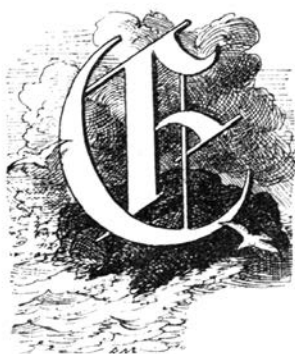


# EL NAUFRAGIO DEL GALEÓN *SAN BARTOLOMÉ* (1597)

José Luis CASABÁN BANACLOCHA  
Institute of Nautical Archaeology (INA)  
Investigador asociado

## Introducción



*L San Bartolomé* fue un galeón de 900 toneladas construido en Deusto, en la ría de Bilbao, por Agustín de Ojeda en 1589. Pertenecía a una serie de doce unidades de nuevo diseño construidas para paliar las pérdidas ocasionadas en la fallida expedición de la Gran Armada de 1588, conocidas historiográficamente como los «Doce Apóstoles», ya que fueron bautizadas con los nombres de los discípulos de Jesucristo. El *San Bartolomé* fue botado el 21 de noviembre de 1589, apenas nueve meses después de que se le pusiera la quilla en el astillero, aunque no fue completado y listo para entrar en servicio hasta

finales de agosto de 1592 (1).

Según el arqueamiento realizado en Portugalete en 1592, el *San Bartolomé* tenía una manga máxima de 20 codos (11,5 m), situada a 12  $\frac{1}{5}$  codos (7.19 m) por encima del granel, y una eslora de 63  $\frac{1}{4}$  codos (36,37 m) medida a la altura de la manga máxima. El puntal, medido desde el granel a la cubierta principal, la de artillería, era de 11  $\frac{1}{12}$  codos (6,37 m). Los costados del galeón eran redondos, «sin salida ni entrada» según los arqueadores, por lo que no necesitaba embono al tener mucha manga. El galeón tenía tres cubiertas, con la bita y dos cabrestantes situados en la cubierta superior o puente, una amplia plaza de armas, escotillas y escotillones con rejas de hierro encima de los cañones para facilitar la salida del humo de la artillería (2).

---

(1) Archivo General de Simancas (AGS) «Guerra y Marina» (GYM), leg. 253, doc. 39; leg. 246, doc. 90; leg. 355, doc. 187; leg. 356, doc. 19.

(2) AGS GYM, leg. 358, doc.188.



Maqueta de un galeón del siglo XVI. (Foto: internet)

Finisterre cuando se dirigía a La Coruña, perdiéndose 25 barcos, incluido el *Santiago* (5).

## La armada de 1597

Al año siguiente se preparó una nueva armada, en la que participaron el *San Bartolomé*, junto al *San Pablo* y el *San Pedro*, capitana y almiranta respectivamente. Además, el *San Bartolomé* y el galeón particular *Santiago de Galicia* (1.200 t), construido en el astillero de Castellammare di Stabia, en el sur de Italia, fueron elegidos para transportar 120.000 ducados, ya que se trataba de dos de los barcos más robustos de la armada (6).

El 18 de octubre de 1597, partieron del puerto de La Coruña con destino a Inglaterra al mando del adelantado de Castilla Martín de Padilla. El

En 1595, los «apóstoles» *San Bartolomé* y *Santiago* fueron transferidos a la Corona de Portugal, donde sirvieron durante un año junto al *San Pablo* y el *San Simón* — otros dos de la serie —, siendo todos ellos devueltos, excepto el *San Simón*, a la Corona española a finales de ese mismo año (3).

En 1596, los galeones *San Bartolomé* (900 t), *Santiago* (900 t), *San Pablo* (1.200 t) y *San Pedro* (1.200 t) formaron parte de la armada que partió de Lisboa con órdenes de tomar Brest, en la Bretaña francesa (4).

Sin embargo, una tormenta dispersó la flota cerca del cabo

---

(3) *Ibidem*, leg. 358, doc. 72; leg. 453, doc. 84, en SALGADO, A.: «Galeones de Felipe II...», p. 84.

(4) *Ibidem*, leg. 459, doc. 73; GARCÍA HERNÁN, E.: «Philip II's forgotten Armada», p. 56; KAMEN, H.: *Philip of Spain*, p. 308; TENACE, E.: «A Strategy of Reaction...», pp. 866-867.

