

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 16



RESUMEN DEL HISTORIAL DE LOS NAVÍOS
PORTUGUESES QUE PARTICIPARON
EN LA JORNADA DE INGLATERRA DE 1588

Año XXX

2012

Núm. 116

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

RESUMEN DEL HISTORIAL DE LOS NAVÍOS
PORTUGUESES QUE PARTICIPARON
EN LA JORNADA DE INGLATERRA DE 1588

José I. González-Aller Hierro
Contralmirante (R)





CONSEJO RECTOR:

Presidente: Gonzalo Rodríguez González-Aller, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Pedro Contreras Fernández, coronel de Intendencia.

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Pedro Contreras Fernández, coronel de Intendencia, Departamento de Historia; Jesús Bernal García, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R), Consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.^a planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono. 91 379 50 50.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihen@fn.mde.es

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre de 2012.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983
ISSN: 0212-467-X.
NIPO: 083-12-037-5 (edición en papel).
NIPO: 083-12-038-0 (edición en línea).

Impreso en España.- Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

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

ÍNDICE

	Págs.
Preámbulo	9
La escuadra de Portugal	10
Galeones	11
Galeón <i>San Martín</i> (capitana general de la Armada) o <i>São Martinho</i>	11
Galeón <i>San Juan</i> (almiranta general) o <i>São João</i>	27
Galeón <i>San Marcos</i> o <i>São Marcos</i>	43
Galeón <i>San Felipe</i> o <i>San Philippe</i> o <i>São Filipe</i>	44
Galeón <i>San Luis</i> o <i>São Luís</i>	51
Galeón <i>San Mateo</i> o <i>San Matheo</i> o <i>São Mateus</i>	55
Galeón <i>Santiago el Menor</i> , o <i>São Tiago</i> o <i>São Tiaguinho</i>	61
Galeón <i>San Cristóbal</i> o <i>São Cristóvão</i>	65
Galeón <i>San Bernardo</i> o <i>São Bernardo</i>	67
Galeoncete o zabra gruesa <i>Augusta</i> o <i>Agusta</i>	69
Galeoncete o zabra gruesa <i>Julia</i> o <i>Juliana</i> o <i>Júlia</i>	71
Carabelas	73
Carabela <i>San Lorenzo</i> o <i>São Lourenço</i>	74
Carabela <i>San Antonio</i> (1ª) o <i>São António</i>	74
Carabela <i>Nuestra Señora de la Concepción</i> (1ª) o <i>Concepção</i>	75
Carabela <i>Nuestra Señora de la Concepción</i> (2ª) o <i>La Concepción</i> (1ª) o <i>Concepção</i>	75
Carabela <i>Jesús de Ayuda</i> o <i>Jesus de Ajuda</i>	76
Carabela <i>San Juan</i> o <i>São João</i>	76
Carabela <i>San Antonio</i> (2ª) o <i>São António</i>	76
Carabela <i>La Concepción</i> o <i>Concepção</i> (2ª)	77
Carabela <i>San Jorge</i> o <i>São Jorge</i>	77
Carabela <i>La Asunción</i> o <i>Asunção</i> o <i>Nuestra Señora de la Ascensión</i>	77
Carabela <i>La Concepción</i> (3ª) o <i>Concepção</i>	78
Carabela <i>San Antonio</i> (3ª) o <i>São António</i>	78
Carabela <i>Nuestra Señora de la Asunción</i> o <i>Assunção</i>	79
Falúas o falucas	79
Falúa <i>La Anunciada</i> (capitana)	79
Falúa <i>Nuestra Señora del Carmen</i>	80

	Págs.
Falúa <i>Nuestra Señora del Puerto</i>	80
Falúa <i>Nuestra Señora de la Ydra</i>	80
Falúa <i>San Pedro</i>	80
Falúa <i>San Blas</i>	81
Falúa <i>San Blas</i> la Menor	81
Falúa <i>Nuestra Señora del Buen Viaje</i>	81
Falúa <i>Santa María</i>	82
Falúa <i>Santa Bárbara</i> o <i>Santa Bárvora</i>	82
Falúa <i>San Cristóbal</i>	82
Fuentes documentales	82
Bibliografía	83

José Ignacio González-Aller Hierro, es contralmirante, especialista en submarinos y artillería, y diplomado en Guerra Naval. Ha sido director del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval. Activo articulista y conferenciante sobre temas de su especialidad, ha publicado numerosas obras de asunto naval, de las que citaremos aquí: *La batalla del Mar Océano, 1568-1603* (VV.AA.) (5 tomos); *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid* (3 vols), y *España en la mar: una historia milenaria*. Su importante trabajo *La Campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus Documental* (Madrid, 2004) (2 vols) fue «Premio Virgen del Carmen» 2005. Pertenece al Real Patronato del Museo Naval y es Membro Associado da Academia de Marinha na Classe de Artes, Letras e Ciências (Lisboa): Está en posesión de numerosas condecoraciones españolas y extranjeras, entre ellas, la Gran Cruz de la Orden Civil de Alfonso X el Sabio.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.
C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

**RESUMEN DEL HISTORIAL
DE LOS NAVÍOS PORTUGUESES
QUE PARTICIPARON EN LA JORNADA DE INGLATERRA DE 1588**

En recuerdo de mi padre, el almirante Benigno González-Aller Aceval, de la Ordem Militar de Cristo y Medalha de Mérito Militar 1.^a Classe de Portugal, que desde la infancia me inculcó un afecto extraordinario a la gran nación lusitana.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

Preámbulo

Cuando en 1988 se celebró el Cuarto Centenario de la Gran Armada de Felipe I de Portugal y II de España, en diversos países europeos se desató una gran fiebre investigadora para avanzar en el conocimiento de este episodio de la historia, sin duda uno de los más importantes que marcarían el destino de Europa.

El Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada española fue el responsable de intentar esclarecer, desde el punto de vista español y en sus justos términos, la realidad de los hechos acaecidos durante la preparación y ejecución de aquella célebre jornada. La labor realizada se concretó en una serie de libros muy interesantes que fueron editados en el mismo año 1988. De investigar la parte naval de la campaña se encargó un equipo formado por Jorge Calvar Gross, Marcelino Dueñas Fontán, María del Campo Mérida Valverde y el autor de estas líneas. Fruto de nuestro trabajo ha sido la obra *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*; de ella han sido publicados tres volúmenes en cinco tomos, donde constan completamente transcritos 4.159 documentos procedentes de diferentes archivos y colecciones europeas. Próximamente se editarán dos volúmenes más, en cinco tomos, con los que esperamos alcanzar los 7.222 documentos transcritos, quedando de esta forma completada la obra.

En uno de los anexos que contiene este *Corpus* figuran extractados los historiales de los 151 navíos que compusieron la armada al salir de Lisboa a cargo del duque de Medina Sidonia para intentar la conquista de Inglaterra. Como la importante participación portuguesa en la formación de las fuerzas navales concentradas en Lisboa y la ejecución de la campaña creo que no ha sido suficientemente destacada en las obras editadas hasta hoy, me ha parecido pertinente dar a conocer con una cierta extensión los historiales de los nueve galeones, dos galeoncetes, 11 carabelas y 10 falucas o falúas de construcción portuguesa tal como constan en el referido anexo. Todos los datos aportados están amparados por una extensa documentación, que va incluida en las notas a pie de página y se puede consultar en el Archivo del Museo Naval de Madrid hasta que sea publicada en su totalidad.

Aprovecho la ocasión para agradecer cordialmente la colaboración del vicealmirante José Conde Baguinho, segundo jefe del Estado Mayor de la Armada de Portugal; el almirante Nuno Vieira Matias, presidente de la Academia de Marinha portuguesa, el contralmirante Víctor Manuel Trigueiros Crespo, cuando era director de la Biblioteca Central da Marinha, Lisboa, y el profesor doctor Jorge Borges de Macedo, director de los Arquivos Nacionais da Torre do Tombo, Lisboa. Debo citar particularmente al capitão de mar e guerra portugués Augusto António Alves Salgado, por haberme facilitado el acceso a su magnífico estudio *Os navios de Portugal na Grande Armada. O poder naval português (1574-1592)*, recientemente publicado en Lisboa, así como a otros datos y puntualizaciones sobre la importante y silenciada intervención portuguesa en la jornada de Inglaterra de 1588.

La lectura de tantos documentos que afectan al pasado común de Europa, y en particular al del Reino Unido, Portugal y España, nuestro pensamiento vuela hacia el espíritu de aquellos hombres extraordinarios que, cara a cara, lucharon indomablemente y murieron por sus patrias sobre las costas británicas y francesas, en Gravelinas o en los escarpados arrecifes de Irlanda, muy lejos de sus hogares, héroes anónimos nunca desconocidos ante los ojos de Dios. A ellos dedicamos este humilde trabajo con respeto y admiración.

NOTA PRELIMINAR: Los documentos que se citan, numerados del 1 al 4159, han sido publicados en los primeros cinco tomos de la obra *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*. Los documentos números 4160 a 7222 están pendientes de edición y se custodian en el Archivo del Museo Naval de Madrid, donde se hallan a disposición de los investigadores.

LA ESCUADRA DE PORTUGAL

Decidido a emprender la invasión de Inglaterra, Felipe II ordenó entre otras medidas aprestar esta escuadra en Lisboa el 12 de febrero de 1586, integrada en principio por ocho galeones y dos galeoncetes pequeños o zabras gruesas (1). El número de los primeros se propuso elevarlo a nueve, el 9 de abril del mismo año (2). La escuadra estaba constituida el 7 de julio por doce galeones y dos zabras, al mando directo del marqués de Santa Cruz, capitán general del Mar Océano (3), los mismos que salieron de Lisboa el día 16 siguiente para proteger las flotas de Indias en su recalada en las Azores (4) y regresaron a Lisboa el 28 de septiembre (5). El 29 de noviembre de 1587, la escuadra tenía trece navíos —once galeones y dos zabras— (6), pero a mediados de abril de 1588, al prescindir de los galeones *São Lucas* y *São Rafael* por su mal estado y pobres condiciones marineras, salió de Lisboa con nueve galeones y dos zabras o galeoncetes (7).

(1) Doc. 532. Véase la Introducción al vol. I de la *BMO*, pp. LXXIV a LXXXV. Estos galeones habían sido construidos expresamente con fines militares y para navegación oceánica hasta las Indias Orientales de Portugal.

(2) Doc. 590. Véase también SALGADO, p. 43.

(3) Doc. 2273.

(4) Doc. 2343.

(5) Docs. 2981, 2998 y 3172. Llegaron a puerto con muchas averías (docs. 3001 y 3122).

(6) Doc. 3410. Se mantenía el número de navíos el 7 de enero de 1588 (doc. 3.682) —en que aparece el *São Lucas* y no consta el *San Francisco*— y el primero de febrero (doc. 3962). Estas relaciones incluían por lo tanto los galeones *São Rafael* y *São Lucas*. Este último no figuraba en la relación del primero de marzo (doc. 4378).

(7) Doc. 5226. El *São Rafael*, además de su escaso porte (200 toneladas), regresó de la campaña de las Azores (septiembre de 1587) con averías en el bauprés (docs. 3001, 3122 y 3176). El 19 de marzo de 1588 era considerado «muy ruin navío y podíase dejar, porque demás de ser muy pequeño no sustenta la vela ni es de servicio» (doc. 4548). Seguía figurando en la relación del 30 de marzo (doc. 4725), pero en la del 10 de abril ya no constaba (doc. 4829).

GALEONES

La relación del 9 de mayo («La felicísima armada») (8) incluía al galeón *San Francisco*, del duque de Florencia, en la escuadra de Portugal, lo cual no era cierto. Se había incorporado a las levantiscas en octubre de 1587, y pasó a integrarse definitivamente con los galeones de Portugal hacia el 11 de julio de 1588, cuando la armada ya se encontraba en La Coruña (9), seguramente en sustitución del *San Luis* por si no podía venir a tiempo desde Vivero, adonde había arribado tras la dispersión de la armada por temporal en la costa gallega, y así mantener la misma fuerza en la escuadra de Portugal, constituida finalmente por los 12 navíos siguientes (10):

Galeón *San Martín* (capitana general de la armada) o *São Martinho*

Construido en lugar desconocido de Portugal, la primera referencia es de 1574 (11). Era muy fuerte y el casco tenía siete forros en diversas zonas. Como el resto de los navíos de esta escuadra, poseía dos cubiertas y debió de arbolarse bauprés, trinquete, mayor, mesana y contramesana, estos dos últimos mástiles con cangreja y contracangreja, y vergas de mesana y contramesana (12).

Porte: 1.000 toneladas españolas de sueldo (13), unos 651 toneles machos, 630 toneladas de Portugal (14).

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado, 18 rumos de quilla (27 m), 46 pies de goa de manga (11,15 m), 16 pies de goa de puntal en la primera cubierta (4 m) (15). Según Casado Soto: eslora 35,24; manga 10,51; puntal 5,60 m (16).

Armamento: De diferentes configuraciones artilleras según la época. El 16 de abril de 1588 tenía a bordo 32 piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y 18 pedreros también de bronce, en total, 50 piezas

(8) Docs. 5052 y 6965.

(9) Docs. 5673 y 5674. No obstante, el galeón *San Francisco* figura en numerosos documentos como integrado en la escuadra de levante, del cargo de Martín de Bertendona, tal como consta en el doc. 5673, precisamente del 11 de julio y donde van relacionados los nombres de los capitanes de cada navío de las escuadras y la gente que llevaban a bordo.

(10) Por no ser de origen portugués, se excluye el historial del galeón *San Francisco*, perteneciente al duque de Florencia.

(11) SALGADO, p. 14.

(12) Véase el *San Cristóbal* en el doc. 3176.

(13) Doc. 5052.

(14) SALGADO, p. 43.

(15) *Ibidem*, cuadro 15, p. 68. Este investigador, en lo que se refiere a las medidas de palmo de goa y de rumbo, aplica las equivalencias utilizadas por los autores portugueses, en particular por Francisco Contente Domingues, o sea: un palmo de goa = 25 cm; un rumbo = 6 palmos de goa = 1,5 m. Asimismo, utiliza las medidas de los galeones portugueses de 630 toneladas construidos a partir de 1589 con los mismos gálibos del *São Martinho*, que sí son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase también SALGADO, pp. 67-70.

(16) CASADO, p. 207. Para este autor, las equivalencias de las medidas portuguesas son: un palmo de goa = 0,279 m; un rumbo = 6 palmos de goa = 1,674 m (*Ibidem*, pp. 71-73).

(17). En la jornada de 1588 montaba seis cañones gruesos, cuatro medios cañones, seis pedreros, cuatro culebrinas, 12 medias culebrinas y 14 versos y esmeriles, todo de bronce, en total, 46 piezas de artillería (18).

Dotación: Durante la campaña, los asesores del Duque embarcados en el *San Martín* fueron Diego Flóres de Valdés (19), Gonzalo de Eraso (20) y el maestro de campo general Francisco de Bobadilla, que dejó el galeón *San Marcos* cuando la armada estaba a punto de salir de La Coruña (21). Capitán del galeón, Marolín de Juan, piloto general de la armada (22) y también asesor del Duque, que debió de tener directamente a sus órdenes al capitán raguseo Juan Antonio Martín (23). Maestro, Pedro Álvarez Negrón (24). Al salir de La Coruña llevaba como pilotos a Fernán Gabriel, piloto mayor de la escuadra de Portugal (25), Lope de Ozina, Andrés de Urquiza, Domingo Ochoa Iturrizalza y Antonio Francisco, además de otros ingleses y flamencos (26). El capitán Alonso Vanegas, también embarcado en la capitana, citó alguno de los personajes de la nobleza que iban a bordo al describir someramente el plan de combate del galeón, entre ellos el príncipe de Asculi, el conde de Gelves, Gómez de Zapata, Luis de Córdova y Bernabé de Pedroso (27). En este plan de combate también se cita a Bernardino de Velasco, Pedro de Castro, Pedro y Baltasar de Zúñiga, Jorge Manrique y Diego Maldonado (28).

En Lisboa, gente de mar, 177 hombres; gente de guerra, 300 hombres (80 de la compañía de Juan de Guzmán, escogidos de la guarnición del castillo de Lisboa, y 220 seleccionados de los cinco tercios que iban en la armada). En La Coruña, 161 de mar y 308 de guerra (29).

(17) Doc. 4878.

(18) Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El doc. 5052, de 9 de mayo, especifica 48 piezas, que son las que debía de tener a la salida de La Coruña. Según el doc. 5122 eran 55 piezas. En Ferrol, el primero de enero de 1591, tenía 45 piezas (doc. 7164.1). Para la artillería y municiones de los galeones de la corona de Portugal, véase SALGADO, pp. 70-76.

(19) El duque comunicó a Juan de Idiáquez el trasbordo de Flores de Valdés al *San Martín* en carta fechada en La Coruña el 6 de julio (doc. 5592).

(20) Embarcado por real orden de 2 de abril de 1588 (doc. 4752).

(21) Docs. 3891, 5814 y 6125. Había llegado a Lisboa el 30 de septiembre de 1587 (doc. 3424)

(22) Doc. 7015.

(23) Doc. 7014. Ambos eran hermanos y de Ragusa (doc. 1952). Martín fue despedido por Juan de Cardona el 19 de diciembre de 1588, y entonces elevó memorial solicitando una merced y licencia para ir a Italia (AGS, GA, leg. 268-20).

(24) Doc. 3177. Los nombres de los maestros de los galeones figuran también en la documentación del ANTT, *Corpo cronológico*, parte II, maço 258.

(25) Doc. 5824.

(26) Docs. 4549 y 5841. Según el italiano Juan Antonio Manona llevaba además tres pilotos ingleses (doc. 6523), uno de ellos llamado Juan Bonar, escapado de la nave de Valdés antes de ser apresada (doc. 6854), otro desconocido, mientras que el tercero falleció (doc. 6774). También iba embarcado un piloto flamenco, Cornelio Hernández, que fue maltratado a su llegada a Santander, pero el Rey dio orden de corregir esta acción reprobable (doc. 6774).

(27) Doc. 6814. El interesante plan de combate del galeón *San Martín* fue redactado por Gerónimo de Arceo, en la mar, el 7 de junio de 1588 (doc. 5291).

(28) *Ibidem*.

(29) Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de



La Gran Armada sale de La Coruña (22 de julio de 1588). Grabado inglés sobre papel de David Law, según dibujo de Oswald W. Brierly (s. XIX). Museo Naval, Madrid.

Historial: Tomó parte en la infructuosa operación portuguesa dirigida contra Marruecos en 1574, para la cual el rey Sebastián embarcó en el galeón *São Martinho*; al parecer iba al mando de Simão de Veiga. Al regresar a Portugal sufrió los efectos de un temporal tal que estuvo a pique de hundirse.

En 1578 iba integrado en la armada portuguesa que transportó el ejército posteriormente deshecho en Alcazarquivir. En esta campaña el galeón estaba a cargo de Manuel de Mesquita y llevaba como piloto a Manuel Fernandes. A pesar de la experiencia de estos dos buenos profesionales, tuvo una colisión con un navío flamenco al salir de la barra de Lisboa, lo que le ocasionó graves averías; no obstante, pudo continuar viaje. Regresó a Lisboa a finales de 1579 (30).

Al producirse la invasión de Portugal por las tropas del duque de Alba a mediados de 1580 (31), se encontraba en Lisboa preparándose para resistir a los castellanos, aunque no se opuso a la armada de Álvaro de Bazán cuando llegó a Setúbal. Sin embargo, intervino en la defensa de la capital como capitana, en principio al mando de Jorge Tovar de Meneses, relevado con posterioridad por Pedro de Acuña. Finalmente cayó en poder de las fuerzas navales y terrestres de Felipe II (32).

(30) SALGADO, pp. 14 y 15; FONSECA, p. 646.

(31) En 1580-1581, los galeones de Portugal eran los siguientes: *S. Martinho*, *S. Mateus*, *Santo Antonio*, *S. Francisco*, *S. Rafael*, *S. Sebastião*, *S. Pedro*, *S. Cristóvão*, *S. Miguel* y *Bom Jesus (Grajao)*. Información proporcionada por Augusto António Alves Salgado.

(32) SALGADO, pp. 16 y 17.

