas las implicaciones que a ella se refieren, por Robert Norton, uno de los artilleros de su Majestad el Rey. Londres, 1628 y ss.

El Cañonero completo, o la Guía del Artillero, por John Roberts. Londres, 1639, 4^a ed.

NOTAS

(1) N. del T.: Denominaciones equivalentes en español: Cañón real, cañón, cañón serpentina, cañón bastardo, medio cañón, cañón pedrero, culebrina, basilisco, media culebrina, culebrina bastarda, sacre, «miñón», «falcón de 2 1/3», falconete, serpentina, «robinete» y falcón.

(2) N. del T.: Se observan algunos errores.

APÉNDICE XXVIII

CÁLCULO DE MAREAS EN EL MAR ESTRECHO (CANAL DE LA MANCHA) AÑO 1588

Real Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando (Cádiz)

Se incluyen los datos de mareas para Calais, Boulogne y Dover en las fechas comprendidas entre finales de julio y 10 de agosto de 1588 referidas al Calendario Gregoriano.

El cálculo se ha efectuado con un ordenador IBM-370 según programas numéricos de este Centro para cálculo de mareas por constantes armónicas.

Los valores de dichas constantes armónicas utilizadas, han sido los que constan en nuestros archivos, cuya fuente es el International Hydrographic Bureau, y se han supuesto invariables en el tiempo, lo que pudiera ser origen de cierto margen de error, ya que en investigaciones recientes se han detectado variaciones en algunas constantes armónicas de ciertos puertos, de carácter puramente estacional, aunque no se descarta una mayor incidencia de las mismas a largo plazo.

Esto es especialmente cierto en cuanto a los niveles medios se refiere, ya que al carecer de datos fiables y exactos sobre su evolución en el tiempo, y al no poderlo considerar constante en el intervalo de 400 años, introduciría errores en el cálculo de las alturas de marea. Sin embargo, las horas de ocurrencia de las mismas no sufrirían notable cambio aceptando las premisas anteriormente expuestas de invariabilidad de las principales constantes armónicas en dicho plazo de tiempo, lo que es razonablemente próximo a la realidad.

Para los cálculos de los parámetros astronómicos se han utilizado las fórmulas dadas por Schureman (*Manual of Harmonic Analysis and Prediction of Tides*, U.S. Department of Commerce, 1.941) que son suficientemente exactas como para no introducir sensible error en la predicción.

Otro aspecto que podría desvirtuar el cálculo en cuanto a su aproximación a la realidad es el factor meteorológico, de indudable importancia en ciertas situaciones, como tormentas, etc. Se ha determinado que la presión barométrica puede hacer variar las alturas de marea hasta 30 cm en condiciones que podemos considerar normales, y si a esto añadimos el efecto que un viento fuerte o prolongado puede ejercer sobre la marea, las variaciones en altura pueden ser más importantes, así como es muy posible la existencia de un desfase en tiempo entre la hora prevista de la marea y su ocurrencia real.

En consecuencia, y al objeto de contrastar los valores de las mareas calculadas en base a los datos disponibles, con la realidad histórica del fenómeno físico, se buscó algún pasaje de la *Relación del viaje* (AGS, Estado, leg. 431, fols. 46-50) en el que explícitamente hiciera mención al mismo.

En la descripción de lo acontecido el 7 de agosto de 1588, el documento relata que estando fondeada la armada española a medianoche, los ingleses arrojaron ocho brulotes por lo que el duque de Medina Sidonia ordenó levar para evitarlos, y luego volver a sus puestos. Pero la corriente hizo que los brulotes abatiesen hacia los bajos de Dunquerque.

Aquí se hace una mención explícita de una fuerte corriente de Calais a Dunquerque, muy próxima a la costa, que les hacía abatir notablemente. Esta corriente, por las características y la zona no puede ser otra cosa que una corriente de marea.

Consultado el Atlas Oceanográfico del Océano Atlántico Norte en su Sección I «Tides and Currents» (U.S. Naval Oceanographic Office, Washington D.C.) se especifica que la corriente de marea existente en la zona, de acuerdo con las mareas en Dover, dadas la intensidad y dirección de la corriente requerida,

solo era posible que ocurriera simultáneamente siendo pleamar en Dover, o estuviera próxima a ella en el tiempo.