(5) AGS GYM, leg. 481, doc. 3.

(6) *Ibidem*, leg. 490, doc. 431; leg. 491, doc. 138; CASABÁN, J. L.: «Santiago de Galicia», p. 240.

objetivo era tomar Falmouth y destruir la flota inglesa a su regreso de las Azores (7).

Sin embargo, una fuerte tormenta dispersó la armada cuando se encontraba a tan sólo 27 leguas (171 kilómetros) de la costa inglesa (8).

La mayoría de los buques pudieron regresar a los puertos de La Coruña y Ferrol durante los días siguientes, perdiéndose solamente algunas unidades, entre ellas el galeón *San Bartolomé*, que naufragó trágicamente después de un accidentado viaje de regreso (9).

El lugar del naufragio se ha situado históricamente en tres diferentes ubicaciones: una en las islas británicas y dos en España. En Inglaterra, los restos de un pecio del siglo XVI hundido en Bartholomew Ledges, St. Mary's Sound, en las islas Sorlingas, se han atribuido al *San Bartolomé*. Dicha hipótesis se basa en la presencia de varios lingotes de plomo, anclas de hierro y un cañón de retrocarga giratorio de hierro forjado, similares a los de otros pecios de la Gran Armada de 1588 documentados en las costas irlandesas y británicas. Además, también se localizaron trozos de cerámica vidriada, loza y seis monedas de plata fechadas entre 1474 y 1555. Sin embargo, no existe ninguna conexión directa entre este pecio y el *San Bartolomé*, y posiblemente se trate de los restos de un mercante armado español o procedente de los Países Bajos españoles de finales del siglo XVI (10).

Por lo que respecta a las ubicaciones propuestas en las costas del norte de España, una carta escrita por Felipe II, en la que lamentaba la pérdida del galeón *San Bartolomé* en la ría de Viveiro, en Galicia, ha servido para situar el naufragio en esta zona (11).

Por otra parte, William Monson, en sus *Naval Tracts*, menciona la costa de Vizcaya como la posible ubicación del naufragio, aunque no especifica ningún lugar en concreto (12).

Esta discrepancia acerca de la posible ubicación ha sido resuelta de forma definitiva gracias al hallazgo de una serie de documentos inéditos conservados en el Archivo General de Simancas, según los cuales, a su regreso a España, el piloto del *San Bartolomé*, Pantaleón González, no pudo entrar en el puerto

(7) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española...* Vol. III, p. 166; GRAHAM, W.: *The Spanish Armadas*, pp. 235-236; TENACE, E.: «A Strategy of Reaction...», p. 875.

(8) AGS GYM, leg. 491, doc. 73. La legua marina empleada por los españoles en el siglo XVI era de 17,5 al grado, que equivalía a 7.558,57 varas castellanas (6.349,2 metros). SERRANO MANGAS, F.: *Los tres credos...*, pp. 109-111.

(9) FERNÁNDEZ DURO, C.: *op. cit.*, p. 167.

(10) <https://historicengland.org.uk/listing/the-list/list-entry/1000066?section=official-list-entry> (acceso 25 de enero de 2023).

(11) FRÍAS: «Algunas noticias...», pp. 89-90; SAN CLAUDIO: «Carta arqueológica...», p. 37 (esta carta la menciona José María Fernández de Velasco, el XVII duque de Frías, en un artículo publicado en 1970). ABILLEIRA, Y.: «El *San Bartolomé*...», p. 62.

(12) MONSON, W.; OPPENHEIM, M.: *The Naval Tracts...*, p. 73.



Galeón de finales del siglo XVI, por Cornelis Verbeeck, ca. 1590.  
(Foto: [www.worldhistory.org/](http://www.worldhistory.org/))

dFerrol con el resto de los navíos por tener los árboles partidos a causa de la tormenta. El galeón cayó a sotavento cuando se encontraba a tan sólo cinco o seis leguas (32-38 kilómetros) de La Coruña al no haber podido tomar bien una vuelta. El viento le empujó hasta las islas Sisargas y, cuando por fin se calmó, las corrientes lo trajeron de vuelta hacia el noreste. Entonces empezó a soplar viento del oeste y, al arreciar, cuando el galeón se encontraba a la altura de Santa Marta (ría de Ortigueira), se vio forzado a dirigirse a Vivero, donde fondeó la primera semana de noviembre con cuatro amarras en la zona más segura de la ría (13).