En 1581 sufrió reformas importantes para hacer frente a las necesidades portuguesas y españolas. Fue capitana de la armada de 32 navíos que a cargo de Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, tenía como misión desalojar del archipiélago a los partidarios del pretendiente Dom António, prior do Crato. Salió a la mar el 10 de julio de 1582 y derrotó a los franceses e ingleses de Strozzi en el combate naval de la isla de San Miguel (Azores), el 26 de julio del mismo año (33).

Seguía al mando del capitán Marolín de Juan y llevaba de nuevo la insignia de Bazán cuando intervino en la empresa de la isla Tercera (Azores) en julio de 1583. Regresó a Cádiz el 13 de septiembre siguiente (34). El rey dispuso en febrero de 1584 que el portugués António Giralte se desplazase a este puerto andaluz con objeto de trasladar a Lisboa los galeones que habían participado en la campaña del año anterior —entre ellos el *San Martín*— transportando artillería destinada a montar en los navíos dedicados al comercio portugués con las Indias Orientales, Brasil y África (35).

Por orden de 9 de abril de 1586 se incorporó a la armada del marqués de Santa Cruz que debía perseguir a Drake (36). El 16 de julio de 1587 salió a la mar como capitana de esta fuerza, y al mando del capitán Marolín de Juan participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dio protección a las flotas de Indias (37). Sufrió los efectos del temporal que se abatió sobre Lisboa el 16 de noviembre de 1587 (38).

El 25 de abril de 1588 izó el estandarte real en Lisboa como capitana general de la armada que a las órdenes del duque de Medina Sidonia participaría en la jornada de Inglaterra. Una vez finalizados los preparativos, el *San Martín*, con el resto de la armada, comenzó la salida de Lisboa el viernes 27 de mayo de 1588, y dos días después quedó fondeado en Cascaes. El 30 por la mañana se hizo a la mar (39), alejándose de la costa con vientos de componente norte intentando encontrar tiempo favorable que le permitiese navegar hacia el cabo de Finisterre. Durante las jornadas siguientes, la formación procuró inútilmente ganar en latitud, pero los tiempos contrarios la llevaron el día 9 de junio hasta las cercanías del cabo San Vicente (40). Cambió el viento el día 10, lo que le facilitó alcanzar los 40° de latitud. El día 14 se avistó Finisterre y el duque reunió a bordo de la capitana una junta de generales para

(33) FD, *La conquista de las Azores*, pp. 22-57; CEREZO, pp. 353-364; SALGADO, pp. 21-24. En la jornada estuvo a las órdenes de Marolín de Juan y sufrió 15 muertos y 70 heridos en el combate.

(34) FD, *La conquista de las Azores*, pp. 66-82; CEREZO, pp. 364-378; SALGADO, pp. 28-30; PAZZIS, p. 235.

(35) SALGADO, p. 30.

(36) Docs. 589 y 590; SALGADO, p. 43.

(37) Docs. 2273, 2339 y 2343. Regresó de la campaña con fuertes averías en el bauprés y trinquete (docs. 3001 y 3176).

(38) Doc. 3348.

(39) Docs. 5231 a 5233, 5240, 5243 y 6962.

(40) Doc. 5306.

DERRROTA ESTIMADA DE LA ARMADA DESDE LISBOA A LA CORUÑA (30 DE MAYO A 18 DE JUNIO 1588).



1. Día 31 de mayo a 13.00 horas.
2. Día 1 de junio a 06.00 horas.
3. El Duque despacha un patache a Lisboa con correspondencia.
4. Día 9 de junio a 12.00 horas.
5. Día 9 por la tarde o primeras horas del 10, las cuatro galeras de Medrano se destacan a La Coruña.
6. Día 10, el capitán Moresín es despachado a Flandes. El Duque envía una carabela a Lisboa con correspondencia y un patache a La Coruña con carta para el marqués de Cerralbo.
7. Día 11 a 02.00, muda el tiempo con aguaceros.
8. Día 14 de junio a 06.00 horas.
9. Días 14 y 15, fondeo en las Sisargas. Después, voltejeando en las proximidades de cabo Prior.
10. Temporal y dispersión de la armada. El Duque entra en La Coruña en la tarde del día 18 con 32 navíos.

intercambiar opiniones sobre la jornada (41). Doblado el cabo, se puso el viento al norte y la armada permaneció dando bordadas, hasta que al atardecer del día 18 cargó tanto el tiempo que se dispersó. El *San Martín* entró en La Coruña el 19 con parte de los navíos, mientras el resto permanecía fuera de puerto, corriendo un temporal muy duro (42). El galeón despalmó en la capital gallega durante el mes de julio (43).

Reunida de nuevo y reaprovisionada, la armada salió de La Coruña el 22 de julio, pero por falta de viento tuvo que fondear sobre cabo Prior. El día siguiente reemprendió la navegación en demanda de Inglaterra. Un fuerte temporal dispersó parte de las escuadras el 27, y no consiguieron reagruparse hasta el 29 por la tarde. Este mismo día, entre las 15.00 y 16.00, se descubrió tierra de Inglaterra, que resultó ser el cabo Lizard; con tal motivo Medina Sidonia ordenó izar en el *San Martín* el estandarte real, que mostraba las imágenes de un Cristo puesto en cruz y la Virgen: «Al ponerse en alto se dispararon en la capitana tres piezas y toda la gente se humilló y hizo oración, suplicando a Nuestro Señor nos diese victoria contra los enemigos de su santa fe» (44).

El día 29 continuó la armada la lenta aproximación a Plymouth, llevada de las brisas y la corriente. Es entonces cuando tuvo lugar una reunión del consejo de generales a bordo del galeón *San Martín*. En ella se trató la posibilidad de atacar a la flota inglesa fondeada en Plymouth o sus accesos, idea propugnada por Leyva y Recalde, pero que fue rechazada por el duque y la mayoría de los vocales (45). El general de la armada no comentó nada sobre esta reunión en su correspondencia al rey ni en el diario de la campaña. Puede que tras la junta, el duque ordenara a la capitana «que con bando público se señalase el lugar que había de guardar cada uno, y a dónde había de acudir, y quien habían de mandar y en qué lugar cuando se ofreciese pelear con el enemigo» (46).

El día 30 hacia las 15.00 se había avistado la flota inglesa de Howard sobre las Eddystone Rocks. A partir de la amanecida del 31, la armada prosiguió su navegación hacia el este, mientras los ingleses, que acababan de salir de Plymouth, divididos en dos escuadrones trataban de ganar el barlovento a los españoles, para alcanzar su retaguardia. Uno de ellos, al mando de Drake, lo

(41) Doc. 5321.

(42) Docs. 5338, 5360, 5361, 5413 y 6962.

(43) MN, SB, ms. 390, doc. 915.

(44) Docs. 5921, 6181 y 6814. Por testimonio del embajador Hierónimo Lippomano, se sabe que el estandarte exhibía una imagen de Cristo crucificado y otra de la Virgen María, sobre las cuales constaban sendas leyendas en latín que decían: «Exurge, Domini, et judica causam tuam» (Álzate, ¡oh Dios!, y defiende tu causa) y «Monstra te ese Matrem» (Muestra que eres Madre) (docs. 5008 y 7163, cap. XV).

(45) Doc. 6112, billete núm. 4, y doc. 6814.

(46) Era la asignación de puestos en lo que hoy en día sería un verdadero «plan de combate» aplicado al galeón *San Martín*, tal y como el capitán Vanegas lo describió (doc. 6814). Gerónimo de Arceo había redactado este plan el 7 de junio de 1588 (doc. 5291).

consiguíó por el norte dando bordadas entre la costa y la armada; mientras, el grueso inglés, a las órdenes de Howard, lo lograba por medio de un gran rodeo por el sur de los españoles. Una vez alcanzados sus objetivos, casi simultáneamente Howard atacó el centro español y el *San Martín* entró en combate, mientras que Drake acometía a la retaguardia, ataque que fue interceptado por Recalde. En auxilio de este general acudió el *San Martín*, y entre ambos consiguieron la retirada de los ingleses (47).

Finalizadas las acciones, ocurrieron los desgraciados accidentes de la colisión de la nao *Nuestra Señora del Rosario* con otro navío y la voladura —al parecer intencionada— de la urca *San Salvador*. Las desafortunadas disposiciones de Medina Sidonia, mal aconsejado en ambas ocasiones, propiciaron la pérdida de los dos barcos, que fueron apresados por el enemigo. El primero de agosto, el duque modificó el dispositivo de la armada, lo cual no afectó al *San Martín*, que continuó en el centro de la formación.

Desde la madrugada del día 2 se libraron acciones entre varios escuadrones de ambos contendientes. De nuevo aislado el galeón *San Juan* de Recalde, Medina Sidonia acudió en su ayuda. Es en este momento cuando la capitana general española quedó a su vez en solitario, circunstancia que fue aprovechada por Howard para acercarse al duque encabezando una formación constituida por los mejores navíos de la Marina Real inglesa. El *San Martín*, viendo que el enemigo aproaba hacia él, amainó las velas de gavia, facheándose al viento, esperando la llegada del *Ark Royal* y del escuadrón que le seguía, al parecer en línea de fila por primera vez en la historia naval. Al pasar sucesivamente a la altura del galeón español, los navíos ingleses dispararon sendas andanadas, acción respondida con gallardía por la capitana de Medina de forma tan efectiva que los navíos de la cola inglesa realizaron su pasada a mayor distancia que los de cabeza, los cuales lo habían efectuado a tiro de mosquete.

Pasado el primer ataque, que duró hora y media, llegó Oquendo con la nao *Santa Ana* en apoyo del Duque y se interpuso entre el *San Martín* y los enemigos, haciendo un fuego vivo que dirigió el propio general guipuzcoano; enseguida se incorporó Agustín Mexía con el galeón *San Luis* y sucesivamente lo hicieron el galeón *San Marcos*, del marqués de Peñafiel, junto con otros que habían acudido en socorro de Recalde, el cual se incorporó a la cola del grupo que socorría al *San Martín*. Al observar el lord almirante el gran consumo de pólvora y municiones y el escaso efecto de los impactos en los navíos españoles, optó por retirarse definitivamente y romper el contacto balístico. Esta acción había durado cerca de tres horas, hasta bien avanzada la tarde; el *San Martín* disparó 120 cañonazos, y los ingleses, unos 500. Las bajas en la capitana española se redujeron a dos soldados muertos, mientras que en el conjunto de la armada murieron unos cincuenta hombres y sesenta resultaron heridos. Las pérdidas inglesas se desconocen, aunque tampoco debieron de resultar significativas.

(47) Docs. 6111, 6236 y 6814.

En proporción los aproximadamente cinco mil disparos efectuados durante las acciones de este día, las averías serían ligeras. Las únicas conocidas y más notables fueron las del galeón *San Martín*. Según el capitán Alonso Vanegas recibió más de cincuenta cañonazos, rompiendo el estandarte real por dos partes y mucha jarcia cortada. En el casco, debajo de la línea de flotación, impactaron proyectiles que le produjeron vías de agua, inmediatamente reparadas por dos buzos con planchas de plomo (48).

El día 3 se libraron escaramuzas entre la retaguardia española y los navíos ingleses sin mayores consecuencias. El duque reunió de nuevo a sus generales en el *San Martín*, acordando finalmente reforzar la retaguardia y redistribuir los víveres (49). La armada prosiguió su derrota hacia levante seguida de cerca por la inglesa.

El día 4, coincidiendo con el final de unas acciones protagonizadas por las galeazas, a eso de las diez de la mañana el viento escaso pero suficiente se puso del suroeste, lo que permitió a los cinco mejores navíos del escuadrón de Howard, encabezado por el *Ark Royal*, arrumbar hacia el noreste para apoyar a Frobisher, pero en la derrota se interpusieron el *San Martín* y la galeaza *Napolitana*, de Perucchio Morán, los cuales, procedentes de la vanguardia española, acudían en socorro de Leyva y las galeazas, que se encontraban aisladas en este momento. Siguió un encarnizado combate entre ambas capitanas, pues la distancia que las separaba —dos o tres veintenas de pasos según los ingleses— era inferior a la de las jornadas precedentes; además, la mar llana permitía abrir las portas de las baterías bajas de ambos navíos, y por lo tanto empezó a jugar la artillería gruesa que montaban. En auxilio de Medina Sidonia concurren sucesivamente el galeón *San Luis*, de Agustín Mexía; el galeón *San Juan*, de Juan Martínez de Recalde; el *San Juan* el Menor, de Diego Enríquez; la nao *Santa Ana*, de Miguel de Oquendo, y el galeón *La Ascensión*, que cubrieron eficazmente al *San Martín*, siendo sobresaliente su actuación. Al acudir otros bajeles españoles, el enemigo se retiró, quedando su capitana malparada a causa de algún cañonazo de Oquendo y algo sotaventada.

Aparte de esta acción principal se registraron otras escaramuzas parciales de escasa duración; en ellas se destacaron, según las relaciones inglesas, los navíos *Nonpareil*, de Thomas Fenner, y el *Mary Rose*, de Edward Fenton, que permanecieron cierto tiempo combatiendo sin gavias en las inmediaciones de la armada. Mientras tanto, en el norte de ambas formaciones, el *Triumph* de Frobisher seguía con dificultades, sin apenas viento, y a remolque de 11 esquifes trataba de alejarse de la amenaza procedente del *Gran Grin*, de Pedro de Mendoza, del *San Juan de Sicilia*, de Diego Téllez Enríquez, del *San Cris-*

(48) Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6814, 6962 y 7105. Según Jorge Manrique y Marolín de Juan, el *San Martín* respondió al ataque «con tanta gallardía que de sólo una banda arrojó al pie de cien balas»; combatió en solitario durante hora y media sin que lo quisiesen abordar (doc. 6098).

(49) Doc. 1245.

tóbal, de Gregorio de las Alas, y de otros, a los que más tarde se unieron el *San Martín*, el *San Marcos*, del marqués de Peñafiel, el *San Juan* de Recalde y el *Santa Ana* de Oquendo.

Frobisher estaba en tan gran apuro que se vio precisado a solicitar socorro disparando varios cañonazos, al mismo tiempo que arriaba el estandarte, mientras las lanchas continuaban remolcando al *Triumph* desesperadamente. Los navíos españoles, recordando que era el día de santo Domingo, estaban a punto de abordar al enemigo y obtener una presa, cuando refrescó el viento, que se puso probablemente del cuarto cuadrante, librando del acoso a la capitana británica, que largó los remolques y escapó, por más que intentasen seguirla la nao *San Juan* de Fernandome y otro galeón de los más ligeros de la armada. Ese mismo viento dio de nuevo el barlovento a los ingleses, y Medina Sidonia, al considerar inútiles los esfuerzos para abordar al enemigo y hallarse próximo a la isla de Wight, decidió proseguir el viaje hacia Flandes con buen viento, quedando la flota de Howard muy retrasada. Eran las dos o tres de la tarde (50).

El día 5 continuó la lenta navegación de las dos formaciones hacia la costa francesa, manteniéndose a escasa distancia entre ambas, de tal forma que en la amanecida del 6 se encontraban a poco más de tiro de cañón. Tras celebrar una nueva junta de generales en el *San Martín*, el duque decidió fondear con la armada hacia las 16.00 del mismo día sobre Calais, a la espera de los movimientos del duque de Parma, mientras el enemigo hacía lo propio en las cercanías y a poniente de los españoles (51). Así permanecieron los españoles en tensa espera, hasta que en la medianoche del 7 al 8 de agosto se observó desde la armada el encendido de ocho brulotes y el inicio de su aproximación en línea de frente. Vista la maniobra por la galeaza capitana *San Lorenzo*, próxima al galeón *San Martín*, disparó una pieza de advertencia. Entonces el duque ordenó abandonar el fondeadero y regresar a él una vez que hubiese cesado el peligro (52). Los brulotes pasaron entre la armada y la costa sembrando el pánico en no pocos navíos españoles (53).

En cumplimiento de la orden, el *San Martín* largó todo el aparejo para arrumbar al norte y evitar los brulotes; luego viró, poniéndose a gobernar de bolina, pues el viento era del tercer cuadrante, para recuperar el antiguo fondeadero. Al no conseguirlo, dio fondo de nuevo a tres leguas de Calais, una más hacia Dunkerque de la situación primitiva alcanzada el día 6, aproximadamente a la altura de Gravelinas (Francia), disparando cañonazos para que el resto de la armada hiciese lo mismo y volviera a reunirse. Sólo le imita-

(50) Docs. 6000, 6098, 6173, 6174, 6181, 6236, 6238, 6239, 6366, 6500, 6513, 6656, 6683, 6814 y 7105. El *San Martín* perdió en las acciones la trinca (el estay) del palo mayor y le mataron algunos soldados (docs. 5996 y 6236), dos según Coco Calderón (doc. 6500) y Vanegas (doc. 6814); este último añade que el número total de bajas experimentadas ese día por la armada fue de 50 muertos y 70 heridos, y se dispararon alrededor de 3.000 cañonazos, de los que bastantes alcanzaron a la capitana general española; uno de ellos mató a dos soldados (doc. 6111).

(51) Doc. 6098.

(52) Doc. 6125.

(53) Docs. 6236 y 6500.

ron la nao *Santa Ana*, de Oquendo, el galeón *San Marcos*, del marqués de Peñafiel, el galeón *San Juan*, de Diego Enríquez, y varios pataches (54).

Los ingleses habían observado el desorden del enemigo ocasionado por los brulotes, pero prudentemente esperaron a la amanecida para atacar. Tal como estaba acordado en el consejo de generales que había reunido Howard el día 7, la aproximación a la armada española debía efectuarse en columnas o escuadrones independientes entre sí; la primera, conducida por el *Ark Royal*, de Howard, arrumbó hacia la galeaza *San Lorenzo*, que se encontraba en dificultades. La segunda se dirigió hacia el grupo que rodeaba al *San Martín*. Medina Sidonia reaccionó, al observar las intenciones del enemigo, ordenando levar y ponerse en movimiento hacia el resto de la armada, con la idea de recogerla y volver al fondeadero primitivo, pues ya estaba muy próxima a los bajos de Flandes. Mientras navegaban al noreste ciñendo el viento del tercero y cuarto cuadrantes, que iba refrescando, el duque envió embarcaciones para avisar de este riesgo a sus subordinados y ordenar a la armada que se mantuviese a la orza a fin de evitarlo.

El enemigo se acercaba, por lo que el capitán general se atravesó con el *San Martín* secundado por el resto de los navíos que le acompañaban, con el propósito de interceptar su progresión hacia el grueso de la armada, que iba reagrupándose lentamente a una distancia de tres a seis millas (55). Comenzó un duelo artillero entre la capitana española y el escuadrón enemigo, integrado probablemente por el *Victory* de John Hawkins, el *Mary Rose* de Edward Fenton, el *Dreadnought* de George Beeston, el *Swallow* de Richard Beeston y otros navíos. Rodearon al *San Martín*, en ocasiones a tiro de arcabuz, pero sin llegar al abordaje: «Le dieron tantos cañonazos que fue maravilla que no lo echaran al fondo, porque las balas con que le tiraban eran de hierro colado de peso de cincuenta arrates [cerca de cincuenta libras, equivalentes a 23 kilogramos] conforme se pesaron en el galeón; y con ser este galeón, en partes, de siete forros, también los atravesaban las balas como si fuese una sola tabla». La relación añade que, si no fuese por el achique del agua y el taponamiento de los impactos con planchas de plomo, el galeón se hubiese hundido. Los ingleses cesaron el ataque al *San Martín* y acompañantes hacia las 15.00, abandonándolos sin lograr su destrucción, que debieron de suponer imposible, para dirigirse hacia el centro de la armada, que se encontraba al noreste. En esta acción parcial intervinieron también, entre otros, el galeón *San Marcos*, del marqués de Peñafiel, que siempre se mantuvo en las proximidades de Medina Sidonia (56), y la nao *Santa Bárbara*, de la escuadra de Oquendo, cuyo capitán era Francisco de Segura (57).

(54) Docs. 6238, 6239 y 6500.

(55) Docs. 6077, 6104, 6107, 6125 y 6181.

(56) Docs. 6125, 6236, 6238, 6239, 6478, 6500, 6566 y 6814. Vanegas especificó que la capitana española tuvo 17 navíos enemigos por babor y siete por estribor, y que ese día el *San Martín* sufrió 107 impactos de cañón que ocasionaron muchas averías; a su vez disparó 300 cañonazos (doc. 6814). Coco también relacionó los daños sufridos por la capitana en el doc. 6500.