De acuerdo con la *Relación del viaje*, el hecho que nos ocupa sucedió en la medianoche del día 7 de agosto. Según nuestros cálculos, las pleamares en Dover acontecieron el mismo día a las 11.35 horas por la mañana y a las 23.58 horas por la noche, es decir justo a medianoche, lo que coincide fielmente con lo descrito en el pasaje que nos ocupa.

Horas de repuntes de marea en CALAIS para las fechas indicadas
(Año 1.588)

	Pleamar	Bajamar
5 agosto	1006 2234	0352 1621
6 agosto	1101 2326	0448 1714
7 agosto	1152	0539 1803
8 agosto	0014 1239	0627 1849
9 agosto	0100 1324	0713 1934
10 agosto	0145 1408	0757 2018

Horas de repuntes de marea en BOULOGNE para las fechas indicadas

	Pleamar	Bajamar
5 agosto	1002 2229	0348 1616
6 agosto	1055 2319	0448 1717

Horas de repuntes de marea en DOVER para las fechas indicadas

	Pleamar	Bajamar
30 julio	0335 1601	0954 2221
31 julio	0422 1649	1120 2358
1 agosto	0513 1741	1243
2 agosto	0607 1839	0114 1349
3 agosto	0708 1943	0216 1446
4 agosto	0816 2053	0312 1538
5 agosto	0929 2205	0402 1627
6 agosto	1038 2306	0450 1713
7 agosto	1135 2358	0536 1758

	Pleamar	Bajamar
8 agosto	1223	0621 1842
9 agosto	0043 1307	0705 1926
10 agosto	0126 1349	0750 2010

Coeficientes de marea (1588)	
31 julio	0,78
1 agosto	0,69
2 agosto	0,60
3 agosto	0,53
4 agosto	0,50
5 agosto	0,55
6 agosto	0,63
7 agosto	0,73
8 agosto	0,81
9 agosto	0,85
10 agosto	0,87
11 agosto	0,87

ABREVIATURAS,
SIGLAS Y SIGNOS
CONVENCIONALES
EMPLEADOS

ABREVIATURAS, SIGLAS Y SIGNOS CONVENCIONALES EMPLEADOS

- AA: Ángel de Altolaguirre y Duval: *Don Álvaro de Bazán*, Madrid, 1988.
- ACC: Actas de las Cortes de Castilla.
- ACD: Archivo del Congreso de los Diputados, Madrid.
- ACR: Archivo del conde de Revillagigedo.
- AG: Archivo de Guipúzcoa, San Sebastián:
– MSM: Colección Marqués de San Millán.
- AGI: Archivo General de Indias, Sevilla:
– Contratación.
– Filipinas.
– Indiferente.
– México.
– Patronato.
- AGP: Ángel González de Palencia: *Discurso del capitán Francisco Draque que compuso Juan de Castellanos, 1586-87*, IVDJ, Madrid, 1921.
- AGS: Archivo General de Simancas, Valladolid:
– E: Secretaría de Estado (II):
Castilla: Corona de Castilla (Correspondencia).
Aragón: Corona de Aragón (Correspondencia). Armadas y Galeras:
Armadas y Galeras (Correspondencia).
Indiferente de España y Norte: Negocios extraordinarios de la parte del Norte.
- Portugal: Negociación de Portugal (Correspondencia).
Flandes: Negociación de Flandes (Correspondencia, minutas).
Alemania: Negociación de Alemania.
Francia: Negociación de Francia (Correspondencia).
Inglaterra: Negociación de Inglaterra (Correspondencia).
Roma: Negociación de Roma (Correspondencia).
Nápoles: Negociación de Nápoles.
Sicilia: Negociación de Sicilia.
Milán: Negociación de Milán.
Venecia: Negociación de Venecia.
Génova: Negociación de Génova.
Italia: Estados pequeños de Italia.
Suelos: Suelos de Estado (Documentación varia).
- SP: Secretarías Provinciales (III):
Portugal: (Consejo de Portugal (Cartas de los agentes de Roma, Virreyes de Portugal y Arzobispo de Lisboa).
- GA: Guerra Antigua (Guerra y Marina) (XI):
Sec. M. y T.: Secretaría de Mar y Tierra (Cartas, consultas, despachos, decretos y memoriales).
L. r.: Libros Registro.
- Contaduría del Sueldo (XVII): S. serie: Segunda serie (Armada de Inglaterra: Asientos y Cuentas).
- CMC: Contaduría Mayor de Cuentas (XX).
- M. P. y D.: Mapas, Planos y Dibujos (XXVII).