El capitán de Infantería Pedro de Guevara, embarcado en el *San Bartolomé*, envió un despacho al adelantado de Castilla desde Vivero comunicando la llegada del galeón y pidiendo permiso para desembarcar el dinero que transportaba (14).

---

(13) AGS GYM, leg. 492, doc. 79; leg. 491, doc. 138.

(14) *Ibidem*, leg. 492, doc. 79.

La noticia de su llegada a Vivero fue todo un alivio para el adelantado, que ordenó el desembarco del dinero y su transporte por tierra hasta La Coruña, enviando además marineros y pilotos para que trajeran de vuelta el galeón (15).

Mientras esperaban la respuesta del adelantado, desembarcaron los capitanes Pedro de Guevara y Luis Ortiz del Río con 80 soldados, 60 de los cuales estaban enfermos. Quedaron a bordo Alonso de Cabrera y su compañía, parte de la de Luis Ortiz y 40 soldados de Reina (16).

El 9 de noviembre embarcaron en el galeón 30 marineros y un piloto, mientras que el pagador enviado por el adelantado llegó a Vivero al día siguiente, víspera del día de San Martín. El capitán Pedro de Guevara le dijo al pagador que sería mejor esperar hasta la mañana siguiente para desembarcar el dinero, ya que el galeón estaba anclado a media legua (tres kilómetros) de la villa y no sería posible ir y volver antes de que anocheciera. Además, el tiempo era tan apacible que nadie podía sospechar lo que iba a ocurrir esa misma noche. De hecho, Pedro de Guevara ni siquiera había desembarcado sus pertenencias, incluida la ropa, ya que esperaba poder hacerlo al día siguiente (17).

A las 20:00 horas, el viento comenzó a soplar del sur, arreciando a medianoche hasta convertirse en temporal. Era tal su fuerza que rompió los cables de las cuatro anclas del galeón, arrastrándolo a mar abierto junto a dos navíos franceses cargados de brea y arroz que habían sido embargados para la Armada. Según unos marineros que consiguieron abandonar el galeón en una chalupa, éste salió limpiamente de la ría sin sufrir ningún desperfecto (18).

### **El naufragio del *San Bartolomé***

El galeón pareció desvanecerse hasta que, cuatro días más tarde, el proveedor de Vizcaya, Baltasar de Lezama, envió una carta al rey informándole acerca del naufragio en Mundaca, a 400 kilómetros al este de Vivero (19).

En su carta, incluía un vívido relato del naufragio escrito por el alcalde de Bermeo, Martín de Vaquera, la primera persona que intentó auxiliarlo y que fue testigo directo de la tragedia. Según su testimonio, un galeón sin velas apareció frente al cabo Machichaco el 13 de noviembre a las 14:00 horas, y comenzó a disparar sus cañones pidiendo auxilio. Vaquera salió inmediatamente

---

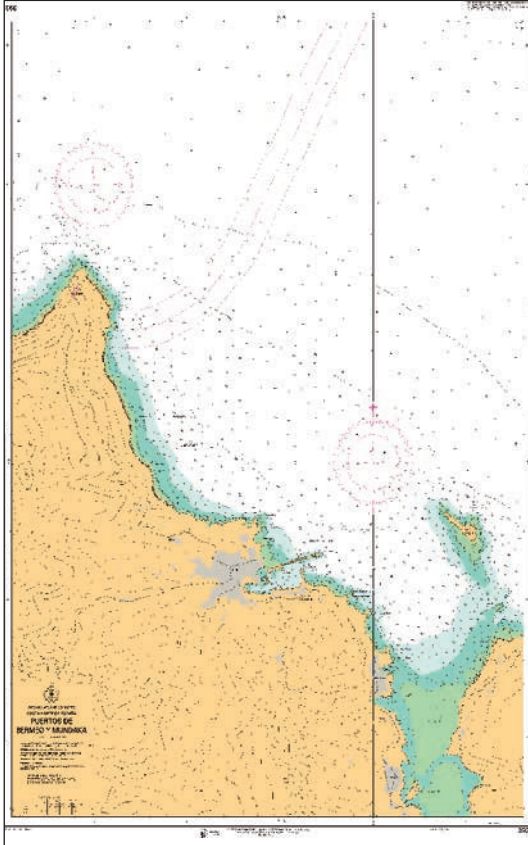
(15) *Ibidem*, leg. 491, doc. 136.