(57) La nao realizó 53 disparos de artillería sobre el enemigo cuando se encontraba en las proximidades del *San Martín* (AGS, CMC, S. serie, leg. 460, fol. 166v).

El resto de los navíos ingleses pasó de largo en seguimiento de la armada que continuaba su progresión hacia el nornoreste con viento sursuroeste, a juicio de Winter agrupada en formación de media luna y manteniendo un buen orden (58). Era la tercera columna de ataque, a cargo de Henry Seymour a bordo del *Rainbow*, acompañado por el *Vanguard*, de William Winter, el *Antelope*, de Henry Palmer, y otros. Se dirigieron hacia el ala de estribor de la retaguardia española para combatir los navíos que iban quedando rezagados, alcanzándolos a media mañana —entre las 09.00 y 10.00— a la altura de Gravelinas. Rodearon estos navíos atrasados, cuya identidad se desconoce —posiblemente el galeón *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas, capitana de la escuadra de Castilla, *La Regazona* de Bertendona, el galeón *San Juan* de Diego Enríquez y la nave *San Juan de Sicilia* de Diego Téllez Enríquez—, sometiéndolos a un fuerte cañoneo.

A todo esto, Recalde había sido atacado de nuevo duramente y los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan* a duras penas lo sacaron del apuro, iniciando la navegación para reincorporarse a la retaguardia española, de la que se encontraban rezagados. De nuevo volvieron a verse envueltos durante la tarde por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del lord Almirante —el *Ark Royal*, el *Golden Lion* de Thomas Howard y el *White Bear* de lord Sheffield—, que también se dirigían hacia la retaguardia española para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. La almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis* de Agustín Mexía, la nave *La Rata* de Alonso de Leyva y la urca almiranta *San Salvador*, viraron en auxilio de los dos galeones y la nao, consiguiendo gracias a este movimiento la retirada momentánea del enemigo.

En las acciones posteriores, la nao *Begoña* fue socorrida por el galeón *San Martín*; según el capitán Vanegas, testigo presencial a bordo de la capitana, la nao, «que estaba muy empeñada y metida en los enemigos, se recobró, donde se vio el temor que a la real le tenían, y que no osaban abordar alguna nao de las nuestras, sino de lejos con su artillería y pólvora que cierto era muy mejor» (59). Lo mismo hizo la capitana española con el galeón *Santiago* de la escuadra de Portugal cuando se vio rodeado por 17 navíos enemigos (60). No obstante, nada pudo hacer para evitar la retirada y deriva de los galeones *San Felipe* y *San Mateo* hacia la costa de los Países Bajos, muy maltratados por el fuego enemigo, así como la pérdida de la nao *María Juan*.

Las acciones cesaron por completo hacia las 18.00, por el cansancio de las dotaciones y la escasez de pólvora y proyectiles en la flota inglesa, que rompió el contacto y se mantuvo en las proximidades de la armada siguiendo su lenta progresión hacia el noreste (61). Refiere el capitán Alonso Vanegas, embarcado en el galeón *San Martín*, que la armada española tuvo este día 600

(58) Docs. 6104 y 6107.

(59) Doc. 6814.

(60) Doc. 6962.

(61) Docs. 6104, 6107 y 6181. El combate duró hasta las 16.00 según el doc. 6656.

mueritos y 800 heridos (62). Fenner evaluó en tan solo sesenta bajas las pérdidas humanas sufridas por los navíos de la Reina (63), mientras que los avisos de Antonio de Vega las ascendieron a 300 (64).

La mar era tanta que impedía reparar las averías de los navíos españoles malparados por el fuego enemigo, de tal forma que el mismo *San Martín* estuvo en riesgo de perderse. Aunque al parecer el duque deseaba permanecer en las mismas aguas del combate e incluso revolverse con toda la armada de nuevo sobre el enemigo, los pilotos y demás consejeros a bordo de la capitana le quitaron la idea de la cabeza, ya que el viento reinante del noroeste y las mareas no le dejaban más opciones que salir al Mar del Norte o abatir hacia los bancos de Zelanda (65). Aquella noche poca gente durmió en la armada, pues todos eran conscientes de la proximidad de los bajos y del enemigo (66).

El 9 de agosto, entre las 02.00 y 04.00, se levantó viento oesnoroeste muy fuerte con la flota inglesa en las proximidades de la armada a legua y media sin querer aproximarse más. El *San Martín*, en la retaguardia, intentaba ceñir todo lo posible procurando no alejarse de Flandes, pero abatía hacia la costa zelandesa. Al amanecer cayó la fuerza del viento y los españoles avistaron por la popa, a poco más de dos millas, la fuerza de Howard, compuesta por 109 velas. Con el *San Martín* se encontraba un grupo de navíos, mientras el resto de la armada estaba lejos, sotaventada. Los ingleses se aproximaron a la capitana española, pero esta aproó al viento siendo imitada por los buques que la acompañaban, y a su vista el enemigo se fue quedando. El duque tiró dos piezas para recoger la armada y envió un patache a todos los navíos sotaventados, para que ciñesen el viento del noroeste lo más posible, pues iban hacia los bajos, que tenían muy próximos. El momento fue tan crítico que, al llegar a las seis brazas y media de sonda, los pilotos casi dieron por perdida la armada; tanto, que los ingleses no se aproximaron por considerar segura la varada de sus enemigos (67). Pero, milagrosamente, hacia las 11.00 el viento roló hacia el oessuroeste y la armada logró poner proa al mar abierto (68).

(62) Doc. 6814. Vanegas especificó que en el galeón *San Martín* resultaron muertos 12 soldados y heridos otros 20 (doc. 6814). Según fuentes españolas menos precisas, en el mismo galeón se contabilizaron en aquella jornada entre treinta y cuarenta muertos y muchos quedaron mutilados de brazos y piernas. Murieron Felipe de Córdoba, de un balazo que le llevó la cabeza, y el piamontés Pedro de Mendoza, de otro, mientras que Pedro Enríquez perdió una mano (docs. 6181, 6229, 6500, 6529, 6538 y 6566). Los docs. 6238 y 6239 puntualizan que Pedro de Mendoza, del hábito de Santiago, murió en el galeón *San Marcos*, mientras que en el doc. 6500 Coco Calderón dice que Felipe de Córdoba, hijo de don Diego de Córdoba, caballerizo mayor de Su Majestad, murió en el mismo galeón de un balazo que le llevó la cabeza. Baltasar de Zúñiga trajo a la corte el 24 de septiembre las noticias de estas muertes, que enseguida fueron de conocimiento público; al enterarse Su Majestad, hizo de su cámara al marqués del Carpio, hermano de Felipe de Córdoba (docs. 6529, 6538, 6628 y 6703).

(63) Doc. 6163. Van Meteren cifró en 100 hombres las bajas inglesas de aquel día (doc. 7037).

(64) Doc. 6234.

(65) Doc. 6236.

(66) Doc. 6125.

(67) Doc. 6814.

(68) Docs. 6125, 6229, 6236, 6238, 6239, 6500 y 6814.

Por la tarde del mismo día 9, Medina Sidonia reunió consejo de generales en el *San Martín* —Leyva, Recalde, Bobadilla y Diego Flóres— (69), para adoptar una decisión definitiva sobre los movimientos futuros de la armada. El duque expuso a los presentes el estado de la armada y la falta de municiones. Les consultó «que dijese si era bien volver a la canal de Inglaterra o volver por el mar del Norte a España, pues del duque de Parma no había aviso que pudiese salir tan presto. Todos los del consejo se resolvieron en que se volviese a la Canal si el tiempo diese lugar para ello, y si no, que obedeciendo al tiempo se volviese por el mar del Norte a España, atento que la armada había tanta falta de todas las cosas necesarias, y estar desaparejados los bajeles que hasta ahora habían hecho resistencia» (70). No obstante, esta última opción de regresar a España dando la vuelta por el norte de las islas británicas fue adoptada contra la tenaz oposición de Martínez de Leyva y de Recalde (71).

La fuerza del viento del sursuroeste fue creciendo, y la armada mantuvo la derrota hacia el norte seguida por el enemigo. El 10 de agosto persistió el hostigamiento de la flota de Howard a unas tres o cuatro millas, sin aproximarse demasiado. Por la tarde, cayó el viento y el enemigo se acercó a la retaguardia española, «y viéndolo el Duque y que en la retaguardia iban pocos bajeles con Juan Martínez de Recalde, amainó las velas de gavia, se atravesó aguardando la retaguardia y tiró tres piezas con un intervalo de tiempo la una de la otra, para que nuestra armada que iba a todas velas amainase y se atravesase aguardando la retaguardia y su capitana». Al observar este movimiento, imitado por doce bajeles de los mejores, el enemigo acertó el aparejo y pareó sin llegar a utilizar la artillería (72).

El 11 de agosto la flota de Howard proseguía el hostigamiento a la armada desde lejos con el mismo viento fresco. Por la tarde forzó la vela e inició la aproximación, pero al atravesarse de nuevo el *San Martín* y las galeazas, se detuvo sin llegar al alcance de la artillería.

El día 12 amaneció con los navíos ingleses próximos a la armada, al parecer con intenciones de combatir, pero al observar que los españoles iban en buena formación con la retaguardia reforzada, se fueron separando y pusieron proa a Inglaterra hasta que finalmente dejaron de verse (73). En la armada empezaban a escasear los alimentos, lo que, unido a la falta de leña para cocinar, el frío, la escasa ropa que traían las dotaciones y lo poco que comían por el racionamiento de los alimentos, fue causa de que comenzase a enfermar la gente, de modo que a partir de entonces, aunque eran calenturas, morían «como de muy fina pestilencia», de suerte que el que enfermaba era raro que escapase de la muerte (74).

(69) Docs. 6238, 6239 y 6500.

(70) Docs. 6125, 6236, 6238, 6239 y 6500.

(71) Docs. 6170 y 6683.

(72) Doc. 6112, billete núm. 6, 6125, 6220, 6236, 6238, 6239, 6814 y 6962.

(73) Doc. 6236.

(74) Doc. 6513. Fray Bernardo de Góngora escribía el 15 de agosto desde latitud 62° que «tengo frío porque yo salí sin ropa por milagro de la nao de don Pedro de Valdés, y el propio duque me ha dado un herreruelo suyo» (doc. 6161).

El 17, la armada pasó a la altura de Moray Firth (Escocia). El día siguiente rebasó los 58° de latitud para navegar entre las islas Orkney y Shetland, al sur, y cerca de la Fair Isle, que fue avistada hacia las 11.00. Una vez sobrepasadas las islas Sanday y North Ronaldsay (Orkney) cambió de rumbo al oeste en 59,5° de altitud.

El 20 de agosto, cuando la armada se encontraba en 60° de latitud, «habiendo doblado las islas últimas de Escocia al norte» de vuelta para España, el duque decidió enviar a Baltasar de Zúñiga a la corte con la relación de la campaña, a fin de informar a Su Majestad personalmente acerca de lo sucedido como testigo muy cualificado. Medina Sidonia pretendía dirigirse a La Coruña, y consideraba que si llegase no sería poco milagro, «según el viaje largo y la falta de comida y bebida que en efecto vamos padeciendo, y la gente muy enferma y entre muertos y heridos muchos» (75). El día 21, Zúñiga se destacó hacia España en un patache cuando estaba cerca de la costa de Irlanda (76). El 24 proseguía la derrota de la armada con muy buen tiempo (77). No obstante, a partir de este día Medina Sidonia empezó a notar la desaparición de algunos navíos principales, separados accidentalmente del grueso, principiando por los de Alonso de Luzón, Juan Gómez de Medina, Martínez de Leyva y otros que hasta el día 18 habían navegado muy maltratados y faltos de todo pero en conserva del galeón *San Martín* (78).

Cuando esto sucedía en las costas septentrionales de Irlanda, el cuerpo de la armada amanecía el 25 de agosto en calma, pero enseguida saltó el viento al sur y muy fresco. La noche del 25 al 26 entró una gran cerrazón con falta de visibilidad, «de manera que nunca vimos nao ni fanal», según Marcos de Aramburu, embarcado en la nao *San Juan Bautista* (79). El 26, al clarear el día, Recalde se encontraba solo con un grupo de naos sin saber dónde estaba el resto de la armada. No logró la reunión con el grueso por más esfuerzos que realizó. En estos momentos el galeón *San Martín* era acompañado por unas 90 velas.

Mientras numerosos navíos separados de la armada se debatían azotados por los malos tiempos reinantes sobre las costas de las islas británicas, el duque de Medina Sidonia continuaba la navegación hacia el sur en demanda del cabo de Finisterre, con la pretensión de entrar en La Coruña. Desde el 3 de septiembre, en que envió su última comunicación al rey, hasta el 18 siguiente fue seguido por 60 navíos. Este último día, en latitud 45° —a unas 60 millas de cabo Ortegal— sufrieron los efectos de un gran temporal que dispersó la formación, quedando tan sólo 11 navíos en la conserva del galeón *San Martín*. Cuando abonzó, con viento del oeste alcanzaron los 43,5° en la amanecida del día 21. Al clarear descubrieron tierra, que creyeron ser las islas Sisargas.

(75) Doc. 6219.

(76) Docs. 6238 y 6239.

(77) Doc. 6683.

(78) Doc. 6500.

(79) Doc. 6764.

Del error en la recalada —alrededor de 35 millas— les sacó una carabela de la armada que había llegado a tierra anteriormente, avisando de que se encontraban sobre Santander, con grave riesgo de perderse en la costa. Como el viento había calmado, la mar de fondo les llevaba hacia tierra, por lo que el duque solicitó socorro a cañonazos. Salieron en su auxilio varias embarcaciones, lo cual permitió dar la vela en demanda de puerto; pero, por la marea contraria, el *San Martín* y acompañantes abatieron hasta la punta de Noja, unas millas a levante de Santander, donde fondearon el mismo día 21 en la esperanza de ganar este puerto durante la siguiente marea. El duque, enfermo, desembarcó precipitadamente del galeón para trasladarse a la capital montañesa, dejando al general Diego Flóres al mando de aquellas reliquias de la armada (80).

Cuando el duque viajó a Santander, el viento cargó sobre los navíos y Flóres se vio precisado a dirigirse a Laredo, donde fondeó el día 22 con el *San Martín*, 20 naos gruesas y la galeaza *Napolitana*, a la espera de tiempo favorable para reunirse con las ocho que ya se encontraban en Santander; mientras, otras se dirigieron a Vizcaya al mando de Miguel de Oquendo, además de seis o siete que voltejaban a la vista del puerto (81). Por encargo del propio duque, el contador Pedro Coco Calderón las condujo a Santander entre el 28 de septiembre y el primero de octubre, de tal forma que en este puerto quedaron fondeados con la capitana un total de 36 galeones, naves y urcas, y 14 pataches, zabras y carabelas, menos la galeaza *Napolitana*, que lo hizo posteriormente.

El *San Martín* llegó con 138 hombres de mar y 180 soldados (82); como en la última muestra tomada en La Coruña tenía 161 y 308 respectivamente (83), es de presumir que muriesen en la jornada 23 marineros y 128 soldados (84). Traía 70 quintales de pólvora y 1.243 balas de artillería (650 de hierro, 43 enramadas de bronce, 450 de piedra y 100 de plomo), y como salió de

(80) Doc. 6480. A la vista del puerto de Santander, refiere Gonzalo de Eraso, el duque fue «a tierra en una pinaza antes de entrar en él, y Diego Flóres intentando hacer lo mismo, por haber saltado en ella antes que el Duque si no le apretara a que volviera al bajel [galeón *San Martín*], ordenándome que yo [Eraso] no le desamparase, como lo hice hasta volverle al dicho puerto, lo cual, el dicho Diego Flores no hizo, aunque el contador Calderón le requirió en Laredo se embarcase en él hasta meterle aquí [Santander]» (doc. 6577). El *San Martín* y la galeaza *Napolitana* fondearon próximas en la bocana del puerto, para proteger su entrada y asegurar los navíos que estaban en el interior, así como se dispusieron baterías de artillería en tierra (docs. 6726 y 6736).

(81) Docs. 6480, 6532 y 6534. En estas cartas dirigidas al rey y fechadas en Santander el 23 y 27 de septiembre, Medina Sidonia reflejó los trabajos y penalidades que padecieron las dotaciones de los navíos de la armada en su viaje alrededor de las islas británicas.

(82) Docs. 6534, 6578, 6599 y 6772.

(83) Docs. 5052 y 5734.

(84) Según el propio duque, murieron a bordo 180 hombres de enfermedad; de los cuatro pilotos, fallecieron tres; de los sesenta hombres de su servicio, sólo quedaron dos (doc. 6480). Las diferencias con las cifras anteriores pueden achacarse al trasiego de personal entre los navíos que hubo durante la campaña. Al parecer, bastante gente murió tras haber ingerido los 127 quintales de bizcocho podrido almacenado en el escotillón de popa del galeón *San Martín* (doc. 6868).

Lisboa con 140 y 2.400, respectivamente, el consumo en la jornada debió de ser de 70 quintales de pólvora y 1.157 balas de artillería (85).

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 89 hombres (86); dos días más tarde, Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar el galeón (87), reparaciones que dieron comienzo inmediatamente.

De las 03.00 del 8 de diciembre hasta la misma hora del día siguiente, un gran temporal se abatió sobre las costas del norte de España (88). En Santander, el *San Martín* se libró de accidentes por tener a bordo marinería procedente de la nave *La Anunciada*, hundida en Irlanda (89). En el mismo puerto, el galeón fue reparado a fondo, de tal forma que volvió a servir «más fuerte y más de servicio que cuando salió de Lisboa» (90).

El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander (91). Como capitana de la armada del general Alonso de Bazán y de almirante Juan de Villaviciosa, salió a la mar el 22 de julio de 1589 para proteger la llegada de los navíos que regresaban a la Península, tras el ataque de Drake en Galicia y Portugal. Antes de llegar a La Coruña, Alonso de Bazán dejó en Lisboa en septiembre, entre otros navíos, el galeón *San Luis* y las zabras *Julia* y *Augusta* (92). El 12 de noviembre de 1589, la armada de Bazán, con la insignia en el *San Martín*, llegó a Ferrol con objeto de efectuar reparaciones. Las obras avanzaban lentamente por falta de materiales y calafates (93), hasta quedar alistada el 24 de septiembre de 1590 (94), siguiendo a cargo de Alonso de Bazán con una fuerza de 37 navíos. Entonces fue cuando llegaron a oídos de Felipe II las primeras noticias de los preparativos ingleses de lord Thomas Howard para interceptar las flotas hispanoportuguesas en su recalada en las Azores; en efecto, el inglés salió de Plymouth el 5 de abril de 1591 con 22 navíos. Con objeto de hacer frente a la amenaza, el monarca designó a la Armada del Océano, de 63 navíos, a cargo de Alonso de Bazán, con la insignia izada en el nuevo galeón *San Pablo*, donde se había trasladado procedente del *San Martín*; no obstante, este último navío participó en la jornada al mando de Martín de la Serna, llevando a bordo al maestro de campo Gaspar de Sousa. Bazán salió de Ferrol el 12 de agosto y fondeó en Angra el 20 siguiente. El 8 de septiembre sorprendió a Howard a la altura de la isla Flóres, forzándole el día 9 al abandono de las aguas del archipiélago, salvando así las flotas, no sin antes haber perdido

(85) Docs. 5052 y 6835.

(86) Doc. 6861.

(87) Doc. 6866.

(88) Docs. 6913 y 6914.

(89) Doc. 6914.

(90) Doc. 7055.

(91) Doc. 7075.

(92) MN, VP, t. 1B, doc. 68-17, fol. 237; SALGADO, p. 115.

(93) El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, docs. 1066 y 1074).

(94) MN, SB, ms. 391, doc. 1066.

los ingleses el navío *Revenge*, del vicealmirante sir Richard Greynville o Grenville, acción en que tomó parte destacada el portugués Luís Coutinho con sus filibotes (95).

