

LA ARMADA DEL MAR OCÉANO Y LA JORNADA DE TÚNEZ (1609) (1)

Manuel LOMAS CORTÉS
Universidad de Valencia

La decadencia de la galera al compás del predominio creciente del galeón constituye uno de los modelos explicativos más repetidos por la historiografía que, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, se ha encargado de analizar la política naval hispánica posterior a 1574 (2). Elemento básico en la construcción de la teoría braudeliana del «giro atlántico» (3), fue retomado con éxito por Maurice Aymard o John F. Guilmartin con análogo resultado: el aumento de los costes de mantenimiento, ligado tanto al número creciente de remeros como a los cambios técnicos y al aumento de los precios, habría provocado la inviabilidad económica del uso de las galeras tras 1573 y propiciado la adopción decidida del galeón —de mayor capacidad y menor coste de conservación— como unidad básica de combate en el mar (4). Los estudios posteriores de Irving A. Thompson, centrados en el análisis los principios administrativos y de gestión de las galeras en el reinado de Felipe II, no harían sino apuntalar la misma idea de la pérdida de peso estratégico y dificultad financiera que, desde la década de 1970, aparece fuertemente fijada en la historiografía española (5). Algo menos tratada ha sido, por el contrario, la proyección que esta tendencia tuvo en el siglo XVII, así como uno de los pasos que se resuelve lógico en la continuación del modelo indicado, esto es, el consecuente intento de introducción del galeón en el Mediterráneo posterior a 1574 (6). Conocidos

(1) El presente estudio es un extracto de la conferencia «La Armada y la expulsión de los moriscos», pronunciada el 20 de octubre de 2009 en las XLI Jornadas de Historia Marítima del Instituto de Historia y Cultura Naval.

(2) Esta investigación se encuadra en el proyecto del Ministerio de Ciencia e Innovación «El gobierno, la guerra y sus protagonistas en los reinos mediterráneos de la Monarquía Hispánica» (HAR2008-00512).

(3) BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 tomos. Madrid, 2001, (1.ª Edición París, 1949), t. 2, pp. 244-245.

(4) AYMARD, Maurice: «Chiourmes et galères dans la Méditerranée du XVI siècle», en *Histoire économique du monde méditerranéen (1450-1650). Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, París, 1973, pp 49-64; Guilmartin, John F.: *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Oxford, 1974, pp. 114-117.

(5) THOMPSON, Irving A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias (1560-1620)*, Barcelona, 1981 (1.ª Ed. Londres, 1976), pp. 201-240.

(6) Aunque lo largo del siglo XVI las numerosas armadas mediterráneas de la monarquía hispánica habían integrado diferentes tipos de naos y carabelas, su utilización se había contemplado fundamentalmente como apoyo logístico de las galeras, principal fuerza de ataque y desembarco, sin adoptar en ningún momento un papel protagonista en las operaciones. Véase Casado Soto, José Luis: «Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica» en Magdalena de Pazzis Pi Corrales (Coord.), *Cuadernos de Historia Moderna. Anejo V: Armar y marear en los siglos modernos (XV- XVIII)*, Madrid, 2006, pp. 15-53.

los problemas logísticos y económicos a los que se enfrentaban las galeras, así como su escaso rendimiento en las operaciones atlánticas a larga distancia, se trataría, pues, de calibrar las capacidades y limitaciones del uso del galeón fuera de los grandes espacios oceánicos que, desaparecidas las grandes armadas mediterráneas, se hallaba ahora empeñada en la represión del corso berberisco (7).

Organización de la expedición

La armada de galeones que, en el verano de 1609, atacó por sorpresa el golfo de Túnez tal vez constituya uno de los ejemplos más tempranos de esta tentativa de mutación, aunque su génesis debe situarse más en una búsqueda de revancha concreta que en un intento consciente por ensayar el desplazamiento práctico de las galeras como protagonistas de la guerra en este espacio. Tras la derrota sufrida en 1607 frente a Gibraltar, la Armada del Mar Océano había perdido una parte importante de sus recursos y capacidad operativa (8). El descalabro debilitó la posición estratégica de la monarquía hispánica en aquellas aguas y, sobre todo, animó a sus enemigos a cuestionar la hegemonía española sobre las aguas del Estrecho (9). La recuperación del prestigio perdido se convertiría así en el objetivo principal de la Armada, aunque habría que esperar hasta comienzos de 1609 para que el duque de Lerma hiciera buena una propuesta del virrey de Valencia —que hacía poco había reclamado la entrada de los galeones de la Armada en el Mediterráneo para atajar el peligro corsario— y presentara ante el Consejo de Estado un proyecto definitivo, esto es, la persecución de la armada de Simón Danzer, corsario holandés que operaba con varios navíos al amparo del puerto de Argel (10).

(7) WILLIAMS, Philip: «The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean (1560-1620)», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), en *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500- 1700)*, 2 tomos. Madrid, 2006, t. I, pp. 891-920.

(8) IBÁÑEZ DE IBERO, Carlos: *Historia de la Marina de Guerra española*, Madrid, 1939, pp. 169-170; Véase Goodman, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVII*. Barcelona, 2001 (1ª Ed. Cambridge University Press, 1997).

(9) GARCÍA GARCÍA, Bernardo J. (Ed.): *Tiempo de paces 1609-2009: la pax hispanica y la tregua de los doce años*, Madrid, 2009.

(10) A comienzos del siglo XVII se trasladarían al Mediterráneo numerosos corsarios de origen holandeses. Simón Danzer se convertiría en el más afamado de ellos a fines de la primera década del reinado de Felipe III. PARDO MOLERO, Juan Francisco, y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier: «Una Monarquía, dos reinos, un mar. La defensa de los reinos de Valencia y Murcia en los siglos XVI y XVII» en ROSELLA, Cancila (dir.), *Mediterráneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Palermo, 2007, t. II, pp., 429-465. Sobre las andanzas de este corsario, véase LOMAS CORTÉS, Manuel: «Corsarios, patrones y moriscos. La lucha por el Mediterráneo en el trasfondo de la expulsión de los moriscos (1609-1614)», en BENÍTEZ SÁNCHEZ-BLANCO Rafael, y FRANCH BENAVENT, Ricardo (eds.): *Estudios de Historia Moderna en homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban*, 2 tomos. Valencia, 2008, t. I, pp. 305-322.

Alejar la Armada del espacio atlántico suponía un riesgo elevado. La estructura de abastecimiento organizada en torno a los puertos mediterráneos descansaba sobre las necesidades de las galeras, y la experiencia de sus proveedurías en el suministro de los galeones era limitada. Con una mayor capacidad de almacenaje, estas embarcaciones podrían sin duda actuar con cierta independencia logística durante un período prolongado pero, ante la necesidad de un aprovisionamiento urgente, la lejanía de los proveedores habituales de la Armada y la competición que se establecería entre galeras y galeones por el reparto de los recursos podían ser factores potencialmente peligrosos.

Con este problema sobre la mesa, en enero de 1609 el Consejo de Guerra se sentó a debatir la cuestión de la piratería berberisca y, más concretamente, el memorial que don Luis Fajardo había redactado sobre el peligro que Danzer representaba para las costas peninsulares de Castilla y Aragón. De acuerdo con las impresiones del almirante, el éxito y, a la vez, el tremendo peligro del corsario holandés radicaba en dos aspectos fundamentales. Por una parte, el puerto de Argel suministraba a sus embarcaciones una corta y segura retirada que hacía casi imposible su persecución. Por otra, la utilización novedosa de navíos de alto bordo fuertemente artillados le confería una superioridad táctica definitiva en sus enfrentamientos con las embarcaciones mediterráneas —que no se podían oponer a la contundencia de aquellos galeones— o que, en último término, había permitido que la suerte y la riqueza de este corsario aumentara con cada nuevo asalto. El peligro de nuevos ataques resultaba evidente, pero todavía mayor era el riesgo de que los argelinos consiguieran asimilar los fundamentos constructivos del galeón. Por todo ello, Fajardo consideraba que la única solución era, en efecto, que los galeones de la Armada —ayudados por un número adecuado de galeras—, se introdujeran en el Mediterráneo para dar caza a Danzer allí donde se escondiese, Argel incluida (11).

A finales de febrero el Consejo de Guerra tuvo planificados los principales cabos del proyecto y se dispuso a informar al duque de Lerma de los avances. Una escuadra formada por hasta ocho navíos debería salir de Galicia rumbo a Lisboa, con la excusa de asegurar la salida de las naos que, desde este puerto, debían partir en marzo hacia las Indias y, desde allí, tratar de detener las actividades de Danzer (12). En marzo el Consejo de Estado recomendó al rey la ejecución del proyecto. Existían sin duda inconvenientes derivados de la entrada de los galeones en el Mediterráneo pero, pese a todo, consideraba factible la empresa. Diversos informes venían a coincidir en que no había constancia de ninguna fuerza de navíos en condiciones de oponerse a la Armada en la costa de Berbería, así que no existían riesgos inasumibles. Para llevar a cabo aquella empresa bastaría, a ojos del Consejo, con reunir los efectivos posibles y embarcarlos en algunas naves de la Armada, todo lo cual se podría realizar sin grandes

(11) Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Guerra Antigua (en adelante GA), 714. Consulta del Consejo de Guerra. Madrid, 14 de enero de 1609.

(12) *Ibidem*, consulta del Consejo de Guerra. Madrid, 27 de febrero de 1609.

complicaciones si se proveía el suficiente dinero con prontitud. En aquellos momentos se estimaba que la infantería de la Armada contaba con unos mil soldados y cien entretenidos, a los que se podían sumar doscientos de la escuadra de Cantabria y otros tantos de los presidios de La Coruña y Lisboa, hasta sumar en el mejor de los casos 1.700 hombres.