AHN:	Archivo Histórico Nacional, Madrid.
ALAVA:	Diego de Álava y Viamont: <i>El perfecto capitán, instruido en la disciplina militar, y Nueva Ciencia de la Artillería</i> , Madrid, Pedro Madrigal, 1590.
AM:	Ayuntamiento de Madrid.
AMAB:	Archivo-museo «Don Álvaro de Bazán» de la Armada Española, El Viso del Marqués (Ciudad Real).
AMC:	Antoni Martí Coll: «Final, vestigis, memoria i ressó de la <i>Juliana</i> a Irlanda», <i>Fulls/96 del Museu Archiu de Santa Maria</i> , Mataró, 2010.
AMM:	Archivo Municipal de Málaga.
ANTT:	Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, Lisboa.
ap.:	apéndice.
ARANTEGUI:	José de Arantegui y Sanz: <i>Apuntes históricos sobre la Artillería española</i> , Madrid, 1887-1891.
ARANZADI:	Aranzadi, <i>Diccionario de Legislación</i> , Pamplona, 1951.
ARCHIVO MASSÓ:	Archivo de Massó Hermanos S.A. en Bueu (Pontevedra), en un legajo titulado «21 cartas autógrafas de Felipe II al Marqués de Cerralbo, gobernador del Reino de Galicia, sobre naves, escuelas, y fortificación de Ferrol – años 1589-1590 –», que perteneció al archivo de la «Casa de Zerralbo», legajo n.º 31.
ARSI:	Archivum Romanum Societatis Iesu, Roma.
art.:	artículo.
ASAV:	Archivo Segreto Apostolico Vaticano.
ASF:	Archivio di Stato di Firenze. – MP: Mediceo del Principato.
AST:	Archivio di Stato di Torino.
BARADO:	Francisco Barado: <i>Historia del Ejército Español. Museo Militar</i> , Barcelona, Manuel Soler y Viuda e hijos de E. Ullastres, 1889, 3 tomos.
BCA:	Biblioteca del Congreso Argentino. Colección de publicaciones históricas: <i>Gobernantes del Perú: cartas y papeles del siglo XVI</i> . Publicación dirigida por D. Roberto Levillier.
BCB:	Biblioteca del Conde de Bureta.
BHE:	Biblioteca Heredia Espínola, Madrid. – ZB: Colección Zabálburu y Basabe.
BLR:	British Library Reproductions.
BM:	Biblioteca y archivo del British Museum, Londres.
BN:	Biblioteca Nacional, Madrid.
BNCR:	Biblioteca Nazionale Centrale di Roma.
BNL:	Biblioteca Nacional, Lisboa.
BR:	Biblioteca del Palacio Real, Madrid.
CABRERA:	Luis Cabrera de Córdoba: <i>Felipe Segundo, Rey de España</i> , Madrid, Aribau, 1876-8, l. III.
CASADO:	José Luis Casado Soto: – <i>Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588</i> , Madrid, Editorial San Martín, 1988. – «La arquitectura naval en Cantabria», en <i>Barcos y Astilleros. La construcción naval en Cantabria</i> , Puerto de Santander, Biblioteca Navalía 1, Santander, 1993.
cap.:	capítulo.
CARR LAUGHTON:	L.G. Carr Laughton: «English and Spanish tonnage», en <i>The Mariner's Mirror</i> , vol. 44, 1958.
CHADWICK:	Hubert Chadwick S.J.: <i>Father William Creighton S.J., and a recently discovered letter (1589)</i> , Archivum Historicum Societatis Iesu, VI, Roma, 1937.
CHAUNU:	Pierre Chaunu: <i>Séville et l'Atlantique (1504-1650)</i> , Paris, Armand Colin, 1955, t. III.
CDA:	Archivo de la Casa Ducal de Alba, Madrid.