El 29 de diciembre de 1591 se encontraba en Lisboa, de donde pasó a Sevilla en fecha desconocida (96). Por orden real, el *San Martín*, junto con otros dos galeones lusitanos —*Santiago* y *San Cristóbal*—, fue devuelto a la corona de Portugal el 28 de enero de 1592, cuando se encontraba en Sevilla, y regresó a Lisboa ese mismo año. A pesar del esfuerzo realizado para reparar los navíos y poder concurrir a la llegada prevista de las flotas en unión de los castellanos en el verano de 1592, no se logró culminar las obras hasta finales de este año. De todas maneras, el mal estado de los tres galeones, debido a su vejez y a las lluvias intensas padecidas en marzo de 1593, aconsejaron su desguace este mismo año; sus materiales fueron empleados en el alistamiento de otros navíos, en concreto del galeón *San Pablo* de Castilla (97). Así terminó, de este modo tan poco lucido, el *São Martinho* o *San Martín*, sin duda uno de los navíos más célebres y admirados de la historia de las Marinas portuguesa y española.

Galeón *San Juan* (almiranta general) o *São João*

Fue uno de los dos galeones construidos en Oporto entre 1583 y 1586, siendo esta la fecha en que consta la primera referencia (98). Aparte del bauprés, trinquete y mayor, arbolaba dos mesanas (mesana y contramesana) (99). Era grande y bien armado (100).

Porte: 1.050 toneladas españolas de sueldo (101), unos 700 toneles machos y 700 toneladas portuguesas (102).

Dimensiones estimadas: eslora 36,12; manga 10,78; puntal 5,74 m (103).

Artillería: En la jornada montaba cuatro culebrinas, doce medias culebrinas, cinco medios cañones, cinco sacres, ocho pedreros, catorce falcones

(95) MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada española*, t. III, pp. 79-82. El galeón *San Martín* se encontraba en Ferrol el 1 de enero de 1591 con 45 piezas de artillería de bronce (doc. 7164.1). El galeón *Ascensión* y el filibote capitana de Coutinho fueron los únicos navíos de la armada de Alonso de Bazán que resultaron hundidos por vías de agua el 9 de septiembre, tras abordar por la popa al *Revenge* (MN, SB, ms. 391, doc. 1121).

(96) MN, SB, ms. 391, doc. 1132.

(97) SALGADO, pp. 120-121, y otras informaciones proporcionadas por el mismo autor.

(98) SALGADO, p. 30, y la información proporcionada recientemente por este mismo investigador. Respecto a la fecha de construcción, CASADO, en *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, p. 206, se inclina también por el año 1586, en que ya estaba en servicio (AGS, GA, leg. 195-47 y 63).

(99) Doc. 6904.

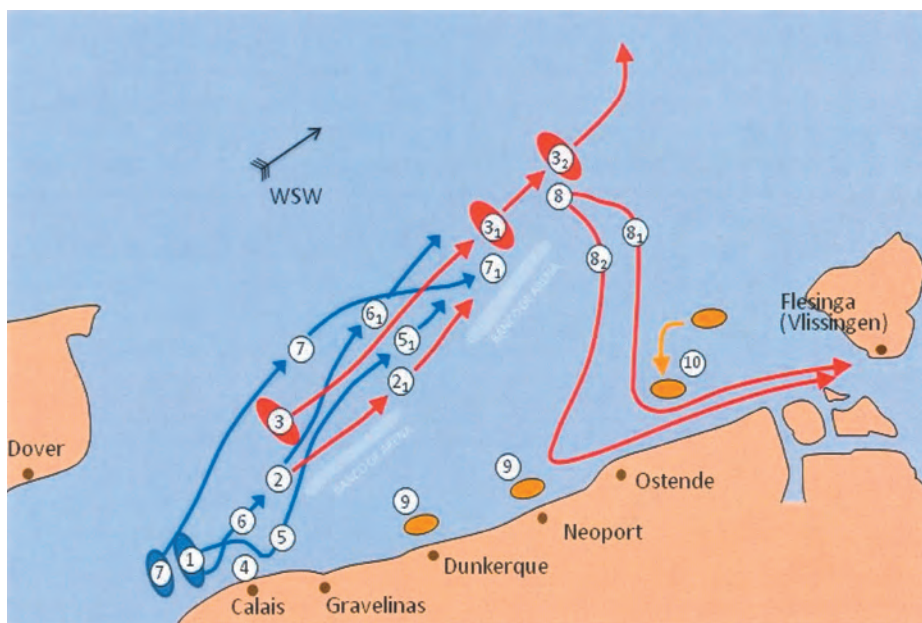
(100) Doc. 4670.

(101) Doc. 5052.

(102) SALGADO, p. 43.

(103) CASADO, p. 207.

EL COMBATE DE GRAVELINAS (ÚLTIMA FASE) (DE 07.00 A 18.00 DEL 8 DE AGOSTO DE 1588).



1. El grueso de la flota inglesa a las 07.00 horas del 8 de agosto. Viento del WSW ó SW
2. Medina Sidonia con el San Martín y varios navíos más y otro grupo encabezado por Recalde fondeados a las 07.00 horas.
3. La armada navegando al NNE. Situación estimada a las 16.00 horas (3₁).
4. La galeaza *San Lorenzo* varada frente a Calais desde la madrugada del día 8.
5. Howard con su escuadrón se dirige hacia la *San Lorenzo*. Finalizado el ataque, los ingleses se ven obligados a retirarse por el fuego de la artillería de Calais. Howard emprende el seguimiento de la armada (5₁).
6. La segunda columna inglesa al mando de Drake se dirige a combatir a los navíos españoles agrupados en torno a Medina Sidonia y Recalde. El San Martín leva, se pone en movimiento y comienza el combate. La acción finaliza a las 15.00 horas. Drake y acompañantes se dirigen hacia la retaguardia del grueso de la armada (6₁). Medina Sidonia con los navíos en su conserva también intenta alcanzar el resto de la armada (2₁).
7. La tercera columna de ataque inglesa a cargo de Seymour se dirige directamente a partir de la 07.00 horas hacia el ala derecha de la retaguardia del grueso de la armada. En su derrota combate con varios navíos sueltos desde las 10.00 a las 16.00 horas (7₁).
8. Los navíos de Howard y Seymour combaten hasta las 18.00 horas con los españoles del ala derecha a cargo de Oquendo y Leyva. La nao *María Juan* resulta hundida, y los galeones *San Mateo* (8₁) y *San Felipe* (8₂), muy dañados, abaten sobre las costas de los Países Bajos, donde se pierden en manos de los holandeses, zelandeses e ingleses. Viento WNW.
9. Entre treinta y cuarenta velas neerlandesas a la vista de Dunkerque y otras veinte sobre Neoport, bloqueando la flotilla de invasión de Parma.
10. Movimiento de Justinus van Nassau con treinta velas procedentes de Flessinga (Vlissingen).

pedreros y diez versos, en total 58 piezas. Era «la más bien artillada de la armada» (104).

Dotación: Desde el 26 de marzo de 1588 llevaba a bordo a Juan Martínez de Recalde, almirante general de la armada por orden del duque de Medina Sidonia (105). Capitán del galeón, Celedón de Lejabeytu (nombrado el 24 de mayo de 1588). Maestres, Pedro Francisco (octubre de 1587) y Cristóbal Álvarez; posteriormente quizá Pedro de Bringas (106). Iban embarcados, entre otros, el médico doctor Francisco Martínez, que en 1589 sería el proto-médico de la armada (107); el aventurero Pedro de Idiáquez, herido en una mano en el combate de Gravelinas (108), y Ruy Díaz de Mendoza, fallecido en la mar durante el viaje de regreso frente a Noruega; era hijo de tierna edad de Antonio Hurtado de Mendoza, general de los pataches y zabras (109).

En Lisboa, gente de mar, 179 hombres; gente de guerra, 321 hombres (99 de la compañía de Juan de Luna, 95 de la Pedro Manrique, 87 de Gómez de Carvajal y 40 de Juan de Guzmán, escogidos de la guarnición del castillo de Lisboa y 220 seleccionados de los cinco tercios que iban en la armada). En La Coruña, 156 de mar y 366 de guerra (110).

Historial: Recién construido, por orden del 9 de abril de 1586 se incorporó a la armada que al mando de marqués de Santa Cruz debía salir en persecución de Drake (111). El galeón, a cargo de Francisco de Aledo, se hizo a la vela el 16 de julio de 1587 con esta fuerza y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dio protección a la recalada de las flotas de Indias (112). Sufrió los efectos del temporal que se abatió sobre Lisboa el 16 de noviembre de 1587 (113). Juan Martínez de

(104) Docs. 6957 y 6958. Otra relación del 29 de octubre de 1588 enumera las 54 piezas de artillería que montaba a su llegada a La Coruña, la que llevó «para su defensa en este viaje y la tiene de presente.» (doc. 6809.2). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica 50 piezas. Juan de Acuña había entregado a este galeón cuatro medios cañones y cuatro cañones pedreros, todo en bronce de la nueva fundición, antes de salir de Lisboa (doc. 5108). Según el doc. 5122 montaba 56 piezas.

(105) Docs. 4670 y 4761. El rey aprobó el 20 de marzo la elección de Recalde por parte del duque de Medina Sidonia, (doc. 4579), y el 3 de abril, su embarque en el galeón *San Juan* de Portugal (doc. 4764).

(106) Docs. 3177, 5673 y 7182.

(107) AGS, GA, leg. 280-95.

(108) Doc. 6918 y AGS, GA, leg. 242-30.

(109) AGS, GA, leg. 247-22.

(110) Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar y la fuerza de cada compañía, así como y el nombre de los capitanes embarcados (doc. 5444). El extracto del historial de cada capitán embarcado figura en el doc. 6926; el capitán Diego de Bazán, hijo del marqués de Santa Cruz, transbordó al *San Juan* en las costas de Irlanda procedente de la nave *San Juan Bautista*, de la escuadra de Diego Flores. También lo hizo el capitán Pedro de Ayzarna, procedente de la urca *Casa de Paz* grande.

(111) Docs. 589 y 590.

(112) Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998. SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regreso de la campaña con averías en el bauprés y espolón (docs. 3001 y 3176).

(113) Doc. 3348.

Recalde embarcó en él hacia el 26 de marzo de 1588. El general estaba enfermo, por lo que tuvo que pasar a tierra hasta que regresó a bordo el 28 de mayo, un tanto recuperado pero aún con fiebres (114).

Siguió en conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo hasta que, tras la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio, una parte de ella quedó gobernando a la mar, manteniendo los movimientos de Recalde (115). Un grupo de navíos encabezado por el galeón *San Juan* arribó finalmente a La Coruña el miércoles día 22 por la tarde (116), en cuyo puerto despalmó durante el mes de julio (117).

De nuevo reaprovisionado de bastimentos y aguada, salió de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada y Recalde al mando de la retaguardia. Alcanzada la costa británica el 29, la flota inglesa, recién salida de Plymouth el día 30 y dividida en dos agrupaciones, intentó y consiguió ganar el barlovento a los españoles. La primera, al mando de Howard, lo hizo dando un gran rodeo por el sur, mientras que la segunda, un escuadrón al mando de Drake, lo hacía por el norte muy cercano a la costa. Casi simultáneamente o un poco antes de que el lord Almirante atacase el centro español, Drake lo hacía hacia las 09.00 dirigiéndose hacia el ala izquierda de la retaguardia, a cargo de Juan Martínez de Recalde, como sabemos embarcado en el galeón *San Juan*. La aproximación de los navíos ingleses hacia la formación española se debió de hacer en columna (*loose line column*), no en línea de fila, navegando en cabeza cualquiera de los tres navíos principales que habían estado toda la noche anterior intentando ganar el barlovento a Medina Sidonia por el norte de la armada. Estos tres navíos eran el *Revenge*, de Francis Drake; el *Victory*, de John Hawkins, y el *Triumph*, de Martin Frobisher (118).

Mientras parte de la retaguardia española se sotaventaba a juicio de Coco Calderón, dejándose caer hacia el cuerpo de batalla de la armada (119), Recalde, con el *San Juan*, apoyado al principio tan solo por el *Gran Grin* de Pedro de Mendoza, «aunque nunca se puso en su puesto» (120), se interpuso a la progresión de la columna inglesa y entabló combate gallardamente. Según el propio Recalde, «la carga fue buena y no es la primera que en esta vida me han dado, que cortado de la demás armada me la dieron mayor en el río de Amberes, sin

(114) Doc. 5215.

(115) Docs. 5338 y 5360.

(116) Doc. 5374.

(117) MN, SB, ms. 390, doc. 915.

(118) Docs. 6174, 6683 y 7105. A estos tres navíos se debieron de agregar cuatro o cinco más que rodearon y cañonearon al *San Juan* a tiro de mosquete durante una hora, pero sin intentar el abordaje (doc. 6181). Según Vanegas, los atacantes de Recalde fueron siete, entre ellos uno muy grande —sin duda el *Triumph* y no el *Revenge* de Drake que insinúa en su relación— (doc. 6814).

(119) Añade que desde «la capitana les dieron voces que fuesen a orza la proa al enemigo» (doc. 6500). Vanegas señala que la retaguardia se retiró hacia el cuerpo de batalla o grueso de la formación, dejando a Recalde solo procurando hacer frente al enemigo, demostrando así «el valeroso pecho del buen almirante.» (Doc. 6814).

(120) Doc. 6112 (billete núm. 5).

querer llegar a tiro de mosquete, como tampoco estos quisieron, ni aun creo que querrían, si les valiese» (121). No obstante, en apoyo de la almiranta española acudieron también el galeón *San Mateo*, de Diego de Pimentel; el galeón *San Juan el Menor*, de Diego Enríquez (122), y la nao *Nuestra Señora de la Rosa*, de Pedro de Garagarza, que se distinguió entre todos, mientras otros en cambio rehusaron el auxilio (123). Según una relación escrita por un soldado de la almiranta de Recalde, «después de haberle tirado [los ingleses] más de trescientos cañonazos, y la almiranta a ellos más de ciento cuarenta, se retiraron con haberle llevado con las balas los aparejos más importantes, como son el estay mayor, y pasado el árbol de trinquete con un balazo de parte a parte» (124).

A lograr la retirada de los ingleses a las 12.00 colaboró el *San Martín*, que amainó las velas del trinquete y alargó las escotas para atravesarse a la mar o fachearse al viento, con objeto de aguardar a Recalde y meterlo dentro del grueso de la armada (125); después arrumbó hacia levante con toda la armada (126).

Finalizados los combates entre el mediodía y las 13.00 del 31 de julio (127), Valdés envió una pinaza al galeón de Recalde por si había sufrido daños. El general vasco contestó que había sido batido duramente y que tenía dañado el palo de proa de un impacto grueso; solicitaba que se le acercase para ayudarle, porque si el enemigo reanudaba la acción ese mismo día no podría defenderse. Cuando Valdés, en su nao *Nuestra Señora del Rosario* (a) *La Gallega*, se dirigía hacia el *San Juan*, otro navío de la misma clase de la escuadra de Vizcaya se atravesó en su derrota, de forma tal que Valdés no pudo parar ni caer a sotavento. La nao *Rosario* colisionó por la proa y fue el origen de todas las desgracias que ocasionaron cayese en manos del enemigo (128).

(121) Doc. 6112 (billete núm. 2). Recalde alude al intento de recuperación de Middelburg (Zelanda, Países Bajos) en enero de 1574, combatiendo con los holandeses, pues estos utilizaron la artillería a distancia, evitando a toda costa el abordaje, tal como harían los ingleses en 1588, conocedores de la valía de los tercios de infantería española embarcada y la eficacia de su arcabucería y mosquetería.

(122) Docs. 5996, 6112 (billete n.º 2) y 6236.

(123) Docs. 6111 y 6500.

(124) Doc. 6683. La mayoría de las relaciones especifican que fueron dos los impactos recibidos en el palo trinquete del *San Juan* (docs. 5996, 6098, 6111, 6236 y 6500). Coco Calderón refiere que, aparte de estos dos balazos, el galeón de Recalde perdió «las ostagas mayores, el estay mayor y el de gavia»; el capitán Alonso Vanegas especifica que el mismo galeón hizo 120 disparos de cañón y como 600 el resto de la armada española, mientras que el enemigo tiró más de 2.000. Los españoles tuvieron en el combate 7 muertos y 31 heridos (doc. 6814). Según declaración del portugués Emmanuel Fremoso, embarcado en la almiranta, en las acciones del 31 de julio al 4 de agosto el *San Juan* sufrió 15 bajas (doc. 6478), número que incrementó a veinte en versión posterior. Entre los heridos figuró el capitán Pedro de Ayzarna (doc. 6500).

(125) Docs. 6111, 6236 y 6814.

(126) Doc. 5970.

(127) Para los ingleses, las acciones de aquel día finalizaron a las 13.00 (docs. 5947, 5974, 6122 y 6173), o a las 15.00 (doc. 5970). Las fuentes españolas indican que fue al mediodía (doc. 6500).

(128) Docs. 6322 y 7013.

Como resultado de las acciones de la mañana y mediodía del 31, el galeón *San Juan* había sufrido bastante en la jarcia fija y el palo trinquete. Recalde comenzó inmediatamente las reparaciones con gente de mar escasa y de poca calidad, a la cual fue menester sacar del interior del navío hasta tres veces, para hacerla faenar. En estas labores colaboró gente vizcaína de otras naos de la escuadra de Recalde que había llevado un patache. La situación se agravó hacia las 16.00 cuando, a consecuencia de la segunda colisión de Valdés con la nao *Santa Catalina*, la armada se atravesó a la mar para ampararla. Esta maniobra, ordenada por el duque y transmitida al galeón *San Juan* por el capitán Vicencio, se hizo tan precipitadamente que faltó el estay mayor y casi el palo mayor.

Estas circunstancias fueron apreciadas por Medina Sidonia, quien dispuso que Recalde abandonase la retaguardia hasta finalizar las reparaciones, siendo relevado inmediatamente por Alonso de Leyva. El general vasco informó de que las obras durarían hasta la mañana del día siguiente, 1 de agosto (129).

La modificación del dispositivo español ordenada por el duque comenzó a ejecutarse a primeras horas de este último día, pasando a retaguardia las levantiscas de Martín de Bertendona y tres galeazas —*San Lorenzo* (capitana de Moncada), *Girona* y *Napolitana*—, quedando este sector de la formación al mando de Leyva, en la nave *La Rata Encoronada* (*Nuestra Señora Rata y Encoronada*). De todas formas, a sugerencia de Recalde, las levantiscas fueron reforzadas en la misma mañana con cuatro galeones de la escuadra de Portugal —*San Mateo*, *San Luis*, *Santiago* y el de Florencia—, sin duda para compensar la relativa debilidad artillera de las primeras. En total eran cuarenta los navíos puestos en la retaguardia. Recalde pasó a la vanguardia provisionalmente, con la promesa del duque de regresar a su puesto primitivo al finalizar las reparaciones (130). Es difícil precisar cuándo se produjo esta circunstancia. El mismo día 1, puede que por la tarde, Recalde informó al duque: «Dentro de una hora y media podré hacer vela mayor y seguir con ella la orden de vuestra excelencia, procurando siempre de ponerme en mi puesto. Que con los cuatro galeones de Portugal, conque vuestra excelencia refuerza la retaguardia, creo que iremos bien y podrá el señor don Alonso de Leyva ponerse en su puesto [volver a la vanguardia], y hacer otra cualquier cosa que vuestra excelencia ordene» (131).

La contestación del duque fue un tanto decepcionante para las pretensiones del almirante general, impaciente por regresar a la retaguardia: «Hasta que vuestra merced esté puesto muy en orden con su galeón, no será de ningún inconveniente que don Alonso esté en la retaguardia. Y pues vuestra merced

(129) Docs. 6112 (billete núm. 2) y 6683. En el fondo, Recalde, un tanto despechado, atribuyó esta orden del duque no a preocupación por su seguridad, sino a que «a esta hora había hartos envidiosos en las demás naos de nuestra armada del puesto que este día había tenido la nao almiranta por haberlo hecho tan bien, y parecerles que cada cual haría lo mismo que ella en la ocasión, lo cual se vio después muy diferente como adelante se dirá» (doc. 6683).

(130) Docs. 5979, 5996, 6112 (billetes núms. 2, 3, 4, y 5), 6236, 6238 y 6239.