A finales de mayo el Consejo de Guerra ya contaba con toda la información necesaria para acabar de definir la jornada de castigo. El duque de Medina Sidonia había transmitido nuevos informes sobre la posición y fuerzas de Danzer (13), así que el Consejo recomendaba que la acción se iniciara antes de que llegara el verano —a principios de agosto, la Armada debía estar de vuelta en el cabo de San Vicente, para escoltar a los galeones de las Indias—, a fin de conseguir algún efecto de importancia contra los diferentes corsarios que parecían operar en torno al Estrecho.

En un primer momento se pensó también en reunir una armada mixta. Aunque los galeones debían tener el protagonismo, la presencia de algunas galeras de apoyo podía ser útil, sobre todo ante una posible operación de remolque. Pero esta opción, que de hecho hubiera invertido el papel que tanto galeras como navíos de alto bordo habían desempeñado en las armadas del siglo XVI, fue finalmente desechada. De este modo, Luis Fajardo debería perseguir a Danzer hasta Argel, e incluso hasta Túnez, con la sola intervención de los galeones y navíos de la Armada, opción rara vez ensayada y que podía suponer un verdadero cambio estratégico en la política naval hispánica en el Mediterráneo. Para ello se tomaron algunas prevenciones. El duque de Medina Sidonia entró en conversaciones con varios pilotos expertos que residían en Málaga para que guiaran las embarcaciones de la Armada por unas aguas desconocidas para sus prácticos ordinarios, e inició la negociación para el abastecimiento de los galeones en Andalucía (14).

Así las cosas, el 13 de mayo don Juan Fajardo abandonó el puerto de La Coruña y se reunió con su padre en Ferrol (15). Acto seguido, el almirante pasó revista a la tropa, y se dispuso para partir hacia Cádiz, adonde arribó a

(13) Se creía que contaba con un galeón y un patache que le servía de apoyo y que, a finales de abril, acechaba las costas entre Almería y Málaga. Algunos patrones habían llegado a Cádiz y Sanlúcar declarando haber sido asaltados por el corsario. Junto con Danzer también se tenía noticia de cuatro navíos turcos con base en Túnez, uno de ellos fuertemente armado, que habrían apresado de cuatro embarcaciones holandesas por las mismas fechas. Tanto unos como otros parecían refugiarse en Argel y Túnez, y se pensaba que su siguiente objetivo serían las Canarias o la Flota de Indias, en connivencia con otros pilotos ingleses y holandeses.

(14) Este fue el caso del capitán Cristóbal Sánchez, retirado en Málaga, que supeditó su participación a la obtención de algún oficio de prestigio. El duque de Medina Sidonia llegaría a proponerle para el mando de alguna escuadra, y aunque el Consejo de Guerra creyó conveniente prometerle el cargo como cebo, la negociación no tuvo efecto.

(15) AGS, GA, 714. Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 19 de mayo de 1609. Desde 1603 se habían reactivado las conversaciones para trasladar la Armada a Galicia de manera definitiva, pero el proyecto perdió fuerza con el tiempo. La estancia de los galeones en Ferrol durante la campaña de 1608 marcaría un nuevo intento por constituir este enclave como puerto de abastecimiento y reposo ordinario, pero la experiencia no se repetiría en los años posteriores. SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen: «Formación de armadas y su efecto sobre el territorio: El ejemplo de Galicia, 1580-1640», en *Cuadernos de Historia Moderna, Anejo V...*, pp. 55-76.

primeros de junio (16). Allí restaban dispuestos los últimos suministros que Medina Sidonia había logrado reunir para la nueva empresa, así que después de cargarlos, y pese a la creciente huida de marineros, la Armada dejó el puerto de Cádiz el 14 de junio, prácticamente al inicio de la temporada de navegación en el Mediterráneo y sin graves retrasos.

Gestión económica y compra de pertrechos

El modo en que la Armada del Mar Océano obtenía sus consignaciones difería del de las escuadras de galeras. Tenía su principal fuente de ingresos en el impuesto de millones. A la altura de 1609 la Corona ingresaba por este concepto dos millones de ducados al año, cifra que en todo caso no sólo se destinaba a la Armada, sino también al mantenimiento de los presidios africanos y de la Casa Real lo que, en la práctica, menguaba enormemente el impacto económico de este ingreso sobre esta fuerza naval. En febrero de 1609 la Armada todavía no había recibido un solo real del medio millón de ducados previsto para los gastos de ese año, lo que no había impedido que se diera inicio a los preparativos para financiar la campaña de persecución contra Simón Danzer (17). El 5 de enero de 1609 el Consejo de Estado ya había referido al duque de Lerma la necesidad de revitalizar el aparato logístico de la Armada, así como de adquirir nuevas piezas de artillería e invertir algún dinero en la mejora de las fortificaciones costeras, para lo cual pretendía obtener un crédito inmediato sobre los ingresos de la flota que debía llegar de Indias en septiembre de 1610 (18). La gestión para obtener este adelanto se planteaba en todo caso muy complicada, así que ante el inicio de los preparativos de la Armada en Galicia, el Consejo de Guerra sugirió la priorización en el envío de crédito a don Luis Fajardo —aunque ello representase el desvío de capitales desde otras consignaciones—, al tiempo que se realizaba una encuesta general en las costas de Sevilla, Málaga y Cartagena para conocer el estado de las reservas de suministros (19).

(16) AGS, GA, 726. «Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano de la que se levantó este año en Galicia y Asturias y de la vieja de la dicha Armada desde que salieron a Navegar del puerto de la Coruña el día de la fecha de esta». Con carta de don Luis Fajardo de 16 de septiembre de 1609.

(17) GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVII*. Barcelona, 2001 (ed. orig., Cambridge University Press, 1997), p. 75.

(18) AGS, Es, 2639, f. 2. Consulta del Consejo de Estado, 5 de enero de 1609. El quinquenio comprendido entre 1606 y 1610 fue uno de los picos más importantes en la llegada de plata desde las Indias de los siglos XVI y XVII (HAMILTON, Earl J.: *El tesoro americano y la revolución de precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1983 [1.ª Ed. Harvard, 1934], p. 47), hecho que no tuvo una traducción en el mayor desahogo de las finanzas del Rey debido a la deuda consolidada, y no tanto a causa del supuesto deterioro político del gobierno (*Idem: Guerra y precios en España, 1651-1800*, Madrid, 1988 [1.ª Ed. Harvard, 1947], p. 37).

(19) AGS, GA, 714. Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 14 de enero de 1609. El tipo de encuesta, así como el rol desempeñado por el Consejo de Guerra en la delimitación económica y logística de las jornadas mediterráneas, fue estudiado en su día por QUATREFAGES, René: «La *proceeduría* des armadas. De l'expédition de Tunis (1535) à celle d'Alger (1541)», en *Melanges de la Casa de Velázquez*, núm. 14 (1978), pp. 215-247.

Las líneas básicas de financiación del proyecto fueron establecidas ya en el mes de enero. El Consejo de Guerra estableció el presupuesto inicial para las labores de aprovisionamiento en cincuenta y seis mil ducados, que debían obtenerse a cuenta de la consignación ordinaria de la Armada. Este capital habría tenido que fluir rápidamente hacia el Norte peninsular pero, a mediados de febrero, el proveedor general de la Armada en Galicia todavía se quejaba de la tardanza en la llegada de este dinero, hecho que comprometía seriamente la compra de pertrechos y vituallas (20). El precio del bizcocho iba en aumento y la dilación en su compra podía ser un inconveniente si la tardanza obligaba finalmente a almacenarlo recién fabricado, debido a que en aquellas condiciones su conservación se resentía. Por este motivo, a finales de febrero el Consejo de Guerra reclamó más atención sobre estos preparativos y apremió el envío urgente de dinero (21), propuesta que fue secundada por el duque de Lerma en la sesión del Consejo de Estado del 7 de marzo que sancionó de nuevo la necesidad de dotar de nuevo crédito a la estructura de la Armada (22).

Para comenzar se debía enviar de inmediato al contador de Guipúzcoa Sebastián de Oleada un crédito de 10.000 ducados para que, con él, pusiese a punto los galeones recién construidos que allí fondeaban. Estas naves debían aportar, en el momento de su reunión con el resto de la Armada, todos los bastimentos necesarios para su sostenimiento, pero de nuevo la falta de dinero contante retrasó los preparativos. De los cincuenta y seis mil ducados librados para los gastos de la empresa sólo habían llegado 38.000, y pese a que esta merma había sido suplida en parte con la obtención de un crédito de catorce mil ducados en Lisboa, se estaba teniendo gran dificultad en la cobranza de otros veinticuatro mil consignados sobre el partido de León. Hacían falta al menos otros treinta mil ducados en moneda o crédito que se pudieran poner en cobro inmediato, o la Armada no podría salir de puerto.

Con todo y esta falta de dinero, se decidió dar orden a Luis Fajardo para que, una vez llegaran los galeones de Vizcaya, partiera de La Coruña rumbo a Cádiz, desde donde estaba previsto que se iniciara la jornada de castigo. De esta forma se quería que Fajardo agilizara todo lo posible las gestiones para disponer de las embarcaciones y los suministros que necesitaba, sobre todo después de que el proveedor general avisara de que la Armada tenía proveídos bastimentos suficientes al menos para un mes, y se entendiera que en Andalucía se podría proceder sin tantos problemas a la finalización de las labores de suministro. Esta decisión se apoyaba además en las cartas del duque de Medina Sidonia, quien había avisado que tenía prevenidos toda una suerte de pertrechos en Andalucía. Para

(20) Sobre las finanzas militares gallegas y el papel de los proveedores de la Armada en este territorio y período, véase el estudio de SAAVEDRA VÁZQUEZ, Carmen: «El coste de la guerra: características y articulación de las finanzas militares gallegas en la primera mitad del siglo XVII» en *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 22 (2004), pp. 343-368.