(16) *Ibidem*, leg. 492, doc. 79.

(17) Ídem.

(18) *Ibidem*, leg. 492, doc. 79; leg. 491, doc. 329, 227.

(19) *Ibidem*, leg. 491, doc. 60.



Carta náutica de los puertos de Bermeo y Mundaca  
sacada de la página web de la Armada.  
(Fuente: [armada.defensa.gob.es](http://armada.defensa.gob.es))

del puerto de Bermeo con cinco pinazas para socorrer al galeón, pero las grandes olas impidieron cualquier intento de rescate y la nave siguió navegando hasta encallar en la barra de Mundaca, frente a la iglesia del pueblo. Al no poder acercarse al galeón, Vaquera volvió a puerto con las pinazas, desembarcando y dirigiéndose a Mundaca por tierra con más de 100 marineros. Al llegar pudo comprobar que ya no había nada que hacer, excepto intentar rescatar a la gente que iba a bordo, que en aquel momento se agolpaba en la cubierta del buque. Vaquera instó a algunos de los fieles (oficiales y/o empleados públicos) y habitantes de Mundaca a salir del mar con algunas pinazas para tratar de rescatar a la dotación que se lanzaba al agua desde el galeón. Sin embargo, sólo una pinaza siguió sus órdenes, recuperando entre 30 y 40 soldados y marineros. En opinión del alcalde, si dos o tres pinazas hubieran obedecido sus órdenes,

se podrían haber rescatado otras 100 personas. Por ello, recomendó que se castigara a aquellos que le habían desobedecido (20).

En su carta, Vaquera indica que el barco naufragado era el *San Bartolomé*, uno de los construidos en la ría de Bilbao, y su capitán, uno de los supervivientes, era el cántabro Marcos Albares. El galeón había fondeado en Vivero, donde perdió anclas y ayustes, y había llegado costeano pues, al no tener más anclas, no había podido fondear en Santoña o en Machichaco. Transportaba 50.000 ducados del rey y 27 piezas de artillería. Aquella misma noche,

(20) *Ibidem*, leg. 491, doc. 329.

las enormes olas lo hicieron pedazos, quedando a la vista la roda y el codaste junto a la cubierta inferior, que las olas llevaron hacia la parte de Laida, donde Vaquera pensaba que podía aparecer el dinero del rey (21).

Por esa razón, el alcalde de Bermeo ordenó a un fiel de Mundaca que pasase a la parte del arenal con una docena de arcabuceros para montar guardia hasta el amanecer por si aparecía el dinero u otros objetos de valor (22).

### El salvamento de los restos del galeón

Lezama llegó a Mundaca el 15 de noviembre con el teniente general del corregidor para organizar el salvamento de los restos del naufragio e investigar lo que se había recuperado del galeón sin permiso de las autoridades. Lo primero que hizo fue ordenar el entierro de los 280 cuerpos que habían aparecido en



Vista de la ermita de Santa Catalina en Mundaca. (Foto: [www.cope.es](http://www.cope.es))

(21) *Idem.*

(22) *Ibidem*, leg. 491, doc. 329, 220.

la orilla. Según Lezama, finalmente sólo sobrevivieron 40 de las 400 personas que iban a bordo del *San Bartolomé*. Además, tras el naufragio, algunas de las cajas y baúles que transportaba fueron arrastradas a tierra, donde los vecinos las abrieron o se hicieron pedazos contra las rocas. Por ejemplo, en uno de los arcones que aparecieron abiertos se encontraron 17 piezas de plata labrada, ocho cucharas, ocho tenedores, manteles, servilletas y otros objetos que debían de ser propiedad de algún particular y que fueron recuperados por Lezama (23).