(131) Doc. 6112 (billete núm. 5).

tome la vanguardia por ahora y en este tiempo se podrá vuestra merced mejorar en el aparejo del galeón y podrá volverse después a su puesto, pues ya no hay tiempo, viniendo los enemigos tan cerca, de hacer otra cosa» (132).

De todos modos, la resolución final del duque fue que la armada navegase en dos grandes agrupaciones, una de vanguardia a sus órdenes directas, y otra a retaguardia, la mitad al mando de Recalde y el resto al de Alonso de Leyva. Las galeazas capitana, *Girona* y *Napolitana* se unieron a las fuerzas de Recalde para actuar en cualquier punto donde fuese necesario, mientras que la de Zúñiga se incorporaría a la vanguardia del duque (133).

No se conoce con exactitud cuándo se ejecutó esta orden. Lo que resulta seguro es la presencia del galeón *San Juan* de Recalde en la retaguardia durante las acciones del día 2 (134), y parece lógico pensar que el reparto de las órdenes escritas fuese lento debido al gran número de destinatarios, lo escaso de los mensajeros y el recalmán de viento que sobrevino en la noche del 1 al 2 de agosto.

Este último día, tras el infructuoso ataque de las galeazas, un golpe de suerte dio de nuevo a Howard el barlovento respecto a la armada española. Unos 18 navíos de la flota inglesa, que constituyendo el ala derecha del lord almirante habían permanecido hasta ahora inactivos por encontrarse lo más al sur o hacia la mar de la formación, se dirigieron encabezados por un gran navío —no se sabe con certeza cuál era, aunque algunos citan el *Revenge*, de Drake— hacia el ala derecha de la retaguardia española, precisamente donde se encontraba el recién reparado galeón *San Juan* de Recalde, quien como el día 31 hizo de nuevo frente a la acometida, al principio prácticamente en solitario, pues algunas naos le dejaron desamparado. Al ver la situación comprometida del almirante general de la armada, acudieron en su socorro Alonso de Leyva con *La Rata Encoronada* y Martín de Bertendona en *La Regazona*. Esta acción duró hasta las cuatro o cinco de la tarde, en que se retiraron los ingleses. El almirante, aprovechando el oportuno cambio de viento, arrumbó hacia el norte en apoyo del *Triumph* y sus compañeros, seguido del *Elizabeth Jonas* de sir Robert Southwell, el *Gallion of Leicester* de George Fenner, el *Golden Lion* de lord Thomas Howard, el *Victory* de sir John Hawkins, el *Mary Rose* de Edward Fenton, el *Dreadnought* de sir George Beeston, el *Swallow* de Richard Hawkins y así hasta 15 navíos, con determinación de atacar al enemigo y librar a Frobisher del acoso a que era sometido.

Medina Sidonia, por su parte, observando el aprieto en que se encontraba Recalde, ordenó al capitán Marolín de Juan que, embarcado en una faluca o falúa, transmitiese a los galeones próximos al *San Martín* que apoyasen a la almiranta *San Juan*, lo que realizaron con éxito.

(132) *Ibidem*.

(133) Doc. 5979. La idea de poner a Recalde y Leyva en la retaguardia puede que fuese de Francisco de Bobadilla: «De mi parecer querría que entrambos quedasen de retaguardia, pues de ella se ha de empezar la batalla y causa de la victoria» (doc. 6112, billete núm. 3).

(134) Doc. 6683.

Al amanecer del día 3, la flota inglesa se había aproximado tanto a la armada por el norte, precisamente hacia donde ahora se encontraba Recalde, que fueron destacados varios navíos británicos con la intención de hostigar los buques más retrasados de la formación española, entre ellos, probablemente la urca capitana *El Gran Grifón* de Juan Gómez de Medina (135).

Hubo un intercambio vivo de fuego de cañón entre los navíos ingleses más adelantados y el galeón *San Juan* de Recalde, a su vez apoyado por las galeazas *San Lorenzo*, capitana de Moncada, y la *Zúñiga* que tiraban por la popa con la artillería de guardatimones manteniendo el puesto en formación para proteger a los retrasados. Se distinguió como siempre el *San Juan*, al que dispararon «más de doscientos cañonazos sin quererle pasar ninguna nao de las del enemigo de la popa adelante, temiendo el daño que recibían de él y habían recibido los días atrás, y así huían de sus costados» (136). Tras hora y media de combate, a las nueve de la mañana, los ingleses rompieron el contacto, reincorporándose al grueso de su flota (137). Poco después cayó el viento y ambas fuerzas quedaron a más de dos leguas de distancia (138).

Hacia las 16.00 del 6 de agosto, la armada fondeó, contra la opinión de Recalde y otros, en las proximidades de la rada o playa de San Juan, White Sand Bay de los ingleses, dos millas a poniente de la plaza fortificada francesa de Calais, distante poco más de 20 millas de Dunkerque. Inmediatamente después lo hizo la inglesa, a poniente y a unas dos millas de los españoles, fuera del alcance de cañón (139).

Así permanecieron, en tensa espera, hasta que en la medianoche del 7 al 8 de agosto se observó desde la armada el encendido de ocho brulotes y el inicio de su aproximación en línea de frente. Pasaron entre la armada y la costa sembrando el pánico entre no pocos navíos españoles (140). A la vista de las circunstancias, el duque ordenó dejar el fondeadero y regresar a él una vez pasado el peligro (141).

Los ingleses habían observado el desorden ocasionado por los brulotes en el enemigo, pero prudentemente esperaron a la amanecida para atacar. Tal como estaba acordado en el consejo de generales que había reunido Howard el

(135) Suposición basada únicamente en la relación de Alonso Vanegas, quien refirió «estuvo la urca capitana empeñada y diéronle más de cuarenta cañonazos» (doc. 6814). Al citar tan notable castigo, parece razonable suponer que era la más retrasada y por lo tanto la que estuvo durante más tiempo expuesta al fuego inglés.

(136) Doc. 6683. El *San Juan* debió de sufrir en estas acciones la mayoría de las 20 bajas que tuvo en el Canal a partir del día 2 de agosto, según las declaraciones del marinero Fremoso (doc. 6478).

(137) Docs. 5996 y 6683. Para Coco Calderón, el cañoneo duró una hora (doc. 6500) y tres según Luis de Miranda (doc. 6181). Una relación anónima española recalca que el enemigo «sólo quería aprovechar del artillería por la confianza que tenía de ella y de los artilleros y de la ligereza de sus navíos.» (Doc. 6513).

(138) Doc. 6500.

(139) *Ibidem*.

(140) Docs. 6236 y 6500.

(141) Doc. 6125. El *San Juan* perdió dos anclas al levar y ponerse en movimiento.

día 7, la aproximación a la armada española debía efectuarse en columnas o escuadrones independientes entre sí; una de ellas se dirigió hacia el primer grupo español, más retrasado hacia poniente, constituido por el galeón *San Juan* de Recalde y los que acudieron para apoyarlo, los galeones *San Mateo*, del maestro de campo Diego Pimentel, y *San Felipe*, del también maestro de campo Francisco de Toledo, y la nao guipuzcoana *María Juan*, que fue del capitán Ochoa de Goyaga, con algunos pataches (142).

Una vez dentro del alcance artillero, comenzó un fuego vivo, principiando por el *San Juan* de Recalde, el más retrasado, sobre el que varios navíos ingleses —posiblemente el *Revenge*, de Drake, y el *Nonpareil*, de Thomas Fenner, entre otros— dispararon más de mil cañonazos acompañados de mucha arcabucería y mosquetería, siendo adecuadamente respondidos por el español con trescientos disparos de cañón. En auxilio de Recalde acudieron los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan*, que como dijimos se encontraban en sus proximidades, logrando sacarle del apuro; tras el combate, a duras penas iniciaron la reincorporación a la retaguardia española, de la que se encontraban atrasados.

Durante la tarde volvieron a verse de nuevo envueltos por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del Almirante —el *Ark Royal*, el *Golden Lion*, de Thomas Howard, y el *White Bear*, de lord Sheffield—, que también se dirigían con tres horas de retraso hacia la retaguardia española, para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. La almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis*, de Agustín Mexía, la nave *La Rata*, de Alonso de Leyva, y la urca almiranta *San Salvador*, viraron en su auxilio, logrando forzar con este movimiento la retirada del enemigo.

El 9 de agosto, entre las 02.00 y 04.00 se levantó viento oestenoroeste muy fuerte, con la flota inglesa en las proximidades de la armada —a legua y media, sin querer aproximarse más—. El *San Martín*, en la retaguardia, ceñía el viento todo lo posible procurando no alejarse de Flandes, pero abatía hacia la costa zelandesa. Al amanecer cayó la fuerza del viento y los españoles avistaron por la popa y a poco más de dos millas la fuerza de Howard, compuesta de 109 velas. En la retaguardia de la armada se encontraban el *San Martín*, el galeón *San Juan* de Recalde, la nave *La Rata*, de Alonso de Leyva, el galeón *San Marcos*, del marqués de Peñafiel, la nao *San Juan Bautista*, de Diego Flóres, y las galeazas; el resto de la armada estaba lejos, a sotavento. Los ingleses se aproximaban a la capitana española, pero esta aprobó al viento imitada por toda la retaguardia y a su vista el enemigo se fue quedando. El duque tiró dos piezas para recoger la armada y envió un patache a los navíos sotaventados para que ciñesen el viento del noroeste lo más posible, pues iban hacia los bajos que tenían muy próximos. El momento fue tan crítico que al llegar a las seis brazas y media de sonda los pilotos casi dieron por perdida la

(142) Docs. 6683 y 7105.

armada, tanto que los ingleses no intentaron aproximarse por considerar como segura la varada de sus enemigos (143).

La tarde del mismo día 9, Medina Sidonia reunió consejo de generales a bordo del *San Martín* —Leyva, Recalde, Bobadilla y Diego Flóres— (144) para adoptar una decisión definitiva sobre los movimientos futuros de la armada. El Duque expuso a los presentes el estado de la armada y la falta de municiones. Les consultó «que dijese si era bien volver a la canal de Inglaterra o volver por el mar del Norte a España, pues del duque de Parma no había aviso que pudiese salir tan presto. Todos los del consejo se resolvieron en que se volviese a la Canal si el tiempo diese lugar para ello, y si no, optar por la segunda, en vista de las carencias existentes en la armada y estar desaparejados los bajeles que hasta ahora habían hecho resistencia» (145). Esta última resolución de regresar a España navegando por el norte de las islas británicas fue la adoptada contra la tenaz oposición de Martínez de Leyva y Recalde (146).

La armada mantuvo su progresión hacia el norte con vientos de componente sur duros y mucha mar, seguida de cerca a tres o cuatro millas por la flota de Howard, pero sin aproximarse demasiado. Esta circunstancia fue apreciada por Recalde, que escribió a Medina Sidonia: «El enemigo no quiere al parecer sino hacernos la puente de plata, y así entiendo nos dejará dentro de dos o tres días, si ya reforzando de bastimento y gente no envían a nuestra vista una docena de naos hasta encercarnos» (147).

Recalde auxilió a la nave *Lavia*, almiranta de las levantiscas, enviándole marinería y velamen con que remediar las muchas averías que padecía. Por la tarde, cayó la fuerza del viento y el enemigo se acercó a la retaguardia española, «y viéndolo el Duque y que en la retaguardia iban pocos bajeles con Juan Martínez de Recalde, amainó las velas de gavia se atravesó aguardando la retaguardia y tiró tres piezas con un intervalo de tiempo la una de la otra, para que nuestra armada que iba a todas velas amainase y se atravesase aguardando la retaguardia y su capitana» Al observar este movimiento, seguido por unos doce bajeles de los mejores, el enemigo también amainó sin llegar a utilizar la artillería (148).

El 18 de agosto, la armada rebasaba los 58° de latitud llevando buen viento del sureste para pasar entre las islas Orkney y Shetland, al sur y cerca de la Fair Isle, que se avistó hacia las 11.00, «y a esta hora se cogió un pescador». Una vez sobrepasadas las islas Sanday y North Ronaldsay (Orkney), cambió de rumbo al oeste en 59,5° de altura, ciñendo el viento del sursuroeste, que iba refrescando según avanzaba la noche, de tal modo que a las 02.00 del 19 el galeón *San Juan* perdió el barcón que traía por la popa «con tres hombres y

(143) Doc. 6814.

(144) Docs. 6238, 6239 y 6500.

(145) Docs. 6125, 6236, 6238, 6239 y 6500.

(146) Docs. 6170 y 6683.

(147) Como en efecto sucedió el día 12 siguiente.

(148) Doc. 6112 (billete núm. 6), 6125, 6220, 6236, 6238, 6239, 6814 y 6962.

treinta carneros de la despensa del almirante y ciento y cuarenta [vasijas] peruleras de agua». Los galeones *San Juan* y *San Marcos* y catorce navíos más, entre ellos la urca almiranta *San Salvador*, de Juan de Villaviciosa, iban agrupados dentro de la armada, que se encontraba reunida de nuevo. El viento del sursuroeste se mantuvo siempre fresco hasta el atardecer, en que comenzó a abonzar y cambió al oeste (149).

El 20 de agosto, cuando la armada se hallaba en 60° de latitud, «habiendo doblado las islas últimas de Escocia al norte» de vuelta para España, el duque decidió enviar a la corte a Baltasar de Zúñiga con la relación de la campaña, a fin de informar a Su Majestad personalmente acerca de lo sucedido como testigo muy cualificado. Medina Sidonia pretendía dirigirse a La Coruña, y rogaba que se ordenase a don Andrés de Alva tuviese allí acopiados bastimentos para apoyar a sus navíos. Zúñiga se destacó en un patache el día 21 con viento bonancible del sursureste, cuando la armada estaba cerca de la costa de Irlanda navegando hacia España (150).

La noche del 25 al 26 entró una gran cerrazón y falta de visibilidad. El 26 amaneció con el mismo viento sur muy fresco y cielo muy cubierto. Como la almiranta *San Juan* no había podido ceñir el viento durante la noche por tener los palos y aparejos rendidos, sobre todo el bauprés y el trinquete (151), al clarear el día se encontraba sola con tres naos y tres pataches sin conocer la situación del resto de la armada, por lo que Recalde destacó los patajes, «cada uno por su parte, a ver si descubrirían la capitana u otra nao» (152). El día 27, Recalde había navegado rumbo sur con el viento al oeste, teniendo a la vista alrededor de ocho naos bastante alejadas. El almirante envió otro pataje a saber de la capitana; regresó diciendo que esta, con noventa navíos, había llevado rumbo sureste y luego aprobado al oeste. A la vista de la información, Recalde dispuso ponerse de la misma vuelta que el *San Martín*. El 28 amaneció con viento oestesuroeste y con Recalde navegando al NE1/4E, siempre a la vista de los seis o siete navíos citados anteriormente. El almirante, cuando se encontraba en latitud de 59°, despachó otro pataje en busca de la capitana que suponía a

(149) Docs. 6181, 6500 y 6683. La armada cambió a un rumbo de componente oeste cuando estaba a la vista de la isla de Fair (Shetland) (docs. 6238 y 6239). Pasó «por un paraje muy trabajoso que es entre las islas de Escocia en altura de sesenta y un grados.» (Doc. 6237). Debíó de navegar entre las islas Orkney y Shetland, al sur y cerca de la Fair Isle, a juzgar por el aviso muy veraz de unos marineros que la avistaron el 18 de agosto con cerca de 100 navíos desde un punto situado a 36 millas al sureste de las Shetland (doc. 6328). La armada también fue avistada por seis naos alemanas que al llegar a Lisboa informaron eran más de 130 velas y se pusieron al habla con algunas. La pérdida del barcón obligará a Recalde a entrar del 15 al 29 de septiembre en el Blasket Sound para hacer aguada y suministros. Según Coco, el 19 de agosto la urca *San Salvador* socorrió con dietas al galeón *San Juan*, pero no lo pudo efectuar al *San Marcos* por la mucha mar (doc. 6500).

(150) Docs. 6238 y 6239.

(151) Doc. 6654. En esta carta escrita el 8 de octubre a Martín de Idiáquez, una vez fondeado en La Coruña, Recalde dice: «porque el espolón se le rompió, y el bauprés y trinquete por milagro se han librado y sustentado, que fue causa porque yo no pudiese seguir al Duque.»

(152) Doc. 6683.

barlovento, pero regresó sin haberla hallado. Este día entró viento recio del sursureste, con mucha mar muy brava que iba creciendo. Al amanecer del 29 se avistaron ocho velas entre mayores y menores. Duró el mal tiempo hasta la mañana del día 30, en que roló el viento al oestesuroeste amainando, y el almirante puso rumbo sursuroeste, siempre con las ocho velas en conserva. El 31 amanecía en calma, con lloviznas y neblina hasta el mediodía, en que saltó el viento al sursureste, por lo que arrumbó al oeste. A las 17.00 se agregaron a Recalde cuatro naos y una galeaza, probablemente la de Zúñiga (153).

El *San Juan* experimentó desde el 4 de septiembre vientos de componente sur que le dificultaban la progresión hacia España, hasta que a las 14.00 del 6 roló el viento al oeste y logró poner rumbo al sur, aunque con mucha mar. El día 7 amaneció con viento suroeste muy fresco, con el que navegó al sursureste en demanda del cabo Dursey (154) en compañía de siete velas, pues las demás hasta veintidós se separaron por el mal tiempo. El 9 persistía el mismo viento fresco y la agrupación tuvo que mantener igual rumbo; la mayoría de los navíos que iban en su conserva se fueron quedando atrás la noche anterior por no poder ceñir lo suficiente, de tal modo que al hacerse de día permanecían a la vista sólo cuatro, y el resto se veía al noreste desde los topes. El día 10 entró viento del sursureste, por lo que el *San Juan* aprobó al oestesuroeste; desde la gavia se descubrían 11 velas al alcanzar los 54° de latitud.

El viento continuaba el día 11, pero con más fuerza. El 12 avistaron las Aran Islands (155) en poco más de 53° de latitud, en compañía de otros seis navíos. A las 09.00 pusieron rumbo al oeste, para apartarse de tierra, y por la noche sufrieron un temporal deshecho, de tal forma que al amanecer del 13 el galeón se encontraba solo, en conserva de una nao y un patache. A las nueve de la mañana de este mismo día comenzó a calmar y se puso el viento oestenoeste, arrumbando al sursuroeste. A las 14.00 descubrieron una nueva vela y anocheció en 52,5° de latitud (156).

El 14 amanecía con viento oestesuroeste, lo que permitió arrumbar al sur. Hacia las 07.00, Recalde avistó la urca *La Barca Danzig*, que disparó tres cañonazos para pedir socorro; puestos a la voz, dijo tener vías de agua y que la dotación quería abandonarla. El almirante, aunque lo intentó, no pudo auxiliarla por la dureza de la mar y el viento (157). A las dos de la madrugada del

(153) *Ibidem*. Según la declaración de un marinero del *San Juan*, las velas que iban con el almirante eran 27, entre ellas, una galeaza de 28 remos por banda, mientras que para otro no permanecían más de 20 con Recalde (doc. 6478).

(154) En realidad debía de ser el cabo Clogher o el Sleá, cercanos a las islas Blasket, en latitud 52° 08'; el Dursey Head está bastante más al sur, en 51° 15'.

(155) Aunque no lo diga el diario del doc. 6683, los días 10 y 11 Recalde debió de navegar también a rumbos de componente este, para acercarse a la costa de Irlanda, abandonando el anterior del oestesuroeste, única forma de poder descubrir las que nombró islas de Arenas (Aran Islands).

(156) Doc. 6683.

(157) *Ibidem* y doc. 6622. Esta urca puede ser uno de los siete navíos avistados por los irlandeses en la boca del Shannon, sobre Loop Head, hacia Carrigaholt Bay (Clare) (doc. 6469).

día 15 llegaron muy cerca de las islas Quelmes (Killmakilloge), donde estuvieron a punto de varar en la oscuridad de la noche con viento recio, por lo que pusieron rumbo a la mar hasta que se hizo de día. Entonces, el almirante volvió al rumbo primitivo hacia tierra y, tras un consejo de oficiales sobre las penosas circunstancias en que se hallaban, decidió arrumbar a la costa de Irlanda para repararse (158).