(21) *Ibidem*. Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 27 de enero de 1609.

(22) *Ibidem*. Resolución del Consejo de Estado, 7 de marzo de 1609.

apoyar esta última noticia el Consejo decidió desviar hacia Andalucía los nuevos dieciséis mil ducados que había reunido (23), dinero con el que, a principios de mayo, el almirante Fajardo pudo anunciar que tenía por fin los suministros suficientes para sostener a 3.000 personas durante los tres meses que, como mucho, podía durar toda la operación(24). Por su parte, el Consejo de Estado manejaba cálculos mucho mayores, destinados a mantener una fuerza de 15.000 hombres y una docena de embarcaciones durante un plazo de seis meses. Esta prevención, que sobrepasaba con mucho los plazos y recursos que debían invertirse en la jornada de castigo contra Simón Danzer, tenía que ver con la posible participación de la Armada en la expulsión enciernes de los moriscos. Si todo transcurría como se esperaba, a su vuelta de Argel los galeones de Fajardo se encargarían de embarcar a los moriscos expulsos y, para ello, serían necesarios no menos de 600.000 reales castellanos, con los que comprar tanto alimentos como aderezos y pertrechos militares (25).

Tabla 1
Relación de los bastimentos y pertrechos de la Armada en abril de 1609 (AGS, GA, 726)

Producto		Reales
Bizcocho	<i>Vizcocho quatro mill y quinientos quintales a preçio de treinta y cinco reales el quintal</i>	157.500
Harina	<i>Arina para pan fresco y rregalo de los enfermos, trescientas fanegas a preçio de veyntiquatro reales cada una</i>	9.600
Vino	<i>Vino veyntemill y seiscientas y veinte arrovas que hazen setecientas y cincuenta pipas a precio de veynte y dos ducados cada una</i>	181.500
Tocino	<i>Tocino quatrocientos quintales, que a precio de ochenta reales al quintal</i>	32.000
Atún	<i>Atun quatroçientos y cincuenta barriles quintaleños a treinta y seys reales cada uno</i>	24.200
Queso	<i>Queso doscientos y setenta y cinco quintales a ocho ducados el quintal</i>	24.200
Aceite	<i>Aceite setecientas arrovas, las seyscientos dellas para las rraciones ordinarias y las ciento restantes para lantias y otros servicios a treçe reales cada una</i>	9.100
Habas y garbanzos	<i>Avas y garbanzo por mitad de quatrocientos y cinco fanegas a 25 reales, una con otra</i>	10.125
Arroz	<i>Arroz para dos días a la semana, noventa y seys quintales a cinquenta reales el quintal</i>	4.800

(23) *Ibidem*, Es, 219. «Lo que se ofrece a don Luis Fajardo para la ocasión presente», marzo de 1609.

(24) *Ibidem*, GA, 714. Consulta del Consejo de Guerra Madrid, 19 de mayo de 1609.

(25) *Ibidem*. Es, 213. «Relación de los bastimentos, dietas y pertrechos que parece serán menester para la provisión y servicio de mill y quinientas personas en 6 meses que se presupone an de comer dellos, y las toneladas que para su embarcación serán necesarias, y lo que lo uno y lo otro costara conforme a los precios que de presente corren en el Andalucía», Sanlúcar de Barrameda, 14 de abril de 1609.

Producto		Reales
Vinagre	<i>Vinagre dos mill arrovas, las mill y setecientas para las raciones ordinarias y las trescientas restantes para yncendios y artillería, que hazen setenta y dos pipas, a catorze ducados cada una</i>	11.088
Agua	<i>Agua para dos meses seran menester trescientas pipas, que costaran los cascós dellas con seys arcos de fierro a cincuenta reales</i>	15.000
Ajos	<i>Ajos seyscientas ristras a real y medio</i>	900
Medicinas	<i>Para medicinas a los enfermos y heridos seran menester mill y quinientos ducados</i>	16.500
Dietas	<i>Para açúcar, pasas y almendras y otras dietas para los dichos enfermos, setecientos y cincuenta ducados</i>	8.250
Gallinas	<i>Para mill gallinas, cinco mill reales, a cinco reales cada una</i>	5.000
Carneros	<i>Carneros ciento y cincuenta, a dos ducados y medio cada uno</i>	4.125
Carbón	<i>Carvón en lugar de leña, seys mill a dos reales cada una</i>	12.000
Sal	<i>Sal diez y ocho cayzes, de a 20 reales el cayz.</i>	360
Barriles	<i>Barriles para agua, mill que costarán a cinco reales cada uno</i>	5.000
Velas de sebo	<i>Belas de sevo treinta quintales, a ocho ducados el quintal</i>	2.640
Costales	<i>Costales de lienzo para embarcar y desembarcar el bizcocho, mill, que costaran a quatro reales 1/2 cada uno</i>	4.500
Ollas de cobre, calderas, zalonas	<i>Diez y seys ollas, diez y seys calderas y veyntiquatro zalonas, todo de cobre, para guisar de comer la gente, y para otros servicios, que pesaran seiscientas libras a quatro reales la libra</i>	2.400
Medidas de cobre	<i>Medidas de cobre para las raciones de vino y vinagre, ocho ternos que costaran a treinta reales cada uno</i>	240
Medidas de palo	<i>Medidas de palo para agua, ava y garbanzo, diez y seys ternos a cinco reales cada uno</i>	80
Pesos de balanza	<i>Pesos de valanza de cobre para dar razones diez, que con un juego de pesas de hierro cada uno costarán a seys ducados</i>	600
Linterna	<i>Lanternas de oja de lata, ciento, que costaran quinientos reales</i>	500
Platos, escudillas y botijas de barro	<i>Platos y escudillas, jarros y botijas de barro para las razones ordinarias, serán menester mill y quinientos reales</i>	1.500
Derechos del vino, vinagre y aceite	<i>Para pagar el derecho de millones del vino, vinagre y azeite son menester treçe mill reales</i>	13.000
Gastos menudos	<i>Para gastos menudos, salarios a carretos, fletes, demoras de varcos, jornales y otras menudencias, serán menester dos mill y quinientos reales</i>	27.500
Toneladas para la embarcación de todos los bastimentos	<i>Para la embarcación de los dichos bastimentos, dietas y demás pertrechos en navíos mayores, serán menester mill y quatroçientos toneladas a razón de siete reales de sueldo al mes cada una</i>	9.800
		594.068

Es difícil concretar la medida en que estas previsiones se vieron materializadas en adquisiciones concretas de suministros antes del inicio de la jornada pero, según los oficiales del sueldo de la Armada, en el momento de su partida, la fuerza capitaneada por don Luis Fajardo cargaba pertrechos suficientes para mantener a sus tripulaciones, al menos, hasta finales de agosto. En tierra los proveedores de la Armada continuaron los trabajos para reunir nuevos

suministros antes del retorno de la escuadra, pero los problemas financieros se reprodujeron. A principios de julio el Consejo de Guerra proveyó una nueva letra de cambio por valor de 35.000 ducados para sufragar los nuevos gastos, pero de ella no se pudieron poner en cobro más de 20.000 —y sólo gracias al compromiso de la ciudad de Cádiz de hacerse cargo de ellos en concepto de adelanto sobre el impuesto de millones— (26). La forma de pago, mayoritariamente en moneda de vellón, generaría a su vez dificultades en las compraventas (27). En todo caso, y gracias a estas inversiones, se pudieron acumular hasta 1.200 quintales de bizcocho, 220 pipas de vino y algo de aceite en los almacenes de la Armada en Cádiz (28). Con estas cantidades parecía garantizarse el socorro de la armada de Fajardo a su vuelta de Berbería, aunque el inicio de la expulsión de los moriscos no haría sino complicar su provisión, como se verá más adelante.

Por lo que se refiere a la tripulación, una de las principales preocupaciones surgidas a raíz de la derrota de 1607 había sido precisamente el problema de las dotaciones de la armada. En aquel enfrentamiento no sólo se habían perdido un buen número de galeones, sino que se habían dejado la vida alrededor de un millar de soldados y marineros. Estas bajas habían reducido la tripulación superviviente a unos niveles muy poco aconsejables para su buen funcionamiento, problema que todavía persistía a comienzos de 1609. Con la empresa contra Simón Danzer en puertitas, la cuestión de la falta de hombres había vuelto a ponerse sobre la mesa, y se había resuelto que, para dotar a la nueva escuadra de renovados efectivos, sería necesaria la leva de al menos varios centenares de marineros. Las gestiones, emprendidas en Galicia, Asturias y Guipúzcoa, debieron de surtir efecto, ya que a comienzos de año hasta 200 nuevos marineros habían sentado plaza en la Armada y se esperaba la llegada inmediata de otros 150. Con estas incorporaciones, y según la previsión de gastos establecida por su proveedor general, Martín de Aróztegui, el conjunto del personal al servicio de la Armada y sus presidios alcanzaría 2.800 hombres, de los cuales el almirante Fajardo tendría asentados en su escuadra cerca de 1.500. Esta cifra fue en todo caso en franco descenso debido sobre todo a las deserciones. Antes de partir de Cádiz, la Armada de Fajardo había

(26) Los 15.000 restantes estaban fijados sobre la deuda de un particular, don Gonzalo Vaz Coutiño, que al parecer puso pegos en el pago.