- CDMS: Archivo de la Casa Ducal de Medina Sidonia, Sanlúcar de Barrameda (Cádiz).
- CEREZO: Ricardo Cerezo Martínez: «La conquista de las islas Terceras, campaña póstuma de Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, 1581-1583» en la *Revista General de Marina, número extraordinario de dedicado a la memoria de D. Álvaro de Bazán*, t. 214, marzo de 1988, Madrid.
- CGMA: *Catálogo General de Museo de Artillería*, Madrid, Imprenta Eduardo Arias, 1908, 4 vols.
- CMMCA: *Catálogo de los objetos que contiene el Real Museo Militar a cargo del Cuerpo de Artillería*, Madrid, 1856.
- CMSC: Archivo de la Casa del Marqués de Santa Cruz, Madrid.
- CODOIN: *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, Marqués de la Fuensanta del Valle, José Sancho Rayón y Francisco Zabáburu y Basabe, Madrid (1842-1896), 112 vols.
- CODOIN ULTRAMAR: *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*, Madrid, 1932.
- col.: colección.
- COLLADO: Luis Collado: *Plática Manual de Artillería*, Milán, Pablo Gotardo Poncio, 1592.
- COLIN MARTIN: Colin J.M. Martín:
 – *Full Fathom Five: wrecks of the Spanish Armada*, Chatto & Windus, Londres, 1975.
 – «Spanish Armada tonnages» en *The Mariner's Mirror*, vol. 63, 1977.
 – «A 16th century siege train: the battery ordnance of the 1588 Spanish Armada» en *The International Journal of Nautical Archeology*, vol. 17.1, 1988, pp. 57-73.
- COURCY: J. de Courcy Ireland: «Ragusa and the Spanish Armada of 1588», en *The Mariner's Mirror*, vol. 64, núm. 3, 1978, pp. 251-262.
- COVARRUBIAS: Sebastián de Covarrubias: *Tesoro de la Lengua Castellana o Española*, Reedición de Martín de Riquer según la impresión de 1611, Barcelona, Horta I.E., 1943.
- CSPV: *Calendar of State Papers and Manuscripts relating in English Affairs, existing in the Archives and Collections of Venice and other Libraries in Northern Italy*, Londres, H. M. Stationery Office, 1864-1940, 39 vols.
- DAULTREY: S. Daultrey: «The Weather of Northwest Europe During the Summer and Autumn of 1588» en *God's Obvious Design. Papers for the Spanish Armada Symposium*, Sligo, 1988, Tamesis Books Limited, London, 1990.
- DM: Duque de Maura: *El designio de Felipe II y el episodio de la Armada Invencible*, Madrid, 1952.
- doc.: documento.
- ECHAVARRÍA: Javier Echavarría: *Recuerdos históricos castreños*, Santander, Imp. Blanchard y Arce, 1899.
- ELLIOTT: J.H. Elliott: *La España Imperial 1469-1716*, Madrid, Ediciones Ejército, 1981.
- EM: Elviro Martínez: *Cartas de Felipe II al general Pedro de Valdés*, Gijón, 1980.
- EN: Eduardo de Navascués: *Coronas heráldicas líricas y épicas en loor de don Álvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz: Vida de don Álvaro de Bazán*, Madrid, 1888.
- env.: envío.
- ESCALANTE: Juan de Escalante de Mendoza: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, Ms. BN, 1575, reedición Madrid, Museo Naval, 1985.
- est.: estante.
- exp.: expediente.
- FALLON: Niall Fallon: *The Armada in Ireland*, Stanford Maritime, Londres, 1978.