El mismo día 15, siguiendo la recomendación de los pescadores escoceses recogidos el 14 de agosto, el *San Juan*, en compañía de la nao *San Juan Bautista*, de Marcos de Aramburu, y probablemente del patache *San Esteban*, de la escuadra de Vizcaya, se fueron metiendo en el puerto de Vicey (?) por una embocadura entre bajos de una eslora de ancho. Los tres navíos lograron fondear por la tarde entre la isla Pereters Main Island (Great Blasket Island) y la playa (159). Nada más fondear, Recalde envió un batel con ocho hombres y «una carta para el gobernador o cabo que hubiese allí, con son que éramos marchantes [mercaderes] que íbamos a Flandes y que con temporal habíamos arribado allí para que por nuestro dinero nos diesen algún refresco» (160). El día siguiente, 16, el almirante destacó a un alférez y soldados para reconocer la isla próxima, probablemente la Great Blasket, que encontraron deshabitada y de la que trajeron muy poca agua. Este mismo día, el galeón y la nao intercambiaron cables y anclas.

Al comprobar que la primera chalupa del día 15 no había regresado, el 17 ordenó al capitán Juan de Luna que fuese a tierra en su búsqueda en un batel con 50 mosqueteros. Al intentar el desembarco, observó que en la costa batía mucho la mar y había entrado viento; asimismo descubrió cien hombres bien formados con una bandera inglesa, por lo que decidió regresar a bordo. Tras padecer un temporal en la mañana del día 18, por la tarde abonanzó el viento, lo cual duró hasta el 19, circunstancia que aprovechó el galeón para hacer aguada trabajosamente en la Great Blasket Island.

A las cuatro de la mañana del día 21 saltó viento fuerte que, al entablarse, desató un temporal muy duro del oesnoroeste. El galeón de Recalde garreó, no obstante dar fondo con otra ancla; se fue sobre la *San Juan Bautista*, causándole desperfectos, pero la nao se tuvo bien sobre sus amarras. A mediodía avistó muy malparada la nao *Santa María de la Rosa* (capitán, Pedro de Garagarza) (161),

(158) La situación a bordo del *San Juan* era realmente desesperada y está descrita con bastante realismo por los marineros apresados posteriormente, en sus declaraciones respectivas del 21 de septiembre (doc. 6478).

(159) Docs. 6469, 6472, 6547, 6637 y 6683. Su presencia fue comunicada el día 20 por John Popham a Burghley (doc. 6469). Según esta carta, «las gentes de estos lugares están en su mayoría seriamente preocupadas por la presencia de los españoles» (doc. 6469). El primero de octubre, Richard Bingham informó a sir William Fitzwilliam acerca de la presencia de estos navíos en los Blaskets, aunque distorsionadamente (doc. 6603).

(160) Docs. 6683 y 6764. Todos cayeron en manos de los ingleses. Los apresados fueron interrogados en Dingle (doc. 6478) por el propio gobernador Dominick Rice, y posteriormente serían ahorcados. Thomas Norris, vicegobernador de Munster, envió fuerzas de infantería y caballería a la costa, para rechazar cualquier tentativa española de desembarco.

(161) El propietario de la nao era Martín de Villafranca hijo, que Aramburu cita en su relación (doc. 6764).

navegando en demanda del grupo de navíos situado en el fondeadero y pidiendo socorro a cañonazos; al llegar, amainó y largó un ancla en sus proximidades. Dos horas después, tras garrear, queriendo izar la vela trinquete para enmendar la situación, zozobró en un momento al tocar en los arrecifes Stromboli, cerca de la Dunmore Head, sin que desde los navíos próximos se apreciaran supervivientes entre los centenares de hombres embarcados (162). Resultó milagroso que el resto de los buques no sufriese la misma suerte, cosa que evitaron reforzando los cables de fondeo.

Hacia las tres o cuatro de la tarde de este día, en medio del temporal entró también la nao *San Juan Bautista* de Fernando Home, de la escuadra de Diego Flóres; venía sin el árbol mayor y muy malparada. Tras ella llegó asimismo el patache *La Isabela*, de Miguel de Aranibar, de la escuadra de Recalde (163).

A petición de los capitanes de la nao recién llegada, Recalde ordenó el 22 a varios pilotos que pasasen a reconocerla; una vez inspeccionada, informaron de que «no estaba para navegar por tener el trinquete rendido y la nao abierta del agua arriba.» A su vista, el almirante dispuso que la compañía del capitán Diego de Bazán, hijo del marqués de Santa Cruz, embarcase en su galeón y en los pataches, mientras que la del capitán Gonzalo Meléndez pasaba a la nao almiranta de la escuadra de Diego Flóres. Una vez a salvo algunos bastimentos, la pólvora y parte de la artillería menuda, la nao de Home se fue a pique el 26 con temporal, al parecer una vez incendiada (164).

Mientras, a las nueve de la mañana del 23 se había hecho a la vela la nao de Aramburu, y tras muchas vicisitudes arriesgadas al anochecer del mismo día consiguió estar en franquía y emprender el viaje de regreso a la Península (165). Por su parte, Recalde permanecía a duras penas en el fondeadero transbordando los efectos y bastimentos de la nao *San Juan Bautista*. La noche del 28 logró salir a la mar y poner rumbo hacia España llevando consigo los pataches *San Esteban* y *La Isabela*, para entrar los tres en La Coruña al anochecer del 7 de octubre con notables averías y destrozos (166). Según el propio Recalde, el galeón venía innavegable, con el espolón roto y el bauprés y el trinquete muy debilitados, que «por milagro se han librado y sustentado, que fue causa porque yo no pudiese seguir al Duque» (167). Cuando llegó a puerto, tenía a bordo 151 personas de mar y 407 de guerra, en total, 558 (168). Recalde falle-

(162) Docs. 6547, 6637 y 6764.

(163) Docs. 6472, 6683 y 6764.

(164) Docs. 6683 y 6926.

(165) Docs. 6683 y 6764.

(166) Docs. 6661 a 6663, 6665 y 6683. Las averías y destrozos que traía el *San Juan* eran particularmente notables (doc. 6570). Llegó con 60 quintales de pólvora (doc. 6666), lo que significa un consumo de 76 con respecto a los 136 que llevaba cuando salió de Lisboa (doc. 5052).

(167) Doc. 6654.

(168) Doc. 6666. Este documento incluye también las existencias de bastimentos y municiones. El 9 de noviembre, los hombres de mar habían disminuido a 58, incluyendo seis criados de Recalde (doc. 6894). La gente del galeón fue socorrida económicamente, y la infantería, alojada en tierra (docs. 6713 y 6714). Los capitanes y gente de guerra que llegaron a Galicia a bordo de este navío figuran en el doc. 6926.

ció el 23 de octubre «habiendo mostrado en la enfermedad y muerte el honrado deseo que siempre tuvo al servicio de Vuestra Majestad» (169).

Las reparaciones del *San Juan* fueron acometidas inmediatamente, pero el galeón estaba tan maltratado que, ante la escasez de recursos en Galicia, incluso se pensó hacer las obras en Lisboa (170). No obstante, a mediados de abril de 1589 los trabajos estaban bastante avanzados, aunque tenía parte de la artillería desembarcada (171).

Perdida la nave *Regazona* en Ferrol, como consecuencia del temporal del 8 de diciembre, Martín de Bertendona se encargó del mando y de la ejecución de las obras que se realizaban en los navíos de la armada surtos en La Coruña (172). El 4 de mayo de 1589 se presentó a la vista del puerto la flota inglesa de Drake y el ejército de Norris con ánimo de tomar la ciudad. En el galeón *San Juan*, con Bertendona a bordo y al mando del capitán Francisco Valverde, del galeón *San Bernardo* (173), embarcó la compañía de Diego de Bazán y se puso lo más cercano posible a Santa Lucía. Por la tarde del mismo día cañoneó a la fuerza de desembarco enemiga que se aproximaba a la ciudad. El día 5 por la mañana, tres piezas de artillería que habían llevado a tierra los ingleses comenzaron a batir al galeón; este respondió con eficacia, desmontando dos de ellas y matando los sirvientes de la tercera. En la mañana del 6, una vez que el barrio de la Pescadería fue ocupado por los enemigos, la tripulación pegó fuego al navío, en cumplimiento de órdenes previas, y emprendió la retirada al fuerte de la isla de San Antonio (174).

(169) Doc. 6793. Su estado anímico era tan grave que nada más llegar a La Coruña escribió a don Andrés de Alba «mañana querría ir a encerrarme en una celda de San Francisco, y si me muriese, habrá menos trabajos para enterrarme.» (Doc. 6664). El desconsuelo del marqués de Cerralbo ante el fallecimiento quedó patente en su correspondencia (docs. 6794 y 6795). Lippomano, al comunicar la noticia al Dux, calificó a Recalde como «bravo capitán» (doc. 6829). Al contestar a Cerralbo el día 7 de noviembre, el Rey se limitó a escribir fríamente: «Mucho se ha sentido la muerte de Juan Martínez de Recalde, y pues deja tantas deudas y necesidades como lo apuntáis, mandaré que se tenga cuenta, como es razón, con sus cosas.» (Doc. 6834).

(170) Doc. 6904.

(171) Doc. 7103; SALGADO, p. 114. Según Cerralbo, el 24 de abril de 1589, días antes del ataque inglés, tenía a bordo tan sólo 38 hombres de mar, incluyendo oficiales, artilleros, marineros, grumetes y pajes.

(172) Las obras progresaban lentamente (doc. 7041).

(173) AGS, GA, leg. 253-224. El *San Bernardo* se encontraba en obras de varada con la artillería en tierra.

(174) MN, SB, Ms. 397, art. 6, doc. 115.

DERROTA GENERAL DE LA GRAN ARMADA (22 DE JULIO A OCTUBRE DE 1588).



1. Salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588.
2. El 18 de junio el grueso arriba a La Coruña por temporal.
3. Salida de puerto el 22 de julio.
4. Por diversos motivos se destacan la nao Santa Ana, tres galeras y un patache.
5. Acciones del 31 de julio. Pérdida de la naos *Nuestra Señora del Rosario* y *San Salvador* (1.º de agosto).
6. Acciones del 2 de agosto sobre Portland Bill.
7. Acciones del 4 de agosto sobre la isla Wight.
8. Fondeo en Calais del 6 al 8 de agosto. Ataque de los brulotes. Pérdida de la galeaza *San Lorenzo*.
9. Combate de Gravelinas (día 8). Pérdida de los galeones *San Mateo* y *San Felipe* y de la nao *María Juan*.
10. El día 12 cesa el hostigamiento inglés. La armada prosigue el viaje de regreso.
11. Día 14. La armada ha sobrepasado Firth of Forth.
12. Día 18. La armada dobla Escocia pasando al sur de la isla Fair. Se dirige al Atlántico.
13. Día 20. Al oeste de las Shetland se destacan los navíos *Gran Grifón*, *Castillo Negro* y *La Barca de Hamburgo* y faltan *La Rata* y *San Juan de Sicilia* (días 18 y 19).
14. Día 21. Baltasar de Zúñiga es enviado a España para informar al Rey.
15. Día 25. El 26 se destaca el galeón *San Juan* de Recalde acompañado de varios navíos. El 27 se separan del grueso la nave *Anunciada* y algunos pataches. El 2 de septiembre lo hacen la galeaza *Zúñiga* y las naves *Lavia*, *Juliana* y *Santa María de Visón*.
16. Día 3 de septiembre. Medina Sidonia despacha correspondencia a España. A partir del 12 de septiembre una cadena de temporales sucesivos se abate sobre el oeste de Irlanda. Comienzan los naufragios.
17. Día 18 de septiembre. Temporal. El grueso arrumba a la costa española. Oquendo se destaca a El Pasaje.
18. Medina Sidonia llega a Santander el día 21.
19. Oquendo llega a El Pasaje el día 23.
20. Recalde con varios navíos en los Blaskets del 15 al 28 de septiembre.
21. Recalde entra en La Coruña el 7 de octubre.

Galeón *San Marcos* o *São Marcos*

Construido probablemente en Lisboa o en Vila do Conde, en el periodo comprendido entre 1583 y 1585, siendo este año el de la primera referencia que consta (175).

Porte: 790 toneladas españolas de sueldo (176), unos 510 toneles machos, 500 toneladas portuguesas (177).

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado: 16 rumos de quilla (24 m), 43 pies de goa de manga (10,75 m), 15 pies de goa de puntal en la primera cubierta (3,75 m) (178). Según Casado Soto: eslora 32,50; manga 9,70; puntal 5,17 m (179).

(175) En este periodo fueron construidos por lo menos dos galeones (información proporcionada por el investigador Augusto Salgado); CASADO, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, p. 207.

(176) Docs. 5052 y 6772.

(177) Doc. 532; SALGADO, p. 43; FONSECA p. 645.

(178) SALGADO, cuadro 15, p. 68. Aplica las medidas de los galeones portugueses de 500 toneladas construidos a partir de 1589, que sí son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase nota 15 anterior y SALGADO, pp. 67-70.

(179) CASADO, p. 207. Para este autor, las equivalencias de las medidas portuguesas son: un palmo de goa = 0,279 m; un rumo = 6 palmos de goa = 1,674 m (*ibidem*, pp. 71-73).

Artillería: El 16 de abril de 1588 montaba 16 piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y 17 pedreros también de bronce, en total 33 piezas (180), y con ellas participó en la jornada.

Dotación: Iba a bordo como oficial superior el marqués de Peñafiel, que había relevado en La Coruña al maestre de campo Francisco de Bobadilla cuando este pasó al *San Martín* al ser nombrado asesor del duque (181). Capitán del galeón, Juan de Ibarra. Maestre, Cristóbal Álvarez; posteriormente quizá Pedro de Bringas (182). Llevaba embarcados a Felipe de Córdova, hijo de don Diego, caballero mayor de Su Majestad, y a los médicos Juan del Rubio y Francisco Sagastiberría; cirujano, Antonio Pérez (183).

En Lisboa, gente de mar, 117 hombres; gente de guerra, 292 hombres (147 de la compañía de Francisco Perlins, 120 de la de Antonio Maldonado y 25 de Lope de Mendoza). En La Coruña, 108 de mar y 278 de guerra (184).

Historial: Consta que servía en la armada de las islas Azores en 1585 (185). En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa, dispuesta para guardar las costas de Portugal, Galicia y Vizcaya al mando del marqués de Santa Cruz (186). Por orden de 9 de abril de 1586 se incorporó a la armada que a cargo del mismo general debía partir en persecución de Drake (187). A finales de julio de este mismo año salió a la mar integrada en la armada de Alexandre de Sousa que tenía por misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre (188). El 16 de julio de 1587, estando a cargo del capitán Juan Pamanes, dio la vela con la armada del marqués de Santa Cruz y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores, para dar protección en la recalada de las flotas de Indias (189).

Durante la jornada de Inglaterra siguió la conserva del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta que, tras la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio, una parte de ella quedó gobernando a la mar, manteniendo los movimientos de Recalde (190). Un grupo de navíos encabezado por el galeón *San Juan*, entre los que se encontra-

(180) Docs. 4878 y 5052. Según el doc. 5122 montaba 36 piezas.

(181) Doc. 6125.

(182) Docs. 5673 y 7182.

(183) Las dietas que llevaba a bordo por su cuenta fueron embargadas en el mar de Noruega, y «se socorrieron con ellas muchas naves de las que habían peleado» (AGS, CS, S. serie, leg. 287, s. f.)

(184) Docs. 5052 y 5734, e información del investigador Augusto Salgado. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados (doc. 5444).

(185) Información proporcionada por el investigador portugués Augusto Salgado.

(186) Doc. 532.

(187) Docs. 589 y 590.

(188) SALGADO, pp. 43-44.

(189) Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998. Véase SALGADO, p. 46, cuadro 2.

(190) Docs. 5338 y 5360.

ba el *San Marcos*, el miércoles día 22, por la tarde, arribó a La Coruña (191), donde despalmó en el mes de julio (192).

Nuevamente reaprovisionado de bastimentos y aguada, abandonó el puerto el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, la flota inglesa, recién salida de Plymouth y dividida en dos agrupaciones, consiguió ganar el barlovento a poniente de los españoles y comenzó la persecución de la retaguardia hispana.

El 2 de agosto, pasado el primer ataque inglés, que había durado hora y media, Oquendo llegó con la nao *Santa Ana* en apoyo del duque, interponiéndose entre la capitana española y los enemigos, haciendo un fuego vivo dirigido por el propio general vasco; a continuación se incorporó Agustín Mexía con el galeón *San Luis*, y sucesivamente fueron llegando el galeón *San Marcos* junto con otros que habían acudido en socorro de Recalde, el cual se incorporó a la cola del grupo que socorría al *San Martín*. Al observar el almirante el gran consumo de pólvora y municiones y el escaso efecto de los impactos en los navíos españoles, optó por retirarse definitivamente y romper el contacto balístico. Esta acción había durado cerca de tres horas, hasta bien avanzada la tarde.

Aparte del combate principal del 4 de agosto, se registraron otras escaramuzas parciales de escasa duración; en ellas se destacó, en el norte de ambas formaciones, el *Triumph* de Frobisher, que estaba en dificultades, sin apenas viento y a remolque de 11 esquifes tratando de alejarse de la amenaza procedente del *Gran Grin* de Pedro de Mendoza, el *San Juan* de Sicilia de Diego Téllez Enríquez, el *San Cristóbal* de Gregorio de las Alas y otros, a los que más tarde se unieron el *San Martín*, el *San Marcos*, el *San Juan* de Recalde y el *Santa Ana* de Oquendo. Al cambiar el viento, el *Triumph* se libró del acoso a que estaba siendo sometido.

Tras el fondeo en Calais del día 6 y el episodio de los brulotes la noche del 7 al 8, la capitana general española mantuvo este día un intenso duelo artillero con una del enemigo, probablemente el *Victory* de John Hawkins, y otros navíos —el *Mary Rose* de Edward Fenton, el *Dreadnought* de George Beeston y el *Swallow* de Richard Beeston— que la rodearon, en ocasiones a tiro de arcabuz. Los ingleses cesaron el ataque al *San Martín* y acompañantes hacia las 15.00, abandonándolos sin lograr su destrucción, que debieron de suponer imposible, para dirigirse hacia el centro de la armada. En esta acción parcial intervinieron señaladamente el galeón *San Marcos*, que siempre se mantuvo en las proximidades de Medina Sidonia (193), y entre otros, la nao *Santa Bárbara*, de la escuadra de Oquendo, cuyo capitán era Francisco de Segura. En el combate del 8 de agosto murió en el galeón *San Marcos* Felipe de Córdova, hijo de don Diego, caballero mayor de Su Majestad, de un balazo que le llevó la cabeza (194).

(191) Doc. 5374.

(192) MN, SB, ms. 390, doc. 915.

(193) Docs. 6125, 6236, 6238, 6239, 6478, 6500, 6566 y 6814.

(194) Docs. 6500, 6538 y 6566.

A partir del día 9 continuó viaje rodeando las islas británicas por el norte, hasta que por los malos tiempos debió separarse de la armada, probablemente en la noche del 26 de agosto. John Popham, en carta a Burghley del 20 de septiembre, decía que días atrás los lugareños habían avistado cuatro navíos grandes hacia la bahía de Galway; uno de ellos, seguramente el galeón *San Marcos*, se perdió por el temporal reinante, quizá el día 22, en unos arrecifes entre Mutton Island y Lurga Point (condado de Clare, Irlanda), dejando cuatro supervivientes (195).

Casi simultáneamente, una nao, probablemente la *San Esteban*, de la escuadra de Guipúzcoa, naufragaba sobre Doonbeg (condado de Clare) en la madrugada del día 21; desaparecieron cerca de 300 hombres y 60 eran hechos prisioneros. Los supervivientes de ambos navíos fueron conducidos ante Boecius Clancy, *sheriff* de Clare; tras un breve encarcelamiento, serían ahorcados públicamente en una colina cercana al Spanish Point todavía llamada «Cnoc na Crocaire» (colina de las Horcas), incluyendo algún personaje de linaje del *San Marcos*, por cuyo rescate se hubiese podido alcanzar una buena suma (196).

Galeón *San Felipe* o *San Philippe* o *São Filipe*

Su construcción por el maestre Jacomo Carneiro en la Ribeira das Naus (Lisboa) empezó en 1581, siendo botado al agua el año siguiente y finalizada la fábrica hacia mayo de 1583. El desarrollo de las obras de este galeón fue seguido personalmente por el propio rey don Felipe, desde la baranda del Palacio Real, hasta la botadura. Aunque un poco menor que el *San Martín*, era, según el marqués de Santa Cruz, uno de los mejores galeones y el más fuerte que había visto (197).