(27) Desde la creación en 1594 de la llamada Junta de Madrid, la Monarquía había barajado la posibilidad de alterar la ley, peso y valor de las monedas de plata y vellón, como forma de obtener mayor liquidez y camuflar parte de la deuda pública. Dos años después —en 1596—, se pactó con Juan Castelló la primera emisión de moneda de vellón sin liga de plata en la ceca de Segovia, que pondría en circulación 100.000 ducados anuales. En 1602, enfrentado al aumento de los gastos de la Corona y las dificultades en el cobro de los impuestos, Felipe III sancionó de nuevo el expediente de labrar el vellón sin aleación de plata. Pero en 1603, ante la coexistencia del nuevo con el viejo —que todavía mantenía en gran medida su ligazón de plata—, se ordenó que el vellón viejo pasara a valer el doble de su nominal, sobrevaloración exagerada que alteró onerosamente las relaciones de mercado. GARCÍA GUERRA, Elena María: *Las acuñaciones de moneda de vellón durante el reinado de Felipe III*. Madrid, 2000, pp. 13-30.

(28) AGS, GA, 726. Martín de Aróztegui a Felipe III, 19 de julio de 1609.

perdido 41 marineros, proceso que seguiría en progresión aritmética después de su retorno a Cartagena (29). Descontadas las tripulaciones que participarían en la empresa de Túnez, la escuadra que al mando de Antonio de Oquendo quedó en Andalucía aquel verano se compondría de un máximo de 1.300 hombres, a la que habría que descontar necesariamente las plazas de los presidios dependientes (30).

Abarcar una mayor concreción a partir de este punto resulta complicado. La Armada se componía de 19 embarcaciones en junio 1609 (31), pero en la práctica no existía una división clara de las agrupaciones, dado que desde el desastre de 1607 la escuadra de Lisboa y la del Cantábrico se habían fusionado, ante la falta de efectivos para mantener operativas ambas. Luis Fajardo no utilizó por tanto sólo las unidades de la escuadra de Lisboa, y tampoco se puede decir que Oquendo gobernara únicamente el resto de la escuadra cantábrica. La Corona, para remediar esta precaria situación y aprovechar los recursos que habían quedado libres en Flandes, estaba además procediendo a trasladar los efectivos navales del Almirantazgo de los Países Bajos españoles a la Península, pero por el momento la confusión era todavía patente (32). Por este motivo no se puede determinar cuántos de los 250 soldados de las tres compañías de la escuadra del Cantábrico servían con Fajardo o habían quedado en Andalucía, y lo mismo pasa con los 1.500 soldados del tercio de la Armada al mando del maestre de campo Jerónimo Agustín —que se embarcó con Fajardo pero que tenía sus tropas repartidas hasta el presidio de La Coruña—, o la división interna de los 750 marineros y artilleros con que contaba en total la Armada en ese año, y sin contar los entretenidos. Pese a todo, se puede establecer que la Armada contaba con una plantilla ordinaria de entre 450 y 500 hombres en servicio permanente, que se encargaba, del mantenimiento de las embarcaciones y los presidios durante las invernadas (33). Del mismo modo se puede establecer que en septiembre de 1609 la Armada contaba con una infantería formada al menos por 400 hombres (34).

(29) AGS, GA, 726. «Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano de la que se levantó este año en Galicia y Asturias y de la vieja de la dicha Armada desde que salieron a Navegar del puerto de la Coruña el día de la fecha de esta». Con carta de don Luis Fajardo de 16 de septiembre de 1609.

(30) Estas cifras deben tomarse con toda la cautela que merece el estar extraídas de una previsión de gastos que bien se pudo redondear o incluso aumentar deliberadamente.

(31) Fajardo tomó doce para su campaña africana, Oquendo se quedó con seis en Andalucía, y se sabe que el proveedor Felipe de Porres tenía en Cartagena un bergantín de la Armada al que no le dio tiempo a enlazar con Fajardo en Orán

(32) AGS, Es, 214. Fajardo a Felipe III, Alicante 4 de noviembre de 1609. Oquendo ya contaba desde primeros de septiembre con un galeón de 400 toneladas procedente de Dunquerque con las mismas dimensiones de la Almiranta de Fajardo. *Ibidem*, GA, 726. El almirante Diego de Santurce a Medina Sidonia. Cádiz, 4 de septiembre de 1609.

(33) *Ibidem*. «Relación del dinero que se presupone será menester para proveer a la gente de guerra y mar que al presente nabega en la Armada», con carta de Martín de Aróztegui a Felipe III, 19 de julio de 1609. Ver *Apéndice Documental*, II.

(34) *Ibidem*. Fajardo a Felipe III. Alicante, 21 de septiembre de 1609.

La jornada de Túnez

La armada que en junio de 1609 partió de Cádiz rumbo a Argel se componía de 12 navíos de diferente tamaño. Ya que la empresa no se consideraba excesivamente arriesgada, se optó por no aventurar toda la Armada, dejando a Antonio de Oquendo a cargo de la defensa de Portugal y el estrecho de Gibraltar con las unidades restantes. La escuadra de Fajardo se formó, así, de cuatro grandes galeones —el *San Francisco*, el *Santa María Magdalena*, el *San Agustín* y el *Nuestra Señora de los Remedios*—, tres galeones de tamaño medio —el *San Fulgencio* y el *San Luis* y el *Rosario*— y toda una serie de embarcaciones de diferente tipología: dos navíos, el *Santa Margarita* y el *Nuestra Señora de Regla*, una fragata, la *Santa Ana*, un carabela (*Nuestra Señora del Buen Viaje*) y una canoa sin nombre conocido.

El galeón *San Francisco*, designado capitana real, era del asiento de Juan Núñez de Correa, mientras que el *Santa María Magdalena*, que hacía las veces de almiranta real, y el *San Agustín*, ambos parte de la escuadra del Cantábrico, eran de la fábrica de Manuel Gómez de Acosta, asentista y armador habitual de la Corona, cuyos contratos públicos se prolongarían todavía durante los primeros años del reinado de Felipe IV. Su padre había incentivado la construcción privada antes y después de las nuevas ordenanzas de 1607, mediante un modelo de contrato por el que la Corona se comprometía a otorgar una ayuda económica fija por tonelada, así como licencias para la obtención de la materia prima, a cambio de que construyesen nuevas naves y se las dotase de lo necesario (35). De esta forma se ahorraba parte de los excesivos costes que implicaba la construcción directa y la Corona mantenía la supervisión del proceso, lo que redundaba en una mayor calidad en el diseño y acabado de las naves. Así por lo menos lo atestiguaba Fajardo, que tenía a estos tres galeones por los mejores de la Armada. Ignoramos los años de contratación, pero sabemos que a la altura de 1609 la Corona todavía estaba pagando las cuentas de la construcción de estos galeones, ya que Fajardo había pedido al rey que liquidara los alcances a los armadores con el fin de obtener la propiedad de las embarcaciones. En cualquier caso, el asiento no era la única modalidad bajo la que servían las embarcaciones de la escuadra. Existían también embarcaciones bajo administración directa, ya fuera mediante construcción, ya mediante embargo. Este era el caso del galeón *Nuestra Señora de Regla*, apodado también *El Francés*. No tenemos constancia del momento en que el duque de Medina Sidonia embargó esta nave, pero sí que en 1606 había aparecido en Lisboa un comerciante francés reclamando su propiedad con una cédula de Felipe III para su restitución —justo antes del inicio de la jornada que llevó a la derrota al almirante holandés Hautin en la desembocadura del Tajo—. En aquella ocasión Fajardo se negó a devolver la nave, pero se comprometió a

(35) PHILLIPS, Carla R.: *Seis Galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, 1991 (1.ª Edición en The Johns Hopkins University Press, 1986), pp. 41-149.

restituirla una vez acabara la campaña. Por el contrario, a su vuelta el comerciante francés había desaparecido, por lo que se pensó en algún intento de estafa. Esta embarcación, según Fajardo, era la única nave ligera con que contaba la Armada, y podemos encontrarla en la documentación bajo la denominación tanto de navío como de patache. La presencia de una embarcación embargada en esta armada da muestra de la falta de homogeneidad y de la compleja modalidad de composición de las escuadras permanentes de la Corona, aunque no era *El Francés* el único buque embargado. La carabela *Nuestra Señora del Buen Viaje* había sido embargada ese mismo año en el Guadalquivir, realizándose una considerable inversión en artillería para dotarla de las prestaciones necesarias para su uso militar (36).

El primer destino de la Armada de 1609 tras salir de Cádiz fue Málaga, donde permaneció al menos entre el 19 y 24 de junio, tiempo en el que se registraron nuevas huidas de marinería. La Armada hizo esta escala para embarcar a los patrones que Medina Sidonia había concertado para guiar a los galeones por el Mediterráneo, y aunque no se puede determinar con toda fiabilidad, seguramente durante esta parada técnica Fajardo recibiría las primeras instrucciones para alterar su travesía de vuelta de África y fondear su escuadra en Cartagena, con el fin de que participara en la expulsión de los moriscos (37). Fajardo no tenía todavía idea de la nueva misión que se le iba a encargar, así que, tras terminar de aprovisionarse y sin tener en cuenta la posibilidad de ulteriores acciones, siguió camino de Mazalquivir, adonde arribó sin novedad el 28 de junio. Por recomendación del gobernador de Orán, se detuvo allí unos días para reconocer la costa inmediata al presidio, donde se tenía noticia que se escondían algunas embarcaciones piratas. De este modo, don Juan Farjardo capturaría a un capitán inglés que comerciaba con los habitantes de la desembocadura del río Risgol —Luis Fajardo decidiría tomar al inglés en custodia y valerse de él como práctico mientras el gobernador de Orán instruía su causa, temeroso de la fiabilidad de los nuevos patrones tomados en Málaga— y, poco después, apresaría una embarcación cerca de Tremecén que se valoró en varios miles de reales.