Por lo que respecta al dinero que transportaba el galeón, resultaba imposible saber la cantidad exacta, ya que los oficiales a su cargo habían perecido ahogados. Además, la caja de tres cerraduras y cuatro barras de hierro que contenía el dinero del rey se recuperó en la orilla, vacía y sin tapa. Presentaba un gran impacto en uno de sus lados, causado probablemente al caerle encima uno de los cañones. Además, las pesquisas realizadas por el teniente general del corregidor no consiguieron averiguar nada más acerca del paradero de la hacienda del rey (24).

Lezama prestó asistencia médica a los supervivientes, ya que la mayoría estaban enfermos o heridos por los golpes recibidos durante el naufragio y, como estaban desnudos, también les dio algunos vestidos rotos y de poco valor que se habían recuperado del galeón y les proporcionó zapatos nuevos. Entre los supervivientes se encontraban el condestable, que era inglés, y los artilleros flamencos, a los que dio sendos escudos de oro para sus necesidades. A principios de diciembre, los marineros rescatados fueron embarcados, junto a 25 soldados, en un patache de la Armada Real, que había llegado a Bilbao procedente de Blavet (Port-Louis, Francia) y se dirigía a Ferrol (25).

Además, como el patache no llevaba cables ni jarcia menuda, Lezama le proveyó de un cable de cinco quintales (230 kg), 2 ½ quintales (115 kg) de jarcia y, para el sustento de la gente a bordo, cuatro quintales (184 kg) de bizcocho y una bota de vino (483 litros) (26).

Durante los trabajos iniciales de salvamento coordinados por Lezama, se recuperaron 250 quintales (11.500 kg) de clavazón, algunos cables, la obencadura y los mástiles, que estaban partidos por el extremo inferior, pero que según él se podrían usar para equipar galeones más pequeños. El condestable también afirmó que el galeón llevaba a bordo 20 cañones de bronce, aunque en un primer momento sólo se pudo recuperar uno de ellos, que pesaba más de 40 quintales (1.840 kg). Lezama también preparó un primer inventario de los materiales que se iban rescatando del naufragio y pidió autorización al rey

---

(23) *Ibidem*, leg. 492, doc. 41.

(24) *Ídem*.

(25) *Ibidem*, leg. 492, doc. 41; leg. 511, doc. 112.

(26) *Ibidem*, leg. 492, doc. 41.



para llevarlos a Bilbao, especialmente la tablazón y las cabillas de hierro, con el fin de utilizarlos para la construcción de galeones en la ría de Bilbao (27).

Sin embargo, la ubicación del naufragio en medio de la barra, una zona muy expuesta al fuerte oleaje, dificultaba los trabajos de recuperación de los restos del galeón. De hecho, Lezama pensaba que hasta la primavera o el verano, cuando el tiempo mejorara y el caudal del río disminuyera, no se podrían rescatar las piezas más pesadas, incluyendo la artillería y el cordaje (28).

Además, tuvo que pedirle al rey 500 ducados para los gastos de salvamento, la asistencia prestada a los supervivientes y otros posibles futuros pagos (29).

A pesar de todas las dificultades, los trabajos se prolongaron hasta el 24 de diciembre de 1597 (30).

A principios de enero de 1598, Lezama envió al rey el inventario de los materiales recuperados de galeón *San Bartolomé*. La lista incluía tres piezas de artillería de bronce con un peso aproximado cada una de ellas de 29 quintales y cuatro libras (1.335 kg), 42 quintales y dos libras (1.932 kg), y unos 48 quintales (2.208 kg) en el caso de una pieza de procedencia italiana. También se rescataron 67 quintales (3.082 kg) de clavazón de hierro, 58 (2.668 kg) de cabillas de hierro, 230 (10.580 kg) de jarcia, obenques del trinquete y un cablote entero. En el arenal de Laida apareció el palo del trinquete partido y un fragmento de su verga y, junto a la ermita de San Mamés en Busturia, el palo mayor y su verga, también partidos. En Portuondo, la verga de la gavia mayor y la del trinquete, el botalón, un fragmento de la verga de la cebadera y otro de la verga mayor, mientras que en Mundaca se recuperó el artimón y su verga. En la ribera de Kanala aparecieron un fragmento del bauprés, dos de masteleros de gavia, un mastelero y el cabrestante mayor. En lo referente al equipamiento del galeón, también se rescataron 10 roldanas de metal, 11 montones con sus cadenas de hierro y roldanas de nogal, una de ellas guarnecida de hierro, con un perno también de hierro y dos dados de bronce. Otros materiales recuperados incluían 100 picas de hierro, tres arcabuces, 11 llaves de chispa de arcabuz, duelas de toneles, 20 tacos de artillería, un pedazo de vela de olona doblada, una tienda de campo, una boneta de olona, una bandera de tafetán rota y tres panes de cera con un peso total de 249 libras (114,54 kg). Por último, también aparecieron objetos personales, tales como vestidos viejos, camisas de paño, servilletas, manteles alemanes y diversos objetos de plata (copas, tazas, jarras, azucareros, saleros y pimenteros, candelabros,