Porte: 800 toneladas españolas de sueldo (198), unos 510 toneles machos, 500 toneladas de Portugal (199).

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado, 16 rumos de quilla (24 m), 43 pies de goa de manga (10,75 m), 15 pies de goa de puntal en la

(195) La dotación del *San Marcos* fue asistida espiritualmente por los padres jesuitas que iban a bordo antes de naufragar (MEDINA, p. 17). Se conserva una puerta de este galeón en el Clare County Museum, Ennis (Irlanda).

(196) Docs. 6469, 6530, 6547, 6637 y 6701; MARTIN & PARKER, pp. 235 y 236; FALLON, pp. 143 a 149. Se informó al vicepresidente de Munster que habían naufragado «dos navíos grandes en la costa de Thomond, de los que se ahogaron 700 hombres y fueron hechos 150 prisioneros» (docs. 6547 y 6637). Entre los personajes apresados tras los naufragios se dijo que estaba Felipe de Córdova, lo que parece improbable, pues había fallecido previamente de un balazo, según Coco Calderón. En el naufragio del *San Marcos* perecieron los padres Gonzalo del Álamo y Hernando de Torres, ambos de la Compañía de Jesús (MEDINA, pp. 34 y 35). Al menos un soldado del galeón, llamado Miguel Derrios, regresó a Lisboa (SALGADO, p. 109).

(197) SALGADO, pp. 25 y 67, y nota 490.

(198) Docs. 5052 y 6772.

(199) Doc. 590; SALGADO, p. 43.

primera cubierta (3,75 m) (200). Según Casado Soto, eslora 32,50; manga 9,70; puntal 5,17 m (201).

Artillería: El 16 de abril de 1588 montaba 23 piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y 17 pedreros también de bronce, en total, 40 piezas (202); con ellas participó en la jornada de Inglaterra (203).

Dotación: Llevaba a bordo como oficial superior a Francisco de Toledo, maestro de campo de las banderas que vinieron de Entre Duero y Miño. Capitán del galeón, Juan Gordon, nombrado el 6 de abril de 1587; maestro, Gaspar Goçalvez (204); médico, el licenciado Francisco de Ancona (205).

En Lisboa, gente de mar, 117 hombres; gente de guerra, 415 hombres (116 del maestro de campo Francisco de Toledo, 85 de la compañía de Pedro Núñez de Ávila, 100 de la de Lorenzo de Godoy y 114 de la de Blas de Xerez). En La Coruña, 108 de mar y 331 de guerra (206).

Historial: Recién construido, al mando del capitán San Juan de Agustín y de mar Juan de Aguirre, asistió a la campaña de la isla Tercera (Azores) con la escuadra de don Álvaro de Bazán (julio de 1583). De regreso de la jornada entró en Cádiz en septiembre siguiente (207). El rey dispuso en febrero de 1584 que el portugués António Giralte se desplazase al puerto andaluz, con objeto de trasladar a Lisboa los galeones que habían participado en la campaña del año anterior —entre ellos el *San Felipe*— transportando artillería destinada a equipar los navíos dedicados al comercio portugués con las Indias Orientales, Brasil y África (208).

En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa, al mando del marqués de Santa Cruz, dispuesta para guardar las costas (209). Por orden de 9 de abril de 1586 se incorporó a los navíos que a cargo del mismo general debían partir en persecución de Drake (210). A finales de julio de este mismo año salió a la mar integrado en la armada de Alexandre de Sousa, que tenía por misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones

(200) SALGADO, cuadro 15, p. 68. Aplica las medidas de los galeones portugueses de 500 toneladas construidos a partir de 1589, que sí son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase nota 15 anterior y SALGADO, pp. 67-70.

(201) CASADO, p. 207. Para este autor, las equivalencias de las medidas portuguesas son: un palmo de goa = 0,279 m; un rumo = 6 palmos de goa = 1,674 m (*ibidem*, pp. 71-73).

(202) Doc. 4878.

(203) Doc. 5052. Según el doc. 5122 montaba 36 piezas.

(204) Doc. 5673. También pudieron ser maestros Juan de Gandía y Juan de Pucheta (doc. 7182).

(205) AGS, GA, leg. 280-97.

(206) Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

(207) FD, *La conquista de las Azores*, pp. 66-82; SALGADO, pp. 28-30; PAZZIS, p. 235.

(208) SALGADO, p. 30.

(209) Doc. 532.

(210) Docs. 589 y 590.

portuguesas de la India, lo que cumplimentó en septiembre (211). El 16 de julio de 1587 partió de Lisboa, al mando de Juan de Ribadeneyra, con la armada del marqués de Santa Cruz, y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores para proteger las flotas de Indias (212).

Durante la jornada de Inglaterra siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta que, tras la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio, una parte de ella quedó gobernando a la mar, en la conserva de Recalde (213). Un grupo de navíos encabezado por el galeón *San Juan*, entre los que se encontraba el *San Felipe*, arribó a La Coruña el miércoles día 22 por la tarde (214). Allí despalgó en el mes de julio (215).

Reaprovisionado de bastimentos y aguada, partió de la capital gallega el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, la flota inglesa, recién salida de Plymouth y dividida en dos agrupaciones, consiguió ganar el barlovento a los españoles que navegaban paralelos a tierra rumbo a levante y comenzó el hostigamiento a la retaguardia hispana.

El 2 de agosto, los primeros en interceptar el ataque de Howard a las fuerzas al mando de Leyva fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal —entre ellos el *San Felipe*— que acababa de asignar el duque como refuerzo del primero. Los navíos españoles intentaron llegar al abordaje, lo que no conseguían pues los ingleses, muy maniobreros, mantenían la distancia y rehusaban llegar al alcance de tiro de mosquete. Martín de Bertendona acometió al *Ark Royal*, capitana de Howard, hasta llegar bien cerca, pero del ataque se zafó el inglés con soltura dándole la popa. También estuvieron a pique de abordar, el galeón *San Francisco* del duque de Florencia, el galeón *San Juan* el Menor y la nao *Santa Ana*. El fuego fue vivo por ambas partes, siendo grande el consumo de municiones, sobre todo por parte inglesa por su mayor rapidez en la recarga y disparo de la artillería. Sin embargo, no hay constancia de averías o bajas notables en ambos contendientes.

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el episodio de los brulotes, entre las 07.00 y las 08.00 del 8 de agosto, un escuadrón inglés al mando de Drake, constituido entre otros navíos por su capitana el *Revenge*, el *Nonpareil*, el *Victory*, el *Mary Rose*, el *Dreadnought* y el *Swallow*, se dirigió resueltamente con todo el aparejo hacia el grupo de navíos españoles más retrasado hacia poniente, que estaba integrado por el galeón *San Juan* de Recalde y los que acudieron en su apoyo, los galeones *San Mateo* y *San Felipe*, la nao guipuzcoana *María Juana*, con algunos pataches (216).

(211) SALGADO, pp. 43-44.

(212) Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998. Véase SALGADO, p. 46, cuadro 2.

(213) Docs. 5338 y 5360.

(214) Doc. 5374.

(215) MN, SB, ms. 390, doc. 915.

(216) Docs. 6683 y 7105.

Medina Sidonia, al observar las intenciones del enemigo, había reaccionado ordenando levar y ponerse en movimiento hacia el resto de la armada, con la idea de recogerla y volver al fondeadero primitivo, pues estaba muy próxima a los bajos de Flandes. Mientras navegaba al noreste ciñendo el viento del tercero y cuarto cuadrantes, que iba refrescando, el duque envió embarcaciones para prevenir este riesgo y ordenar a la armada que se mantuviese a la orza, con la idea de evitarlo por recomendación de los pilotos flamencos que llevaba a bordo (217).

El enemigo acortó distancias, por lo que el capitán general facheó el *San Martín* secundado por el resto de los navíos que le acompañaban para interceptar su progresión hacia el grueso de la armada, que iba reagrupándose lentamente a entre tres y seis millas de distancia (218). Se inició entonces un furioso cañoneo, principiando por el *San Juan* de Recalde, el más retrasado, sobre el que varios navíos ingleses —quizá el *Revenge* y el *Nonpareil*, entre otros— tiraron más de mil cañonazos acompañados de mucha arcabucería y mosquetería, siendo adecuadamente respondidos por el español con trescientos disparos de cañón. En apoyo de Recalde acudieron los citados galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan*, que se encontraban en sus proximidades y consiguieron sacarle del apuro.

Cuando estos navíos acababan de auxiliar a Recalde, a duras penas iniciaron la navegación para incorporarse a la retaguardia española, de la que se encontraban rezagados. De nuevo los tres anteriores fueron rodeados durante la tarde por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del almirante —el *Ark Royal*, el *Golden Lion* y el *White Bear*—, que también se dirigían con tres horas de retraso hacia la retaguardia española, para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. Entonces, la almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis* de Agustín Mexía, la nave *La Rata* de Alonso de Leyva y la urca almiranta *San Salvador*, viraron y acudieron en su apoyo, logrando con esta maniobra la retirada de los ingleses.

Viéndose libre de enemigos, desaparejado y no satisfecho con lo realizado hasta este momento, Francisco de Toledo cargó de nuevo con su *San Felipe*, metiéndose en la retaguardia inglesa procurando llegar al abordaje, pero quedó envuelto por los navíos *Elizabeth Bonaventure*, *Rainbow* y *Vanguard*. El *San Mateo*, junto con la nao *Valenzera Veneciana*, la *Santa María de Begoña* y el *San Juan de Sicilia*, arrumbaron para socorrerlo, pero también fueron inmediatamente rodeados por un buen número de navíos enemigos encabezados por el *Mary Rose*, llegando «casi a emparejar los bordos sin aferrar en ellos, combatiéndolos solamente con artillería y los nuestros con mosquetes y espingardas [arcabuces] por estar muy cerca» (219).

(217) Uno de ellos fue probablemente el flamenco Cornelio Hernández (doc. 6774).

(218) Docs. 6077, 6104, 6107, 6125 y 6181.

(219) Docs. 6104, 6107, 6125, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6683, 6814 y 7159. Según refiere Recalde, «los dichos dos galeones y la nave vizcaína [*San Mateo*, *San Felipe* y

El *San Felipe* se defendió bravamente contra el acoso a corta distancia de doce a dieciséis navíos ingleses; finalmente, hacia las 18.00, fue abandonado por el enemigo, dejándolo destrozado por los impactos que había recibido y con alrededor de 100 muertos (220). En tan crítica situación, una hora más tarde, Francisco de Toledo solicitó el socorro de otras naos que se encontraban en las proximidades para salvar a la dotación, pues estimaba inminente el hundimiento de su galeón (221). Acudió la urca *Doncella*, de Miguel de Santiago, que inmediatamente procedió al transbordo de la gente. Cuando la mayoría de los supervivientes —quizá unos trescientos hombres— habían abandonado el galeón, se oyeron voces anunciando que la urca se iba a pique; Toledo y el capitán Juan Poza de Santiso regresaron a su buque, «pues para anegarse allí era mejor en su galeón». La urca desatracó en este momento, quedando a bordo del *San Felipe* entre veinte o treinta hombres encabezados por el propio maestre de campo. Al parecer, el navío *Ascensión*, de la escuadra de Castilla, también acudió en auxilio de la gente del galeón y logró rescatar a 18 personas (222).

Desarbolado y sin gobierno, el buque español llegó de milagro a la playa entre Neoporto (Nieuwpoort, Flandes) y Ostende, donde dio fondo el día 9. Allí fue descubierto por marineros ingleses pertenecientes a las guarniciones de Flandes, quienes apresaron el galeón el día siguiente a la vista del ejército de monsieur de la Mota, que no hizo nada para salvar el galeón o su artillería (223). Previamente, Toledo y sus acompañantes, entre ellos el médico Ancona, habían abandonado su buque en una barquilla y desembarcado en la playa, trasladándose seguidamente a Neoporto para más tarde presentarse al duque de Parma. Justinus van Nassau se apoderó finalmente del *San Felipe* y lo llevó a remolque hacia Flessinga (Vlissingen), pero se hundió a la altura de Rammekens debido a su mal estado (224).

María Juan] se tornaron otra vez a meter entre la armada del enemigo, de suerte que de los muchos cañonazos quedaron desaparejados y de manera que no podían navegar. Y viéndolos de esta manera, ni la capitana ni ninguna de las demás naos los socorrían; y queriéndolo hacer el almirante general, le envió a decir el Duque que siguiese su derrota y que no se empeñase por nadie, que fue harta lástima para él y a todos los demás.» Esta acerba crítica del general vasco a Medina Sidonia fue algo exagerada y en parte no se corresponde con la realidad expresada en otros relatos tanto ingleses como españoles, tal como indica Parker en la nota correspondiente del doc. 6683. Sin embargo, Gonzalo de Eraso, testigo presencial a bordo del *San Martín*, refirió que cuando dijo al Duque la conveniencia de esperar a los dos galeones *San Felipe* y *San Mateo* o darles remolque, y en su caso sacar la gente o hundirlos para evitar que el enemigo se aprovechase de ellos, «no sólo no se hizo, mas antes se procuró apartar del enemigo» (doc. 6577).

(220) Doc. 6098. En su relación de la jornada, Coco Calderón dio numerosas particularidades sobre la acción, las pérdidas y la dotación que llevaban tanto este galeón como el *San Mateo* (doc. 6500).

(221) Puede que fuesen la galeaza *Zúñiga* y un galeón de los de Diego Flores (doc. 6656).

(222) Doc. 6513.

(223) VÁZQUEZ, Alonso: *Los sucesos de Flandes y Francia del tiempo de Alexandro Farnese*. Madrid, Ginesta, 1879.

(224) Docs. 6098, 6111, 6125, 6148, 6155, 6161, 6168, 6198, 6218, 6236, 6238, 6239, 6500, 6683, 6814, 6962 y 7037; SCHOKKERNBROEK, pp. 107 a 109. Tanto el *San Felipe* como el

Galeón *San Luis* o *São Luís*

Construido a finales de 1585 en Oporto, fue uno de los dos galeones fabricados allí entre 1583 y 1586, fecha en la que consta la primera referencia (225).

Porte: 830 toneladas españolas de sueldo (226), unos 540 toneles machos, 500 toneladas de Portugal (227).

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado, 16 rumos de quilla (24 m), 43 pies de goa de manga (10,75 m), 15 pies de goa de puntal en la primera cubierta (3,75 m) (228). Según Casado Soto: eslora 33,13, manga 9,89, puntal 5,26 m (229).

Artillería: En la jornada de 1588 montó nueve pedreros, nueve medias culebrinas, diez sacres y diez versos y esmeriles, todo de bronce; en total, 38 piezas de artillería (230).

Dotación: Durante la campaña de 1588 llevaba a bordo como oficial superior a don Agustín Mexía, maestre de campo de las banderas que se sacaron del castillo de Lisboa y se levantaron en Andalucía. Capitán del galeón, el portugués Pêro Albarado (231); maestre, Cristóbal Báez (en octubre de 1588) (232), y después, Vicente de Olivas.

En Lisboa, gente de mar, 116 hombres; gente de guerra, 376 hombres (163 del maestre de campo Agustín de Mexía, 70 de la compañía de Luis de León y 143 de la de Pedro Ponce de León). En La Coruña, 100 de mar y 339 de guerra (233).

San Mateo fueron trasladados hacia Flessinga o Flushing (Vlissingen, isla de Walcheren) por los zelandeses; uno se hundió a la altura de Rammekens y el otro a la entrada de Flushing, debido al estado en que se encontraban. Previamente habían sido saqueados con gran desorden, salvándose sólo la artillería (doc. 6168); algunas piezas sirvieron en la defensa de Bergen op Zoom contra las fuerzas de Parma. Entre los dos navíos, los neerlandeses apresaron y condujeron a La Haya alrededor de 25 personas de calidad, mientras que los soldados comunes fueron repartidos por prisiones de diversas ciudades (doc. 6193).

(225) Información proporcionada por el investigador Augusto Salgado. Véase CASADO, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, p. 207, cit. en FONSECA, p. 637, pero con datos en parte al parecer erróneos.

(226) Docs. 5052 y 6772.

(227) Doc. 590; SALGADO, p. 43.

(228) SALGADO, cuadro 15, p. 68. Aplica las medidas de los galeones portugueses de 500 toneladas construidos a partir de 1589, que sí son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase nota 15 anterior y SALGADO, pp. 67-70.

(229) CASADO, p. 207. Para este autor, las equivalencias de las medidas portuguesas son: un palmo de goa = 0,279 m; un rumo = 6 palmos de goa = 1,674 m (*ibidem*, pp. 71-73).

(230) Docs. 3177, 4878, 5052, 5122 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588).

(231) Docs. 5443 y 5673. Según el doc. 5443, el capitán era Juan de Alvarado, lo cual es erróneo.

(232) Doc. 3177.

(233) Docs. 5052 y 5734. El doc. 5443 difiere en el número de gente.

Historial: En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa a cargo de don Álvaro de Bazán dispuesta para guardar las costas peninsulares (234). Por orden de 9 de abril de 1586 se incorporó a los navíos que al mando del mismo general debían salir en persecución de Drake (235). A finales de julio de este mismo año salió a la mar integrado en la armada de Alexandre de Sousa que tenía como misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre (236).

El 16 de julio de 1587 se hizo a la mar al mando del capitán Pêro Albarado con la armada del marqués de Santa Cruz, y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores para proteger las flotas de Indias contra la amenaza inglesa (237).

Iniciada la jornada, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio. Llegó muy malparado a Vivero en la noche del 4 de julio, con el palo mayor sentido y sin gota de agua; en su derrota había llegado hasta cerca de La Rochela (238). Tras una tentativa infructuosa efectuada el día 11 de julio, fondeó en La Coruña en la noche del 12 al 13, reincorporándose a la armada (239).

Una vez reaprovisionado de bastimentos y aguada, partió el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, y tras los primeros encuentros con la flota inglesa, recién salida de Plymouth el 2 de agosto, los primeros en interceptar un ataque de Howard a las fuerzas españolas al mando de Leyva fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió, entre otros navíos, el galeón *San Luis*.

Poco más tarde, cuando el duque estaba siendo atacado por una columna inglesa, llegó Oquendo con la nao *Santa Ana* en su apoyo, interponiéndose entre el *San Martín* y los enemigos, haciendo un fuego vivo que dirigía el propio general vasco; a continuación, se incorporó Agustín Mexía con el galeón *San Luis* y sucesivamente fueron llegando otros navíos españoles. Al observar el almirante el gran consumo de pólvora y municiones y el escaso efecto de los impactos en los navíos españoles, optó por retirarse definitivamente y romper el contacto balístico. Esta acción había durado cerca de tres horas, hasta avanzada la tarde del mismo día 2.

(234) Doc. 532.

(235) Docs. 589 y 590.

(236) SALGADO, pp. 43-44.

(237) Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998: SALGADO, p. 46, cuadro 2.

(238) Doc. 5590.

(239) Docs. 5590, 5669 y 5709.

Al amanecer del 4 de agosto, de día de santo Domingo, seis leguas al sur del St. Catherine's Point, de la isla de Wight (240), varios navíos de la armada se habían quedado rezagados y por lo tanto más próximos al enemigo. El más alejado del grueso español fue la urca *Duquesa Santa Ana* (241), seguida por el galeón *San Luis* y, según Coco Calderón, también la urca *Doncella*, de la escuadra de Oquendo. Sir John Hawkins era el más cercano a estos navíos, parados por la ausencia absoluta de viento; no queriendo desaprovechar esta oportunidad, puso en el agua sus embarcaciones menores y bogando con ellas fue remolcado hacia los inermes navíos españoles. La maniobra sería observada por Alonso de Leyva, quien arrumbó resueltamente con su capitana, *La Rata Encoronada*, hacia el galeón y las urcas en apuros, acompañado por tres galeazas, la capitana *San Lorenzo*, la *Zúñiga* y la *Girona*, la nave *San Juan de Sicilia* y otros bajeles.