La armada dejó el puerto de Orán el 12 de julio rumbo a Argel, donde pretendía incendiar las naves piratas que fondeaban en su puerto. El día 14, por la tarde, la escuadra avistó Argel y, esperando a que la noche cubriera sus actividades, Fajardo lanzó cuatro pataches con algunas chalupas para entrar y sondear la bahía. Durante esta incursión, la avanzadilla reconoció hasta cuatro galeras y ocho navíos de alto bordo, entre ellos la capitana de Danzer, pero las medidas defensivas del puerto desaconsejaron un intento de sabotaje. La armada tampoco podría entrar en el puerto, ya que el viento que corría haría imposible que luego pudieran volver a salir sin el remolque de las galeras que no tenían. Ante la imposibilidad de asestar el golpe en Argel y volver a Cádiz,

(36) AGS, GA, 727. Luis Fajardo a Felipe III, Cartagena, 13 de diciembre de 1609.

(37) *Ibidem*. GA, 726. Diego Vivero a Antonio Aróztegui, Mallorca, 15 de agosto de 1609.

Fajardo decidió obviar las recomendaciones del Consejo de Guerra y seguir camino del segundo objetivo que se había marcado, la bahía de Túnez.

En tránsito entre Argel y Túnez, la armada todavía interceptaría dos nuevas embarcaciones, en esta caso comerciales, que fueron apresadas con el único motivo de mantener en secreto su posición. También durante este periplo, y ya a la vista de Cerdeña, se les uniría en conserva un galeón de guerra francés. Al mando de Philippe Prenost, señor de Bauliens, y capitana en origen de tres galeones ahora perdidos, esta nave se ofreció a acompañar a la armada y participar en el posible ataque sobre Túnez. Fajardo debía observar la paz suscrita con Francia y fomentar su mantenimiento, así que aceptó la propuesta, alcanzando juntos las cercanías de Bizerta el día 29. La armada se adentró entonces en el mar para no ser avistada y, doblando el cabo de Porto-Farina durante la noche, se puso a vista de La Goleta y la boca de la bahía de Túnez en el amanecer del día 30 (38). La aproximación fue silenciosa y tranquila, al abrigo de la noche y dirigida por el capitán inglés apresado en Orán. La armada entró en la bahía de Túnez a la una del mediodía, avistando rápidamente una jugosa presa. La rada estaba ocupada por 20 navíos de alto bordo y una galeota de 23 bancos, aparte de un par de pataches comerciales. La fortaleza de La Goleta había sido cogida desprevenida, y aunque pronto lanzó un cañonazo de alarma, para entonces la armada ya estaba sobre la ensenada, de manera que pudo asestar un rápido y demoledor golpe.

Fajardo dividió la armada en tres escuadras. La primera, compuesta de cinco pataches, fue lanzada contra las embarcaciones ancladas, tras echar al agua 10 chalupas fuertemente armadas y ocupadas por las mejores unidades de la infantería de guerra de la armada. Estas chalupas tenían como misión proteger y cubrir con fuego a la escuadra, y al mando de todo el contingente se situó don Juan Fajardo. La fuerza logró penetrar entre los sitiados pese al potente fuego de artillería que le llovía desde La Goleta, y comenzó a prender fuego a las embarcaciones enemigas. Esta primera escuadra de choque fue cubierta por la segunda, compuesta por los galeones medianos que le seguían los pasos, mientras que los cuatro galeones mayores, ante la imposibilidad de entrar en la bahía sin embarrancar, se emplearon en responder el fuego que llegaba desde la antigua fortificación española, la cual distaba de encontrarse tan mermada como pretendían los informes. Desde hacía días se esperaba en Túnez el ataque de las galeras de Nápoles y Sicilia y, tan sólo unas jornadas antes, las galeras de Malta habían intentado el mismo efecto, por lo que el fuerte se había reforzado con 400 tiradores turcos, mientras en la playa se hacía lo propio mediante la instalación de nuevas baterías.

Pero el intenso fuego con que fue recibida la armada no alcanzaría sus objetivos. Mientras los artilleros de La Goleta se empleaban en alcanzar y hundir las chalupas —que llevaban el peso del combate, pero eran objetivos demasiado pequeños y móviles para ser acertados—, infligían por el contrario

(38) *Ibidem*, «Discurso de la Jornada que la real Armada del Mar Océano, de que es Capitán General don Luis Fajardo, ha hecho este año de 1609».

daños mínimos a los grandes galeones que, cercanos al fuerte, consiguieron bombardearlo sin grandes aprietos. Unas horas después, y siempre según la versión oficial dada por Fajardo, la armada había conseguido incendiar la totalidad de las embarcaciones fondeadas. De las dos comerciales, sólo una de ellas, de procedencia catalana, logró esquivar el golpe. La armada sufrió algunos desperfectos, pero no perdió ninguna nave y únicamente causaron baja veinte soldados y marineros.

Sólo después del combate fue comprobada la finalidad que se pretendía dar a aquellas embarcaciones ahora incendiadas. Once de ellas se preparaban para salir a correr las costas españolas, mientras que otras nueve hacían lo propio para dirigirse a Levante. La mayoría de ellas estaban armadas por el rey de Túnez, aunque también se hallaba fondeada una nave pirata de origen inglés. Tras la batalla, tanto el alcaide de La Goleta como el rey de Túnez mandaron rápidamente emisarios a la armada, y excusaron la concentración de aquellas naves como medida para repeler las constantes agresiones piráticas francesas sobre su costa, al tiempo que ofrecían aguada a Fajardo (39). El almirante no tuvo por el contrario ninguna intención de quedarse en aquel lugar ni de aceptar la oferta del rey de Túnez, pero el mal tiempo le obligaría a permanecer tres días más bajo la sombra amenazante de La Goleta (40). Finalmente, la armada partió de la bahía de Túnez el 4 de agosto, dejando atrás las naves mercantes apresadas, al no ser aptas para el servicio y como precaución ante posibles complicaciones diplomáticas con las naciones afectadas, expediente que a partir de ese momento se seguiría en todos los encuentros tenidos por la armada en su vuelta a la Península (41)

Tras varios días de travesía, la escuadra entró en el puerto de Mallorca el 15 de agosto (42), y allí permaneció sin comunicar su posición más que al Consejo de Estado, tal y como se había ordenado, y sólo para dar noticia del

(39) AGS, GA, 726. «Copia de la respuesta del Alcalde de La Goleta a don Luis Fajardo, capitán general de la Armada del Mar Océano. Ase de advertir que aunque la carta hablava con el alcaide de La Goleta la recibió Caraçu Manday, que es el que firma la respuesta, y gobierna el reyno de Túnez». Con Carta de Luis Fajardo para Felipe III, 4 de agosto de 1609.

(40) Entretanto se tomaría un navío mercante de Bizerta, del que se obtuvo seiscientos cuarenta cequíes en concepto de rescate de tripulación. *Ibidem*. Diego Vivero a Antonio Aróztegui, Mallorca, 15 de agosto de 1609. Esta embarcación portaba cuatrocientas fanegas de trigo estimadas en unos seiscientos ducados, y fue cedida a Prenost como agradecimiento a su participación en la jornada, el cual partió acto seguido de vuelta a Francia. Todavía se capturaría una segunda nave, cargada esta vez de papel, que fue avisada por la torre de la punta de Cartago cuando se aproximaba a la bahía, dando tiempo a la tripulación para huir, por lo que sólo hubo de ser abordada sin lucha alguna.

(41) Doblado de nuevo cabo de Porto-Farina y adentrados en el mar, se encontraron con seis galeras de Marsella —al mando al parecer del príncipe de Guisa—, en jornada también de castigo, que avisados del suceso de Túnez decidieron dirigirse sobre Bizerta. El resumen de la batalla de la bahía de Túnez está contenido en la carta de Luis Fajardo para Felipe III, 4 de agosto de 1609. El cronista Gaspar de Escolano debió de contar con el mismo resumen, ya que relata los hechos de forma parecida en su *Década primera de la historia de Valencia*, Valencia, 1972 (1.^a Ed. Valencia, 1610), Libro X, cap. XXXXVII, cols. 1848-1851.

(42) AGS, ES, 214. Joan de Vilaragut a Felipe III, Mallorca, 15 de agosto de 1609

buen suceso en Túnez (43). Por este motivo, todavía el día 19 de junio el proveedor de Cartagena, Felipe de Porres, avisaba preocupado a Felipe III de la falta de noticias de la armada, de la que no se sabía nada desde su partida ni allí ni en Orán, pese a que cada día hacía salir un bergantín desde Cartagena a recabar información entre las naves comerciales que transitaban frente a la costa. Fajardo aprovechó la parada mallorquina para comprar algunos suministros de los que había escasez, y hacer aguada y leña. Las embarcaciones habían recibido en Cádiz pertrechos tan sólo para tres de los seis meses inicialmente previstos y presupuestados, y ni esto habían sido suficiente para suplir la necesidad de las tripulaciones. Desde el 15 de julio se había reducido un tercio de la ración de bizcocho, vino y despensa, para que las vituallas durasen hasta el 15 de septiembre, pero todo el queso, y parte del bizcocho y el bacalao, se habían echado a perder por las altas temperaturas que se habían registrado durante el viaje. Seguramente por esta escasez, Fajardo había decidido parar en Mallorca sin esperar a llegar a Cartagena, donde había recibido órdenes de atracar directamente a su vuelta y ponerse en comunicación inmediata (44).