- FB: Francisco Barado: *Museo Militar. Historia del Ejército Español*, Barcelona, 1889. 3 vols.
- Fechas: a.: antes de.
c.: hacia.
d.: después de.
e. a.: estilo antiguo (antes de la entrada en vigor del Calendario Gregoriano) (*).
e. n.: estilo nuevo (después de la entrada en vigor del Calendario Gregoriano) (*).
n. a.: no antes de.
n. d.: no después de.
s. d.: sin data.
(*) Nota: Entrada en vigor del Calendario Gregoriano:
España, Portugal e Italia: 1582 (el 5 de octubre se consideró día 15).
Francia: 1582 (el 10 de diciembre se consideró día 20).
Países Bajos: 1583.
Alemania (católica): 1584.
Inglaterra: 1752.
- FD: Cesáreo Fernández Duro:
– *La Armada Invencible*, Madrid, 1885. 2 vols.
– *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, 1886.
– *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, 1876-1881. 6 vols.
– *Armada Española*, Madrid, 1895-1903. 9 vols.
- FDP: Fernando Díaz-Plaja: *La Historia de España en sus documentos. El siglo XVI*, Madrid, 1958.
- FJSF: *The Manuscripts of de Right Honourable F. J. Savile Foljambe, of Osberton*, Historical Manuscripts Commission, Fifteenth Report, Appendix, Part V, London, 1897.
- fol.: folio.
- FONSECA: Henrique Quirino da Fonseca: *Os portugueses no mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal*, Instituto Hidrográfico, Lisboa, 1989, 2ª edición.
- GAH: Colección González-Aller Hierro, Madrid.
- GARCÍA DE PALACIO: Diego de García de Palacio:
– *Instrucción Nauthica, para el buen uso, y regimiento de las naos, su traza y gobierno, conforme a la altura de México*, México, Pedro de Ocharte, 1587.
– *Diálogos Militares*, México, 1583, reedición en facsímil en *Corpus de Incunables Americanos*, vol. VII, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1944.
- GONZÁLEZ-ARNAO: Mariano González-Arnao Conde-Luque:
– *Los naufragos de la Armada Invencible*, Madrid, Ente Público RTVE, 1988.
– «Los naufragos de la Invencible» en *Historia 16*, 1988.
- GRACIA RIVAS: Manuel Gracia Rivas: *La sanidad en la jornada de Inglaterra (1587-1588)*, Editorial Naval, Madrid, 1988.
- HAD: Historijski Arhiv u Dubrovniku, Croacia.
- HEISS: Aloïss Heiss, *Descripción general de las monedas hispano-cristianas desde la invasión de los árabes*, Zaragoza, Luis Marquina y Marín, 1962, 3 tomos.
- ibídem*: allí mismo.
- HO: Enrique Herrera Oria:
– *La Armada Invencible*, Madrid, 1929.
– *Felipe II y el marqués de Santa Cruz en la Empresa de Inglaterra*, Madrid, 1946.
- HUME: Martin A. S. Hume: *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs Preserved in, or Originally Belonging to the Archives of Simancas*, London, 1899. 4 vols.

- IVDJ: Biblioteca y archivo del Instituto Valencia de Don Juan, Madrid.
- JIT: José Ignacio Tellechea Idígoras:
 – *Miguel de Oquendo, General de Mar en la Invencible*, Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián, núm. 20, 1986.
 – *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, San Sebastián, 1988.
 – *La Invencible vista desde la Nunciatura de Madrid*, Publicaciones Universidad Pontificia, Salamanca, 1989.
- JKL: John Knox Laughton, *State Papers Relating to the Defeat of the Spanish Armada, Anno 1588*, London, The Navy Records Society, 1987, 2 vols.
- JL: Joseph Lefèvre: *Correspondance de Philippe II sur les affaires des Pays Bas*, Bruselas, 1940-1960, 4 vols.
- JSC: Julian S. Corbett: *Papers Relating to the Navy during the Spanish War 1585-1587*, Londres, 1898.
- KB: Koninklijke Bibliotheek, Netherlands.
- KML: The Karpeles Manuscript Library, Santa Bárbara, California, Estados Unidos de América.
- l.: libro.
- LANDER: R.J. Lander: «An assessment of the numbers, sizes and types of English ships mobilized, for the Armada Campaign», en *The Mariner's Mirror*, vol. 63, 1977.
- LECHUGA: Cristóbal Lechuga: *Discurso del capitán Cristóbal Lechuga en que se trata de la artillería y de todo lo necesario a ella, con un Tratado de Fortificación y otros advertimientos*, Milán 1611; reedición Madrid, Ministerio de Defensa, 1990.
- leg.: legajo.
- LP: León Pinelo: *Anales o Historia de Madrid : Desde el Nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo, hasta el año de 1658*, Madrid, 1931.
- LEWIS: Michael Lewis: *Armada guns. A comparative study of English and Spanish armaments*, London, G. Allen and Unwin Ltd., 1961.
- L. r.: Libro registro.
- LUNA: José Carlos de Luna: *La Mar y los Barcos*, Madrid, Editora Nacional, 1950.
- MARTIN & PARKER: Colin J.M. Martin y Geoffrey Parker: *La Gran Armada*, Madrid, Planeta, 2011.
- MEDINA: Francisco de Borja de Medina S.I.: *Jesuitas en la armada contra Inglaterra (1588). Notas para un Centenario*, Roma, 1989.
- MF: Ministerio de Fomento: *Cartas de Indias*, Madrid, 1877.
- MMR: Maritime Monographs and Reports, National Maritime Museum, Greenwich, 1975.
- MN: Biblioteca y archivo del Museo Naval, Madrid:
 – FN: Colección Martín Fernández de Navarrete.
 – SB: Colección Juan Sanz y de Barutell.
 – VP: Colección José de Vargas Ponce.
 – Z: Colección de Manuel Zalvide.
- MORGA: Antonio de Morga: *Sucesos de las islas Filipinas*, Madrid, Editor Victoriano Suárez, 1910.
- MP: Manuel M. de Peralta: *Costa Rica, Nicaragua y Panamá en el siglo XVI: su historia y sus límites*, Madrid, 1883.
- MRAH: *Memorias de la Real Academia de la Historia*, Madrid, 1796-1909.
- mrv.: maravedí.
- Ms.: manuscrito.
- NCODOIN: *Nueva colección de documentos inéditos para la Historia de España y de sus Indias*, Francisco Zabálburu y Basabe y José Sancho Rayón, Madrid, 1892-1896. 6 vols.
- NMM: National Maritime Museum, Greenwich.
- NRS: Navy Records Society, Londres.