---

(27) Ídem.

(28) *Ibidem*, leg. 492, doc. 41; leg. 511, doc. 112.

(29) *Ibidem*, leg. 511, doc. 112.

(30) *Ibidem*, leg. 511, doc. 113, 515.



Barra de Mundaca. (Foto: *guias.masmar.net*)

cucharas y tenedores). Sin embargo, en los inventarios no aparece ninguna mención al dinero del rey que iba a bordo del galeón (31).

## Conclusión

Las inusuales circunstancias que rodearon la pérdida del *San Bartolomé* han dado lugar a diversas hipótesis sobre la ubicación del naufragio. Sin embargo, el hecho de que el galeón fuera uno de los buques más robustos de la Armada y, por tanto, el elegido para transportar una importante cantidad de dinero del rey, contribuyó indirectamente a que se generara una abundante colección de documentos relacionados con su pérdida y los posteriores trabajos de salvamento, lo que permite reconstruir los acontecimientos que condujeron a la pérdida del galeón. Los nuevos datos aportados por los manuscritos hallados en el Archivo de Simancas también confirman, de forma inequívoca, que el *San Bartolomé* naufragó en la barra de Mundaca el 13 de noviembre de 1597, lo cual permite descartar otras hipótesis tradicionales, como la de la ría Vivero o la de Bartholomew Ledges.

---

(31) *Ibidem*, leg. 511, doc. 111, 513, 515.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABILLEIRA, Y.: «El *San Bartolomé*. Un galeón de guerra de Felipe II», *Proa a la mar*, n.º 166 (2004), pp. 61-63.
- CASABÁN, J. L.: «Santiago de Galicia and the Illyrian squadron: Characteristics, dimensions and tonnages of Mediterranean-built galleons for Philip's II Atlantic fleets (1593–1597)». *The International Journal of Maritime History*, 29(2) (2017), pp. 238-260.
- «The Wreck of the *San Bartolomé* (1597)». *The Mariner's Mirror*, 102(02) (2016), pp. 206-210.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. 3. Madrid, 1972.
- DUQUE DE FRÍAS: «Algunas noticias del Reino de Galicia durante el mando en él de don Luis Carrillo de Toledo, de 1596 a 1605». *Revista Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 5-6 (1969-1970), pp. 67-102.
- GARCÍA HERNÁN, E.: «Philip II's forgotten Armada», en MORGAN, Hiram (ed.): *The Battle of Kinsale* (Bray, Co. Wicklow, 2004), pp. 45-58.
- GRAHAM, W.: *The Spanish Armadas*. Nueva York, 1972.
- KAMEN, H.: *Philip of Spain*. Yale University Press, New Haven CT, 1997.
- MONSON, W.; OPPENHEIM, M.: *The Naval Tracts of Sir William Monson*, vol. 3. Londres, 1912.
- O'SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, 1831.
- SALGADO, A.: «Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal». *Revista de Historia Naval*, núm. 82, Año XXI (2003), pp. 81-89.
- SAN CLAUDIO, M.: «Un primer paso para una hipotética carta arqueológica subacuática de la Comunidad Autónoma de Galicia». *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 6 (2000), pp. 15-170.
- SERRANO MANGAS, F.: *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: ensayo sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de Nueva España de 1631*. Veracruz, 2012.
- TENACE, E.: «A Strategy of Reaction: The Armadas of 1596 and 1597 and the Spanish Struggle for European Hegemony». *The English Historical Review*, 118(478) (2003), pp. 855–882.

Remolcador *Mahón* y arco iris.  
(Foto: Twitter Armada)