Por fin el 23 de agosto la armada llegó a su destino final, Cartagena, sin casi suministros y con una tripulación hambrienta. Ese mismo día el almirante contabilizó hasta 19 nuevos huidos (45), y mandó una carta a Felipe III a fin de conocer el puerto designado para la invernada de la armada. Su preferencia principal era Gibraltar (46), pero las primeras conversaciones con el proveedor Felipe de Porres pronto le debieron de hacer entender lo lejana que todavía quedaba la invernada. El proveedor tenía orden de entregarle el bizcocho que se había terminado de hacer en la ciudad, pero también le había llevado todo el correo acumulado en su ausencia (47). Entre aquellas cartas se hallaba una fechada el 4 de agosto en Segovia, donde se le mandaba aguardar órdenes en Cartagena para proceder a la expulsión de los moriscos valencianos (48). No se puede decir que la Corona hubiera planificado adecuadamente esta participación, ya que las prisas y la falta de dinero que esta empresa acusó desde un principio hicieron que esta fuerza no saliera de Cádiz precisamente en las mejores condiciones, lo que en definitiva desgastó sus fuerzas y capacidad en una operación secundaria. Estos síntomas de agotamiento comenzarían a

(43) *Ibidem*, «Relación que hace Pedro Martínez de Liñón, Alguacil de la Real Armada del Mar Océano del cargo de don Luis Fajardo, que llegó al Grao desta ciudad oy viernes veintuno de agosto de 1609 a las ocho de la mañana». Fajardo comisionó al capitán Esquivel en un bergantín para que siguiera camino de la Corte y entregara los despachos de la Armada nada más llegar a Mallorca.

(44) *Ibidem*, GA, 726. Diego Vivero a Antonio Aróztegui, Mallorca, 15 de agosto de 1609.

(45) *Ibidem*, «Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano de la que se levantó este año en Galicia y Asturias y de la vieja de la dicha Armada desde que salieron a Navegar del puerto de la Coruña el día de la fecha de esta», con carta de don Luis Fajardo de 16 de septiembre de 1609.

(46) *Ibidem*, Luis Fajardo a Felipe III, Cartagena, 23 de agosto de 1609.

(47) *Ibidem*, Felipe de Porres a Antonio Aróztegui, Cartagena, 23 de agosto de 1609.

(48) *Ibidem*, Es, 2638b, f. 119-124. Felipe III a Luis Fajardo, Segovia, 4 de agosto de 1609.

evidenciarse en Mallorca y más tarde en Cartagena, donde poco a poco se acentuarían los problemas económicos y de suministro de la escuadra. Alejado de sus proveedores andaluces y con sus reservas agotadas después del largo viaje hasta la bahía de Túnez, el almirante se halló ante un grave problema de suministro. Alertado sobre esta circunstancia, el veedor general de la Armada tendría todavía tiempo de enviar a Cartagena hasta 5.000 ducados embarcados en las Galeras de Portugal, e inmediatamente después una letra por valor de 1.800 ducados (49), que en ningún caso pudieron paliar los graves problemas de abastecimiento de la armada. A finales de agosto, y ante las preocupantes noticias que llegaba desde Cartagena, el consejo de Hacienda debatió la posibilidad de asistir a Fajardo con entre 16.000 y 20.000 ducados (50). Finalmente se optaría por reducir la cantidad hasta los 12.000 ducados (51), pero el expediente no sería ejecutado antes de que la armada se viera obligada a iniciar las labores de traslado de los moriscos valencianos en precarias condiciones financieras (52).

En cualquier caso, el Consejo de Guerra se felicitó por el resultado de la jornada: se había proyectado la idea de que los corsarios que actuaban contra los intereses de la Corona no estaban seguros por muy lejos que se escondieran, y que Felipe III estaba en condición de presentarles batalla en cualquier momento (53). En los meses posteriores la escuadra de la Armada que participaría en la expulsión de los moriscos atravesaría numerosos problemas económicos y de abastecimiento, ligados a la debilidad de la red de intermediarios financieros y agentes con que sus proveedores contaban en la región alicantina y cartagenera, donde desarrollaría esencialmente su acción. Esta dificultad acabaría por acentuar el problema de las deserciones y obligaría al envío, desde Andalucía, de diferentes expediciones de abastecimiento. Pero en definitiva la introducción de la escuadra de galeones del almirante Fajardo en las aguas del Mediterráneo arrojó un resultado más que positivo para las aspiraciones políticas de Felipe III y el duque de Lerma. Aunque la ausencia de apoyo por parte de las galeras limitó su capacidad operativa a la hora de remontar las corrientes

(49) *Ibidem*, Fajardo a Antonio Aróztegui. Cartagena, 10 de septiembre de 1609.

(50) *Ibidem*, CJH, 491-20, f. 6. Antonio Aróztegui a Felipe III. Madrid, 28 de agosto de 1609.

(51) Negociados en moneda de plata, debían salir de la consignación del impuesto de millones de la ciudad de Toledo. El pago se dividiría en 6.000 ducados en reales y los otros 6.000 en una letra pagadera en Cartagena. *Ibid.*, f. 5. Juan Ibáñez a Felipe III, Madrid, 31 de agosto de 1609.

(52) De acuerdo con las estimaciones de sus oficiales, el entramado bajo el que se amparaba la Armada del Mar Océano necesitaba de al menos 23.000 escudos para proceder a una paga general, y 16 mensuales para el pago de los gastos ordinarios. En este contexto se puede entender que las cantidades remitidas a Cartagena a principios de septiembre fueran del todo insuficientes para acudir a su reparación y socorro. *Ibidem*. «Relación del dinero que se presupone será menester para proveer a la gente de guerra y mar que al presente nabega en la Armada y escuadra hasta fin de noviembre, que parece estarán retirados a su ymbernadero y toda la gente de guerra alojada, y ansí mismo lo que ymportará una paga de buelta de viaje a todos en general, y con lo que después se podrá entretener la gente de guerra y mar que quedare en la Armada cada mes». Con Carta de Martín de Aróztegui a Felipe III, 19 de julio de 1609.

(53) *Ibidem*, GA, 714. Consulta del Consejo de Guerra. Madrid, 31 de agosto de 1609.

y vientos mediterráneos —sobre todo una vez dentro de los puertos, como se demostraría en numerosas ocasiones durante el proceso de embarque de los moriscos—, y es evidente que existió un problema logístico grave a la hora de prolongar su estancia más allá de la incursión inicialmente planteada, la Corona pudo comprobar la participación de escuadras de galeones en la lucha contra el corso berberisco no sólo era posible, sino también que su utilización se podía saldar con notable éxito. En cualquier caso, debe señalarse que durante el reinado de Felipe III este tipo de acciones serían concretas y no tendrían continuidad (54). Pese a las enormes posibilidades que abría, el galeón no llegaría nunca a desplazar a la galera como unidad básica de combate en este espacio y período (55). Sea como fuere, Felipe III logró alcanzar con la jornada de Túnez el objetivo inicialmente propuesto, esto es, ganar para la armada y su persona la honra perdida en 1607.

Tabla 2
Relación de las personas que se señalaron en el suceso de la Bahía de Túnez (56)

Navíos medianos y pequeños que entraron primero	
Navío francés nombrado <i>Nuestra Señora de Regla</i>	<i>Capitán de mar Juan Alvarez Avilés, hijo del general que mataron en Gibraltar. Capitán de ynfantería don Gaspar de Acevedo. Este se señaló en ser el primero y abordar a la capitana del enemigo como hiço muy honrada y gallardamente</i>
Navío <i>Santa Margarita</i>	<i>Capitán de mar Miguel de Liçarraga y el alférez Juan Llana de la Vega, cavo de la ynfantería a los quales porque también se señalaron en el mismo navío el año de 606 quando se quemó la Almiranta de Olanda, les mandó dar Su Majestad Al de mar seis escudos de ventaja y al dicho Juan Llana Son hombres muy de servicio y fue el segundo navío. Y en esta se halló el capitán Miguel Sanz de Venessa, provinciano que siendo de los nombrados para llevar a su cargo una chalupa fue necesario enviar por ella para la capitana y hordenar al dicho capitán Venessa volviesse a desembarcar, el qual, quando abordó la dicha Margarita con un navío de los mayores del enemigo saltó dentro con alguna gente que llevo consigo y no salió de él hasta que le dio fuego procediendo en todo como muy honrado soldado.</i>
Fragata <i>Santa Ana</i>	<i>Capitán de mar Pedro de Marichagos y cavo de la ynfantería. El alférez Hernando Aragonés, soldado de la compañía del maestre de campo fue el tercer navío y anduvo vien</i>

(54) En 1612 se produciría un nuevo ataque contra Túnez, pero esta vez liderado por el marqués de Santa Cruz y las Galeras de Nápoles. Miguel Ángel de Bunes Ibarra, «La defensa de la cristiandad; Las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», en *Cuadernos de Historia Moderna, Anejo V...*, pp. 77-99.

(55) Sobre la adaptación de la propia galera a la guerra corsaria en el siglo XVII y su importancia durante el reinado de Felipe III, véase Williams, Philip: «Past and Present: the Forms and Limits of Spanish Naval Power in the Mediterranean, 1590-1620», en Rizzo, Mario, Ruiz Ibáñez, José Javier y Sabatini, Gaetano (eds.) *Le Forze del Principe. Recursos humanos, instrumentos y límites en la práctica del poder soberano en los territorios de la Monarquía Hispánica*, 2 vols., Murcia, 2003, vol. II, pp. 239-277.

(56) AGS, GA, 726. «Relación de las personas que se señalaron en el subçesso que tubo el Armada del Mar Océano de que es capitán general don Luis Fajardo el día que entró en la vaya de Túnez». Con carta de Fajardo a Felipe III. Alicante, 21 de septiembre de 1609.