núm.:	número.
ØDEGAARD:	Torbjørn Ødegaard: – <i>Den spanske armada og Norge</i> , Kystforlaget, 1997. – <i>Alonso de Olmos' etterlatte dokumenter</i> , Kystforlaget, 2001.
OLESA:	Francisco-Felipe OLESA Muñido: – <i>La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII</i> , Editorial Naval, Barcelona, 1968, 2 t. – <i>La galera en la navegación y el combate</i> , Madrid, 1981.
p.:	página.
pp.:	páginas.
PADFIELD:	Peter Padfield: <i>Armada</i> , Annapolis, Naval Institute Press, 1988.
PARKER:	Geoffrey Parker: – «The <i>Dreadnought</i> revolution of Tudor England» en <i>The Mariner's Mirror</i> , vol. 82, (August, 1996), pp. 269-300. – «Anatomy of defeat: The testimony of Juan Martínez de Recalde and don Alonso Martínez de Leyva on the failure of the Spanish Armada in 1588» en <i>The Mariner's Mirror</i> , vol. 90.3, agosto 2004, pp. 314-347.
<i>pássim</i> :	en lugares diversos.
PAULA MARTIN:	Paula Martin: <i>Spanish Armada Prisoners</i> , Exeter University Publications, [1988].
PAZZIS:	Magdalena de Pazzis Pi Corrales: <i>Felipe II y la lucha por el dominio del mar</i> , Madrid, Editorial San Martín, 1989.
PIERSON:	Peter Pierson: <i>Commander of the Armada. The Seventh Duke of Medina Sidonia</i> , Yale University Press, New Haven & London, 1989.
PR:	Pedro de Rivadeneira: <i>Patris Petri de Rivadeneira Societatis Jesu sacerdotis confessiones, epistolae aliaque scripta inedita</i> , Madrid, 1920-1923, vol. 2.
proc.:	precedente.
RA:	Antonio Rumeu de Armas: <i>Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias</i> , Madrid, 1947-1950. 5 vols.
RABM:	<i>Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos</i> , Tercera época, año I, Madrid, 1897.
RAH:	Biblioteca de la Real Academia de la Historia: – J.: Colección de Jesuitas.
RB:	Jesús Ribas Bensusan: <i>Asaltos a Cádiz por los ingleses, siglos XVI, XVII y XVIII</i> , Instituto de Estudios Gaditanos, Cádiz, 1974.
RC:	Eugenio Ruidíaz y Caravia: <i>La Florida, su conquista y colonización por Pedro Menéndez de Avilés</i> , Madrid, 1893. 2 vols.
RG:	Carlos Riba García: <i>Correspondencia privada de Felipe II con su secretario Mateo Vázquez (1567-1591)</i> , Madrid, 1959.
RH:	Richard Hakluyt: <i>The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English Nation</i> , Londres, 1598, 2 vols.
RHN:	<i>Revista de Historia Naval</i> , Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, Madrid.
RIAÑO LOZANO:	Fernando Riaño Lozano: <i>Los medios navales de Alejandro Farnesio (1587-1588)</i> , Madrid, Editorial Naval, 1989.
RODGER:	N.A.M. Rodger: <i>The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain</i> , London, Harper Collins Publishers, 1997, vol. I.
RUBIO:	José Luis Rubio Serrano: «Las unidades de medida españolas en los siglos XVI y XVII» en la <i>Revista de Historia Naval</i> , núm. 20, 1988.
SA:	Staats-Archiv, Wien.
SALGADO:	Augusto Salgado: <i>Os Navios de Portugal na Grande Armada. O poder naval português (1574-1592)</i> , Lisboa, Editora Prefácio, 2004.
SALISBURY:	William Salisbury: – «List of dimensions» en <i>The Mariner's Mirror</i> , vol. 46, 1960. – «Early tonnage measurement in England» en <i>Mariner's Mirror</i> , vol. 52, 1966.