Navíos medianos y pequeños que entraron primero	
<i>Carabela Nuestra Señora del Buen Viaje</i>	<i>Capitán de mar Diego Muniz y cavo de los soldados. El alférez Bartolomé de Ortega. Fue el quarto vajel, que lo hizo vien pero el dicho capitán Diego Muniz ha merecido después aca ser castigado y privado de officio.</i>
<i>Galeón San Luís</i>	<i>Capitán de mar Francisco Bustillo y de ynfantería son Philippe de Veaumonte y Navarra. Quinto navío y hicieronlo muy vien.</i>
<i>Galeón San Flujencio</i>	<i>Capitán de mar Agustín Románico, y de la ynfantería pedro de Prades. Sexto navío y hicieronlo muy vien.</i>
<i>Galeón Rosario</i>	<i>Capitán de mar Pedro de Alango, y de la ynfantería Juan Dios Veltrán. Séptimo navío, hicieronlo muy vien</i>
<i>La Canoa</i>	<i>Capitán de mar Juan Borbón y cabo de la ynfantería. El cavo de escuadra Baltasar González Cavanilles. El octavo navío anduvo bien y se arrimó mucho al fuerte desalojando la gente que estaba tirando artillería desde una trinchera de la playa.</i>
<i>Galeones Capitana y Almiranta Real, los Remedios y San Agustín</i>	<i>Los cuatro galeones (...) no les dio lugar el fondo a que llegasen tan cerca con los dichos otros, pero desde aquel puesto con la mucha artillería que se tiró de ellos que varacaren a la del fuerte y playa, y mataron mucha gente según lo que se supo de un captivo cristiano. Que con estos concurrió la capitana de Francia</i>
Las chalupas que se siguen fueron las que hicieron mayor efecto quemando los dichos veinte y dos bajeles que allí se hallaron	
1	<i>La primera llevaron a su cargo el Capitán Matheo de Susso, de mar capitán. Sargento mayor Matheo Vartos de Solchaga que llevaba las órdenes para darlas en as partes donde no se pudiesse hallar el Almirante General don Juan Fajardo a cuyo cargo estava esta facción, que andava por otra parte con su chalupa, en que le acompañaron el capitán don Tomás Fernández de Mena; el alférez don Pedro Godínez Maldonado; alférez don Francisco de Salazar que lo ha sido de dos maestros de campo; Jerónimo Jiménez, caballero portugués aventurero; alférez Lázaro del Çerro; sargento Juan de Alfaro; y Diego de Vivero, comissario de muestras que viene sucediendo el officio de veedor general. Esta chalupa y la primera fueron las que más trabajaron acudiendo a la ejecución de lo que se hacía en todas partes, y a las que más tiravan los enemigos por echar de ver que davan las órdenes y que yban personas señaladas.</i>
2	<i>En otra chalupa iban Lucas Guillen, entretenido de mar por maestro de navíos que la llevaba a su cargo. Y el capitán Juan Navarro que lo ha sido de ynfantería y de los que más se señalaron aquel día, porque habiéndole propuesto el general lo que estimara que una galenota grande que estaba junto al fuerte no se quedara allí, sin hordenarse-lo por parecelle cossa demasiadamente temeraria, el dicho capitán Navarro se apartó de él y llegando a la galeota le dio cavo y la sacó debajo de toda la artillería y mosquetería hasta traella donde estava los demás navíos y allí la quemaron él y el dicho Lucas Guillen. Y también se señaló esta chalupa en lo que últimamente se hizo, que se dirá adelante.</i>
3	<i>En otra chalupa yban el capitán Bernabé Márquez, que lo ha sido de mar, y el capitán Joan del Castillo, entretenido que lo ha sido de ynfantería.</i>

Las chalupas que se siguen fueron las que hicieron mayor efecto quemando los dichos veinte y dos bajeles que allí se hallaron	
4	<i>Otra chalupa llevaba a su cargo el capitán don Francisco Avarca, que lo ha sido de ynfantería. Y fue embarcado con él Antonio Grimaldo de nación irlandés, que se halló en la primera y última ocasión de las chalupas, siendo de los primeros que entraron en los navíos y salió herido de un astillazo en el rostro. Es de los criados del general, que tiene plaza de soldados y el de menos años.</i>
4	<i>Otra chalupa en que yban el capitán Joseph de Mena, que lo es de la Almiranta Real, y el capitán don Pedro del Corral, que lo ha sido de ynfantería.</i>
5	<i>En otra chalupa yban el alférez Gabriel Derretes por la gente de mar y el capitán Bartolomé Díaz que lo ha sido de ynfantería.</i>
6	<i>En otra chalupa yban el capitán Domingo Diego, de mar, y el capitán Ausias Rodríguez, que lo ha sido de ynfantería</i>
7	<i>En otra chalupa yban el capitán Andrés Cutillo, que sirve en plaza de marinero por no tener otro sueldo, y el capitán don Diego de Viedma, que lo ha sido de ynfantería.</i>
8	<i>Otra chalupa llevaba a su cargo Pedro Martínez, alguacil real, y el alférez Francisco Márquez por la ynfantería.</i>
9	<i>Falúa de la Capitana Real en que fue la persona del capitán general y con él el mayorazgo Martín Alfonso de Olivera, caballero portugués; Diego Luís de Olivera, su hermano; Gobernador Pedro Desquível; y señor Pedro de Vargas Salazar (...) El alférez Benito García que la llevaba a su cargo donde hirieron a don Francisco Ponce de León, soldado de la compañía del maestre de campo.</i>

Tabla 3

Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano (57)

1. Gente de mar nueva de la que se levantó en Galicia y Asturias.	
<i>Galeón San Francisco Capitana Real</i>	
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Gaspar Rodríguez, hijo de Juan, natural de la Isla de San Miguel. Barvinegro lunar ençma del mostaço derecho. Huyosse en Cádiz a 6 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y es de los que se levantaron en Asturias.</i>	<i>Matheo García., hijo de Pedro, natural del concejo de Pravia. Casi Redondo, mediano, barvicastaño. Huyosse en Cádiz a 6 de junio de 1609.</i>

(57) AGS, GA, 726. «Relación de la gente de mar que se ha ausentado sin licencia de los galeones y navíos de la Armada del Mar Océano de la que se levantó este año en Galicia y Asturias y de la vieja de la dicha Armada desde que salieron a Navegar del puerto de la Coruña el día de la fecha de esta». Con carta de don Luís Fajardo de 16 de septiembre de 1609.

Galeón San Francisco Capitana Real

<i>Marinero y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Gregorio de la Peña, hijo de Juan, natural de Bigo. Mediano barvipuniente, no apareció en la muestra de 23 de agosto de 1609, que se tomó en Cartagena.</i>
<i>Grumete, y a de constar en las listas de Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Pedro de Braveles, huyosse en Cádiz a 8 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete, y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Domingo Pérez, hijo de Gregorio, natural de Bigo. Pequeño, comienza a barbar, moreno, frente pequeña sin señal. No apareció en la muestra de Cartagena de 23 de agosto de 1609.</i>
<i>Grumete, y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Amaro García, hijo de Bartolomé, natural de Pontevedra. Moço sin barba, nariz afilada de edad de 18 años. No apareció en la muestra de 6 de junio de 1609 que se tomó en Cádiz.</i>

Galeón Santa María Magdalena Almiranta Real

<i>Marinero y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Alfonso Pérez, hijo del mismo, natural de Cangas. Pequeño, mancha en el carrillo izquierdo, barvinegro. Huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Juan Rodríguez, hijo del mismo, natural de Sant Cebrián. Nariz larga, barva rubia. Huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y es de los que se levantaron en Galicia.</i>	<i>Pedro Fernández, hijo de Alonso, natural do Porto do Cavo. Señal de pedrada junto al ojo derecho. Huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Luys del Valle, hijo de Lope, natural de Sdero. Señal pequeña de herida pequeña junto al ojo izquierdo. Huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Álvaro García, hijo de Juan, natural de Bigo. Una Berruga al cavo de la oreja izquierda, nariz larga. Huyosse en Cádiz a 7 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Diego López, hijo del mismo, natural de Beyona. Barvirubio, lunar en el carrillo derecho. Huyosse en Cádiz a 7 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Gregorio Franco, hijo de San Domingos, natural de Bayona. Las sienes apretadas, barvicastallo. Huyosse en Cádiz a 7 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará por las listas que están en Galicia, donde se levantó.</i>	<i>Pedro López Maceda, hijo de Pablo, natural de San Cebrián, pequeño, señal de herida sobre la ceja izquierda. Huyosse en 13 de junio de 1609 en Cádiz.</i>
<i>Paje, ydem donde se levantó</i>	<i>Domingo López, hijo de Juan, natural de Bayona. Lunar pequeño en la frente. Huyosse en Cádiz en 12 de junio de 1609.</i>

Galeón San Agustín

<i>Marinero y constará ydem donde se levantó.</i>	<i>Bartolomé Maer, hijo de Diego, natural de Lastre. El ojo derecho resmellado, barvinegro. De 30 años, huyosse en Málaga a 22 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará ydem donde se levantó.</i>	<i>Bastián Martínez, hijo del mismo, natural de Lastre. Frente ancha, señal de herida en la sien izquierda. Desbarbado de 25 años, huyosse en Málaga a 22 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará ydem donde se levantó.</i>	<i>Domingo Mosuco, hijo de Juan, natural de Lastre. Barvi castaño, ojos hundidos. De 30 años, huyosse en Málaga a 24 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero y constará ydem donde se levantó.</i>	<i>Alonso de Marqueta, hijo del mismo, natural de Lastre. Un lunar junto a la nariz al lado izquierdo. De 22 años, huyosse en Málaga a 22 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Juan Fernández, hijo de Alonso Rodríguez, natural de Santisso Dabra. Piquete en el remate del ojo derecho a la parte de fuera. Pequeño, de 22 años, no apareció en la muestra de 22 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Juan López, hijo de Juan Rodríguez, natural de Mugaros. Ojos encapotados, un hoyo en la barva a la parte izquierda. De 18 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Juan Rodríguez, hijo del mismo, natural de Villanueva de Noguera. Frente y entradas grandes. De 30 años, huyosse en Málaga a 20 de junio de 1609.</i>