- SBE: Sociedad de Bibliófilos Españoles: *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1866-1955, 63 vols., t. 32.
- s. f.: sin foliar.
- SIDDERS: Juan Carlos Sidders: *Veleros del plata*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1982.
- s. l.: sin localizar.
- s. s.: sin signatura.
- ss: siguientes.
- SP: State Papers.
- SCHOKKENBROEK: J.C.A. Schokkenbroek: «Where Serveth Justin with his shipping of Zeeland? The Dutch and the Spanish Armada, 1588», en *God's Obvious Design. Papers for the Spanish Armada Symposium*, Sligo, 1988, Tamesis Books Limited, Londres, 1990.
- BIRCH & McELVOGUE: Steven Birch y D.M. McElvogue: «La Lavia, La Juliana and the Santa María de Vison: three Spanish Armada transports lost off Streedagh Strand, Co. Sligo: an interim report» en *The International Journal of Nautical Archeology*, vol. 28, n.3, agosto de 1999, pp. 265-276.
- SW: Sidney Wignall: *The Spanish Armada Salvage Expedition*. Documentación procedente de los English State Papers, PRO y BM.
- t.: tomo.
- TELLECHEA: José Ignacio Tellechea Idígoras: *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, San Sebastián, 1988.
- TERREROS: Esteban Terreros y Pando: *Diccionario Castellano*, Madrid, Viuda de Ibarra, 1786.
- THOMSON: Edgar K. Thomson: «English and Spanish tonnage in 1588» en *The Mariner's Mirror*, vol. 45, 1959.
- THOMPSON: I.A.A. Thompson: «Spanish Armada Guns» en *The Mariner's Mirror*, LXI (1975), pp. 355-371).
- TOM GLASGOW: Tom Glasgow Jr., «The shape of the ships that defeated the Spanish Armada» en *The Mariner's Mirror*, vol. 50, 1964.
- TOME CANO: Tomé Cano: *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante*, Sevilla, Luis de Estupiñán, 1611.
- TRUEBA: Eduardo Trueba;
– «Galeazas cantábricas de don Álvaro de Bazán. Arqueos, mediciones e historial marítimo» en la *Revista de Historia Naval*, núm. 54, 1996.
– «Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla (siglo XVI)», en la *Revista de Historia Naval*, núm. 20, 1988.
- URIGORRI: Fernando Urigorri Casado: «Hombres y navíos de la Invencible (Los que volvieron a La Coruña, 1588)», en la Revista del Instituto «José Cornide» de Estudios Coruñeses, Año XXII, Núm. 22, 1986 y Año XXIV, Núm. 24, 1988.
- v.: vuelto.
- VEITIA: José Veitia y Linaje: *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla y Madrid, 1672, reedición Madrid, Ministerio de Hacienda, 1981.
- vol.: volumen.
- VIGON: Jorge Vigón: *Historia de la Artillería Española*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Jerónimo Zurita, 1947.
- WATERS: Waters, David.W.:
– «The Elizabethan Navy and the Armada of Spain», *MMR*, No. 17-1975.
– «The Elizabethan Navy and the Armada Campaign», *MMR*, No. 17-1975.
- WM: William Monson: *Naval Tracts*, 5 vols. Publications of the NRS, vol. XXII, Londres, 1902.
- WMM: William Michael Mathers:
– *The capture of the Santa Ana; Cabo San Lucas; November, 1587*, Baja California Travels Series, 18, Pasadena, 1969.

– *Documentos para la historia de la demarcación comercial de California, 1583-1632*, Ediciones José Porrúa Turanzas, Madrid, 1955.

- []: Para señalar lagunas, suplirlas, incluir correcciones a elementos erróneos, o hacer constar la data estimada de un documento carente de ella.
- (): Para incluir comentarios o explicaciones, numerar notas o citar documentos de la colección.
- (*sic*): Para indicar que un elemento de un documento que pudiera parecer inexacto, es textual.
-: Entre párrafos, indica la omisión de párrafos del documento no transcritos por carecer de interés para el tema de este Corpus.