Galeón Nuestra Señora de los Remedios

<i>Marinero</i>	<i>Juan Yanes, hijo del mismo, natural de Sant Romao de Vale. Buen cuerpo, rehecho casi redondo, ojos pequeños. De 24 años, huyosse en 23 de agosto de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Alonso Carvallo, hijo de Domingo, natural de Obiñana. Dos lunares en la barva, carirredondo, buen cuerpo, barvinegro. Huyosse en Ferrol a 2 de mayo de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Pdro de la Iglesia, hijo de Juan, natural de Magardos. Cariancho, barvicastaño. De 40 años, huyosse en Cartagena a 11 de septiembre de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Juan Fernández, hijo de Bernardo de Arroyo, natural de Bivero. Señal de herida en la frente, pequeño barbarrubio, ojos hundidos. De 26 años, huyosse en Cartagena a 9 de septiembre de 1609.</i>
<i>Paje</i>	<i>Alonso Rodríguez, hijo de Juan, natural de Bigo. Huyosse en Cartagena en 7 de septiembre de 1609.</i>

Galeón San Fulgencio

Marinero	<i>Domingo García, hijo de Gregorio, natural de La Puebla. Desbarbado, alto, ojos pequeños, cuatro piquetes en la frente. De 20 años, huyosse en Cádiz a 6 de junio de 1609.</i>
Marinero	<i>Francisco Vidal, hijo de Juan, natural desposende. Pequeño, menudo rostro, señal de herida en la frente. Huyosse de Cádiz a 12 de junio de 1609.</i>
Marinero	<i>Pedro Fernández de la Puebla, hijo del mismo, natural de Sillero. Buen cuerpo, berbejo, señal junto al ojelo, ojos pequeños. Huyosse en Ferrol a 25 de mayo de 1609.</i>

San Luís

Marinero	<i>Juan González, hijo de Bartolomé do Río, natural de Santiago de Brados. Mediano, seco, nariz afilada, frente grande, barvicastaño. De 32 años, huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Marinero	<i>Juan de Laredo, hijo del mismo, natural de Muros. Rubio, de 56 años. Huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Grumete	<i>Juan de Vega, hijo del mismo, natural de Bibero. Huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Grumete	<i>Pedro Gómez, hijo del mismo, natural de Río de Ora. Señal de herida en el lado izquierdo, hoyoso de biruelas. Huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Grumete	<i>Juan de Vilmanda, hijo del Francisco, natural de Portonovo. De 24 años, huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Grumete	<i>Juan Barral, hijo del mismo, natural de La Puebla del Deán. Huyosse en Ferrol a 16 de mayo de 1609.</i>
Paje	<i>Juan Fandino, hijo de Bartolomé, natural de Puente Albea. Buen rostro, ojos negros hundidos. Menudo de 10 años, huyosse en Cádiz a 14 de junio de 1609.</i>
Paje	<i>Alonso Muniz, hijo de Juan da Grana, natural de Puente Albea. Seco de rostro, colorado. De 14 años, huyosse en 13 de mayo de 1609.</i>
Paje	<i>Antonio de Prudebas, hijo de Juan, natural del Condado de Santa Marta. Mal agestado, nariz corta y puntiaguda. De 12 años, huyó en Cádiz a 7 de junio de 1609.</i>

Navío Santa Margarita

Grumete	Bartolomé Fernández, hijo de Pedro, natural de Ribadeo. Alto, nariz larga, desbarbado, lunar en el carrillo izquierdo. De 20 años, huyosse en Cádiz a 12 de junio de 1609.
---------	--

Canoa San Juan Bautista

Marinero	Fernando de Ynclán, hijo de Alonso Juárez, natural del concejo de Castrillon. Señal de herida en la ceja izquierda. De 33 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.
Marinero	Gómez Moro, hijo de Miguel, natural de Bricen. Alto, barvinegro, señal de herida en la frente a la parte izquierda. De 30 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.
Marinero	Benito de Lemos, hijo de Juan, natural de Sant Andrés de Liade. Cari abultado, comienza a barbar. De 25 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.
Grumete	Fernando Braño, hijo de Alonso, natural de Laje. Desbarbado, buen cuerpo, carirredondo, mira atravesado. De 20 años, huyosse en Cádiz a 13 de junio de 1609.

2. Gente de Mar vieja.

Galeón San Francisco Capitana Real	
Marinero	Miguel Duray, huyosse en Cádiz a 5 de junio de 1609.
Marinero	Matheo Gómez, hijo de Antonio, natural de Lisboa. Las mexillas salidas, buen cuerpo, barbarrubio. Huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.
Marinero	Sabat de Yriarte, hijo de Veltran, natural de Vidarte. No apareció en la muestra de 23 de agosto de 1609 que se tomó en Cartagena.
Marinero de los viejos que vinieron de Vizcaya.	Diego Sardo, huyosse en Ferrol a 24 de mayo de 1609.
Marinero de los viejos que vinieron de Vizcaya.	Juan de Labara, huyosse en Ferrol a 24 de mayo de 1609.
Marinero de los viejos que vinieron de Vizcaya.	Juan de Satica, huyosse en Ferrol a 24 de mayo de 1609.
Marinero de los viejos que vinieron de Vizcaya.	Bautista de Aroztegui, huyosse en Ferrol a 24 de mayo de 1609.
Marinero	Carlos Rongel, hijo de Fernando, natural de Doble. Buen cuerpo, poca barba, ojos garços, nariz gruesa. De 20 años, huyosse en Mallorca a 14 de agosto de 1609.

Galeón San Francisco Capitana Real

<i>Grumete</i>	<i>Domingo López, no apareció en la muestra de 23 de agosto de 1609 que se tomó en Cartagena.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Alonso Muniz de Miranda, hijo de Pedro, natural de Avilés. Huyosse en 13 de mayo de 1609.</i>

Galeón Santa María Magdalena Almiranta Real

<i>Marinero</i>	<i>Sebastián de Bustamante, hijo de Pedro, natural de Cádiz. Mediano, lampiño, barvinegro. No apareció en la muestra de 6 de junio de 1609.</i>
-----------------	---

Galeón San Fulgencio

<i>Marinero</i>	<i>Guillermo Cuel, hijo de Juan, natural de Posmuja, en Inglaterra. Barva rubia, ojos garços rejuntos. Mediano de cuerpo. Huyosse en Mallorca a 15 de agosto de 1609.</i>
<i>Paje</i>	<i>Pablo Suárez, hijo de León, natural de Valençia de Miño, muchacho hoyoso de viruela, señal de pedrada en la frente. De 16 años no apareció en la muestra de 6 de junio de 1609 que se tomó en Cádiz.</i>

Galeón San Luis

<i>Marinero</i>	<i>Martín de Sologuren, hijo del mismo, natural de Bermeo. Rostro y boca pequeña, ojos negros, desbarbado, pequeño. Huyosse en 19 de junio de 1609 desde Málaga.</i>
-----------------	--

Navío Santa Margarita

<i>Marinero</i>	<i>Nicolás de Rigorrola, huyosse en Cádiz en 12 de junio de 1609.</i>
-----------------	---

Navío Nuestra Señora de Regla

<i>Marinero</i>	<i>Isidro de Cavaría, hijo de Pedro, natural de Navarra. Rmo, cariancho, de edad de 24 años. Huyosse en 12 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Simón Hinojo, hijo de Nicolás, natural de Génova. Blanco lampiño, cuchillada en la frente. Huyosse en 12 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Bernardo de Pey, hijo de Miguel, natural de Bayona de Francia. Barvi negro, rostro largo, lampiño. De 30 años, huyosse en 12 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>

Navío Nuestra Señora de Regla

<i>Marinero, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>Domingo de Larna, no apareció en la muestra de 6 de junio de 1609 que se tomó en Cádiz.</i>
<i>Grumete, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>García de Yrissarri, huyosse en 2 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>Pedro de Arriola, hijo de Juan, natural de Bades. Desbarbado, ojos pequeños. De 20 años, huyosse en 6 de junio de 1609.</i>
<i>Grumete, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>Juan de Ibarra, huyosse en 28 de mayo de 1609.</i>
<i>Paje, vino de Vizcaya en el dicho navío.</i>	<i>Roque Rangel, hijo de Simón Álvarez, natural de Puerto de Portugal. Ojos negros. Muchacho de 15 años, no apareció en la muestra de 23 de agosto de 1609 que se tomo en Cartagena.</i>

Fragata Santa Ana, que salió de Lisboa en fin de Mayo de 1609

<i>Despensero</i>	<i>Melchor Díaz, hijo de Sebastián Muniz, natural de Chaves. Huyosse en Cádiz a 2 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Cosme de Ardiles, hijo de alonso, natural de Ribadesella. De buen cuerpo, cariancho, un lunar negro debajo del ojo derecho. De 26 años, huyosse en Cádiz a 8 de junio de 1609.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Torivio Rodríguez, hijo de Juan, natural de Ribadesella. Nariz gruesa, cari ampollar, poca barva. De 20 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Cristóbal de Junco, hijo de Juan, natural de Ribadesella. Pequeño, moreno, algo calvo. De 35 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Diego Rodríguez, hijo de Torivio, natural de San Vicente de la Barquera. Boqui tuerto. De 40 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Marinero</i>	<i>Manuel Rodríguez, hijo de Gaspar, natural de la Isla de Flores. Sin barva, un piquete y una berruga sobre la ceja derecha. De 20 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>
<i>Grumete</i>	<i>Juan de Torano, hijo del mismo, natural de Ribadesella. Moreno, señal en la frente, lunares en el rostro. De 16 años, huyosse en 4 de junio de 1609 desde Cádiz.</i>

Carabela Nuestra Señora del Buen Viaje

<i>Marinero</i>	<i>Domingo Martínez de Palacios, hijo de Pedro, natural de Avilés. Mediano, barbi rubio, huyosse en Cádiz a 14 de junio de 1609 habiendo recibido una paga.</i>
-----------------	---