El *Victory* de sir John Hawkins se aproximó tanto a la *Duquesa* que las lanchas remolcadoras entraron en el alcance de la mosquetería y arcabucería de la urca. Al observar la progresión de las galeazas y demás buques españoles, el *Ark Royal*, seguido del *Golden Lion* junto con otros navíos, también se hicieron remolcar para apoyar a Hawkins, por lo que se entabló una acción en toda regla; finalmente, Leyva logró liberar del acoso inglés a los navíos separados y reintegrarlos al cuerpo de la armada al cabo de dos horas de cañoneo (242).

Coincidiendo con el final de las acciones poco efectivas protagonizadas por las galeazas, a eso de las diez de la mañana del mismo día 4 el viento escaso pero suficiente se puso del suroeste, lo que permitió a los cinco mejores navíos del escuadrón de Howard, encabezado por el *Ark Royal*, arrumbar hacia el noreste para apoyar a Frobisher; pero en la derrota se interpusieron el *San Martín* y la galeaza *Napolitana*, de Perucchio Morán, los cuales, procedentes de la vanguardia española, acudían en socorro de Leyva y las galeazas, que se encontraban aisladas en este momento. Se produjo un encarnizado combate entre ambas capitanas, pues la distancia que las separaba —dos o tres veintenas de pasos según los ingleses— era inferior a la de las jornadas precedentes; además, la mar llana permitía abrir las portas de las baterías bajas de ambos navíos y por lo tanto empezó a jugar la artillería gruesa que montaban. En auxilio de Medina Sidonia concurren sucesivamente el galeón *San Luis*, el galeón *San Juan*, de Juan Martínez de Recalde; el *San Juan* el Menor, de Diego Enríquez, y la nao *Santa Ana*, de Miguel de Oquendo, que cubrieron

(240) Doc. 6000. Esta distancia la estimó sir George Carey, gobernador de la isla de Wight y observador de vista del combate. Probablemente los navíos más cercanos estarían a dos leguas de tierra, unas siete millas como máximo. Para el mismo testigo, el combate del día 4 duró desde las 05.00 a las 10.00 y el cañoneo fue intensísimo. Según otro testimonio, este día «sacose el estandarte real y todas las banderas y todas las flámulas que las naves llevaban» (doc. 6901.1).

(241) Perteneciente a la escuadra de Andalucía.

(242) Docs. 5996, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6656, 6683 y 7105. Debió de ser una acción brillante para que Petruccio Ubaldino la calificase de honorable (doc. 7105).

eficazmente con sus fuegos al *San Martín*, siendo sobresaliente su actuación. El enemigo emprendió la retirada al acudir otros bajeles españoles, quedando su capitana malparada de algún cañonazo de Oquendo y algo sotaventada.

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el episodio de los brulotes, durante el combate del día 8 sobre Gravelinas, cuando los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan* acababan de sacar a Recalde de un apuro, a duras penas iniciaron la navegación para incorporarse a la retaguardia española, de la que se encontraban rezagados. Durante la tarde, estos tres buques se vieron rodeados de nuevo por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del almirante —el *Ark Royal*, el *Golden Lion* y el *White Bear*—, que también navegaban con tres horas de retraso hacia la retaguardia española para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. La almiranta *San Juan*, de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis*, acudió en su auxilio, logrando con este movimiento la retirada del enemigo.

Siguió la derrota del galeón *San Martín* en su navegación alrededor de las islas británicas hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 71 hombres de mar y 216 soldados (243). Traía 22 quintales de pólvora y 732 balas de artillería (270 de hierro, 12 enramadas de bronce, 400 de piedra y 50 de plomo), y como salió de Lisboa con 69 y 1.900, respectivamente, el consumo en la jornada fue de 47 quintales de pólvora y 1.168 balas de artillería (244).

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 49 hombres (245). Dos días más tarde, Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón (246).

Durante el gran temporal que se abatió el 8 de diciembre sobre las costas del norte de España, los galeones *Santiago* y *San Luis* tocaron en el fondo pero consiguieron salvarse sin apenas daño (247). El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander (248). Salió a la mar el 22 de julio de 1589 al mando de Pedro de Alvarado e integrado en la armada de Alonso de Bazán, con el cometido de proteger la llegada de los navíos que procedentes de las Indias regresaban a la Península, tras el ataque de Drake y Norris en Galicia y Portugal. En septiembre, antes de llegar a La Coruña, Alonso de Bazán dejó en Lisboa, entre otros navíos, el galeón *San Luis* y la zabras *Julia* y *Augusta*, que tenían pendiente viajar a la isla Tercera (Azores) (249). Cancelado el viaje el 11 de noviembre, fueron autorizados el día 18 para reunirse de nuevo con la armada

(243) Docs. 6599 y 6772.

(244) Docs. 5052 y 6835.

(245) Doc. 6861.

(246) Docs. 6866 y 6961.

(247) Doc. 6914.

(248) Doc. 7075.

(249) AGS, GA, leg. 251-296; MN, VP, t. 1B, doc. 68-17, fol. 237; TELLECHEA, p. 668; SALGADO, p. 115.



El navío *Revenge*, insignia de Drake, en Gravelinas (8 de agosto). Estampa coloreada por Don Law, basada en pintura de O.W. Brierly y publicada por Arthur Lucas (Londres, 1882). Museo Naval, Madrid.

de Ferrol, pero por la llegada del invierno los navíos permanecieron en Lisboa y el *San Luis* fue carenado. Finalmente partieron el 30 de enero de 1590, al mando del almirante Marcos de Aramburu, para proteger la recalada de los navíos de las Indias, lo que hicieron en marzo para dirigirse a continuación hacia Andalucía (250). El *San Luis* salió de Lisboa para Malaca el 4 de abril de 1591 a cargo de Francisco de Mascarenhas. En el viaje de ida apresó una nao inglesa, pero naufragó en Mozambique en el de vuelta (251).

Galeón *San Mateo* o *San Matheo* o *São Mateus*

Construido en la India portuguesa con madera local, en fecha desconocida a principios de la década de 1570 (252).

Porte: 750 toneladas españolas de sueldo (253), 500 toneladas de Portugal (254).

Dimensiones estimadas: Según Augusto Salgado, 16 rumos de quilla (24 m), 43 pies de goa de manga (10,75 m), 15 pies de goa de puntal en la primera

(250) AGS. E-Portugal, leg. 432, s. f.

(251) SALGADO, p. 117; FONSECA, p. 644.

(252) SALGADO, p. 14, e informaciones posteriores del mismo autor.

(253) Docs. 5052 y 6772.

(254) Doc. 590; SALGADO, p. 43.

cubierta (3,75 m) (255). Según Casado Soto, eslora 32,07; manga 9,57; puntal 5,10 m (256).

Artillería: El 16 de abril de 1588 tenía a bordo 14 piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y 18 pedreros también de bronce; en total, 32 piezas, con las que participó en la jornada de 1588 (257).

Dotación: Durante la jornada de 1588 asistió a bordo como oficial superior Diego Pimentel, maestre de campo del Tercio de Sicilia. Capitán del galeón, Juan Íñiguez de Medrano o Maldonado, nombrado el 3 de diciembre de 1587 (258); maestre, Manuel Mayo (en octubre de 1587) (259), y después, Gerónimo Pérez; cirujano mayor, Francisco de Reinoso, del tercio de António Pereira. También iba embarcado el inglés Guillermo Brum (probablemente William Brown), gentilhombre de Su Majestad (260).

En Lisboa, gente de mar, 120 hombres; gente de guerra, 277 hombres (106 del maestre de campo Diego Pimentel, 103 de la compañía de Martín Dávalos o de Ávalos y 68 de la de Francisco Márquez). En La Coruña, 110 de mar y 279 de guerra (261).

Historial: Llegó a Lisboa el 15 de mayo de 1575 procedente de la India, al mando de Vasco Lourenço Carrão. Participó con el rey Sebastián en la campaña de 1578 que finalizó en el desastre de Alcazarquivir, llevando a bordo al general de mar Diogo de Sousa, 100 hombres de mar y 180 de guerra. Regresó a Lisboa a finales de 1579 (262).

A principios de julio de 1580, al producirse la invasión de Portugal por el ejército del duque de Alba y la armada de Álvaro de Bazán, la guarnición del castillo de Setúbal, sostenida por los galeones *São Mateus* y *Santo António*, a cargo de Inácio Rodríguez Velloso, que tenía su insignia en el primero, hizo fuerte resistencia a las tropas castellanas. Una vez rendidos ambos navíos por Bazán, la fortaleza tuvo que hacerlo, quedando varado en el interior del puerto de Setúbal por orden de Rodríguez (25 de julio de 1580) (263). En mayo de

(255) SALGADO, cuadro 15, p. 68. Aplica las medidas de los galeones portugueses de 500 toneladas construidos a partir de 1589, que sí son conocidas (AGS, GA, leg. 264-19). Véase nota 15 anterior y SALGADO, pp. 67-70.

(256) CASADO, p. 207. Para este autor, las equivalencias de las medidas portuguesas son: un palmo de goa = 0,279 m; un rumo = 6 palmos de goa = 1,674 m (*Ibidem*, pp. 71-73).

(257) Doc. 4878. Este número de 32 piezas fue más tarde confirmado por Diego de Pimentel (doc. 6135). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica 34 piezas, mientras que el doc. 5122 las rebaja a veintiocho.

(258) Doc. 5673.

(259) Doc. 3177.

(260) El rey escribió a Parma en 1589 para que procurase su liberación, porque estaba preso en Flushing tras la pérdida del galeón (doc. 7140).

(261) Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar y la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

(262) SALGADO, pp. 14 y 15.

(263) FD, *Armada española*, t. II, p. 297; SALGADO, pp. 15 y 16.

1581 continuaba en dicho puerto por imposibilidad de remolcarlo hasta Lisboa (264).

Reparado el galeón en Lisboa, participó muy señaladamente, al mando del maestro de campo general Lope de Figueroa, siendo capitán del galeón Jusepe de Talavera, en la derrota infligida por don Álvaro de Bazán a los franceses de Felipe Strozzi en el combate naval de la isla de San Miguel (Azores), el 26 de julio de 1582 (265). Tras extensas reparaciones que le impidieron asistir a la campaña de la isla Tercera (Azores) en 1583, dos años más tarde formó parte de la Armada de Guarda Costas e Islas, que a las órdenes de João de Saldanha tenía izada su insignia a bordo del *San Mateo* (266).

En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa dispuesta para guardar las costas de la Península (267). Por orden del 9 de abril de 1586 se incorporó a los navíos que al mando del mismo general debían partir en persecución de Drake (268). A finales de julio de este año salió a la mar integrado en la armada de Alexandre de Sousa que tenía por misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre (269).

El 16 de julio de 1587 salió a la mar al mando de Juan Íñiguez, y con Juan de Acuña como capitán de mar, con la armada del marqués de Santa Cruz, e intervino hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores para proteger las flotas de Indias (270).

Iniciada la jornada de Inglaterra, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; arribó a La Coruña el jueves día 23 siguiente (271).

Reaprovisionado de bastimentos y aguada, abandonó de La Coruña el 22 de julio con el resto de la armada. Alcanzada la costa británica, la flota inglesa, recién salida de Plymouth y dividida en dos agrupaciones, trataba de ganar el barlovento a los españoles que navegaban paralelos a tierra rumbo a levante y así hostigar su retaguardia. Una de estas agrupaciones, al mando de Drake, dando bordadas al amanecer del 31 de julio aún no había conseguido doblar por el norte a los españoles y, al ser su avance hacia barlovento tan lento, no lo consiguió hasta que la armada cayó hacia sotavento. En uno de estos cambios de rumbo, algunos navíos del ala izquierda de la vanguardia de

(264) SALGADO, p. 18.

(265) FD, *La conquista de las Azores*, pp. 22-57; SALGADO, pp. 21-24. El capitán Jusepe de Talavera murió en el combate. El *San Mateo* tuvo 40 muertos y 74 heridos, y sufrió muchas averías.

(266) SALGADO, pp. 30-31.

(267) Doc. 532.

(268) Docs. 589 y 590.

(269) SALGADO, pp. 43-44.

(270) Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998; SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña desarbolado del palo trinquete (docs. 3001 y 3176).

(271) Docs. 5374 y 5376.

Leyva se cañonearon a distancia con parte del escuadrón de Drake. Según Coco Calderón, embarcado en la urca almiranta *San Salvador*, «por el mismo borde de tierra [Howard] envió cuatro naves, una de las cuales era su almiranta [Drake], a que trabasen la escaramuza con la nuestra y las demás naves de nuestra retaguardia; y así la cañonearon juntamente con el galeón *San Mateo*, el cual, metiéndose a orza cuanto más podía, sin disparar pieza, las esperó deseando le aborasen. Salió *La Rata*, en que venía don Alonso de Leyva, en busca de la capitana enemiga [debe de referirse a la de Drake] que, asimismo, se dejó amollar en popa la vuelta suya. No se pudieron cañonear a causa de que la enemiga, recelándose le abordase el *San Mateo*, dejó a la nave *Rata* y le acañoneó; y el viento arrojando, a don Alonso Leyva no le fue posible pasar con su designio adelante, a quien cañonearon otras naves enemigas, haciendo él lo mismo» (272).

Aunque el texto es algo confuso, puede interpretarse como que la acción se desarrolló entre la tierra de Cornwall y el norte de la formación española. A la progresión del escuadrón de Drake, en su camino hacia la retaguardia española se interpuso el galeón *San Mateo*, que debía de estar en el extremo de la izquierda y más retrasado de la vanguardia española de Leyva y, por tanto, próximo al mismo extremo de la retaguardia más avanzada de Recalde. Al observar el cañoneo, Leyva, embarcado en *La Rata Encoronada*, acudió en auxilio del *San Mateo* y se dirigió hacia lo que él consideraba la capitana enemiga (probablemente el *Triumph*, de Martin Frobisher, que era la mayor del grupo de Drake), pero no lo consiguió al no poder ceñir lo suficiente el viento; sin embargo, intercambió disparos con otros navíos ingleses de los que acompañaban a sir Francis (273). Este mismo día 31, el *San Mateo* y el galeón *San Juan* el Menor, de Diego Enríquez, acudieron en auxilio de la almiranta española *San Juan* de Recalde, muy apretada por el enemigo (274).

El primero de agosto, el *San Mateo* pasó a reforzar la retaguardia de la armada de Leyva junto con otros navíos. Al amanecer del día 2, Howard atacó de tal forma que las primeras naves en combatir a los ingleses fueron las levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió entre otros varios el galeón *San Mateo* de Pimentel.

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el episodio de los brulotes, entre las 07.00 y las 08.00 del 8 de agosto una columna inglesa al mando de Drake, constituida entre otros navíos por su capitana, el *Revenge*, arropado por el *Nonpareil*, el *Victory*, el *Mary Rose*, el *Dreadnought* y el *Swallow*, se dirigió resueltamente con todo el aparejo hacia el grupo de navíos españoles más retrasado hacia poniente, que estaba integrado por el galeón *San Juan* de

(272) Doc. 6500. Al avistar al enemigo, el *San Martín* «hizo la señal de combate izando una bandera en el palo de proa, que era la señal que había acordado» (doc. 6962).

(273) Puede que con *La Rata Encoronada* se distinguiesen también en estas acciones la *Veneciana Valenzera* y el galeón *San Felipe* (doc. 6656).

(274) Docs. 5996, 6112, billete n.º 2 y 6236.

Recalde y los que acudieron en su apoyo, los galeones *San Mateo* y *San Felipe*, la nao guipuzcoana *María Juan* y algunos pataches (275).

Medina Sidonia, al observar las intenciones del enemigo, reaccionó ordenando levar y ponerse en movimiento hacia el resto de la armada, con la idea de recogerla y volver al primer fondeadero primitivo, pues estaba muy próxima a los bajos de Flandes. Mientras navegaban al noreste ciñendo el viento del tercer y cuarto cuadrantes, que iba refrescando, el duque envió embarcaciones para avisar de este riesgo y ordenar a la armada que se mantuviese a la orza para evitarlo, por recomendación de los pilotos flamencos que llevaba a bordo (276).

El enemigo acortó distancias, por lo que el capitán general se atravesó con el *San Martín* secundado por el resto de los navíos que le acompañaban para interceptar su progresión hacia el grueso de la armada, que iba reagrupándose lentamente a entre tres y seis millas de distancia (277). Tuvo lugar entonces un furioso cañoneo, principiando por el *San Juan* de Recalde, el más retrasado. En su apoyo acudieron los galeones *San Felipe* y *San Mateo* y la nao *María Juan*, situados en las proximidades, y consiguieron sacarle del apuro, iniciando seguidamente la navegación para incorporarse a la retaguardia española, de la que se encontraban bastante rezagados.

De nuevo los tres buques citados volvieron a verse envueltos durante la tarde por varios navíos ingleses, posiblemente de la columna del almirante — el *Ark Royal*, el *Golden Lion* y el *White Bear*—, que también procedían con tres horas de retraso hacia la retaguardia española, para atacarla tras haber abandonado a su suerte a la galeaza *San Lorenzo*. Entonces, la almiranta *San Juan* de Recalde, seguida por el *San Martín* y otros navíos españoles, entre ellos el galeón *San Luis*, la nave *La Rata* y la urca almiranta *San Salvador*, acudieron en su auxilio, logrando con esta maniobra la retirada del enemigo.

Viéndose libre de movimientos, desaparejado y no contento con lo realizado hasta el momento, Francisco de Toledo cargó de nuevo con su *San Felipe*, metiéndose en la retaguardia inglesa y procurando llegar al abordaje, pero quedó rodeado por los navíos *Elizabeth Bonaventure*, *Rainbow* y *Vanguard*. El *San Mateo*, con la nao *Valenzera Veneciana*, la *Santa María de Begoña* y el *San Juan de Sicilia*, aproaron para socorrerlo, pero también serían inmediatamente envueltos por un buen número de navíos enemigos encabezados por el *Mary Rose* de Edward Fenton, llegando «casi a emparejar los bordos sin aferrar en ellos, combatiéndolos solamente con artillería y los nuestros con mosquetes y espingardas [arcabuces] por estar muy cerca» (278).

(275) Docs. 6683 y 7105.

(276) Uno de ellos, fue probablemente el flamenco Cornelio Hernández (doc. 6774).

(277) Docs. 6077, 6104, 6107, 6125 y 6181.

(278) Docs. 6104, 6107, 6125, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6683, 6814 y 7159. Según narra Recalde «los dichos dos galeones y la nave vizcaína (*San Mateo*, *San Felipe* y *María Juan*) se tornaron otra vez a meter entre la armada del enemigo, de suerte que de los muchos cañonazos quedaron desaparejados y de manera que no podían navegar. Y viéndolos de

El *San Mateo* en concreto fue combatido por diez o trece navíos a intervalos durante varias horas, en ocasiones a tiro de mosquete o a la voz, pues hasta se oyó a uno de los enemigos decir «¡rendíos a la reina de Inglaterra!». Nunca osaron abordarlo y cuando se retiraron, sobre las 18.00, Medina Sidonia, a la vista de su mal estado —en parte abierto el casco por el retroceso de su propia artillería—, ordenó a varios navíos de la armada que acudiesen a salvar la gente, pero Diego Pimentel se negó a abandonar el galeón y decidió enviar a Rodrigo de Rivero y Luis Vanegas al *San Martín*, para rogar al capitán general que le enviase algún piloto que viera si el *San Mateo* podía seguir navegando y un buzo para estancar el casco (279). El duque dispuso entonces que un piloto, otro hombre de confianza y un trozo de gente pasasen a bordo del navío de Pimentel para achicarlo e intentar el salvamento, «pero por ser ya tarde y los mares muy grandes no pudieron llegar». Al anochecer, el galeón dejó de verse llevado por el viento y las corrientes hacia la costa entre Ostende y Sluys. Cuando amaneció el día 9, según Luis de Miranda, todavía se apreciaba en la lejanía (280).

Dos buques holandeses al mando de Adriaen de Winter y Adriaen Corneliszoon, respectivamente, ambos pertenecientes al escuadrón de Pieter van der Does, vicealmirante de Holanda y bailío de la ciudad de Leiden, atacaron al *San Mateo* el día 10, apoderándose de él tras un furioso combate de dos horas. En la acción también participaron tres navíos ingleses de los estacionados en Flushing (Vlissingen, isla de Walcheren, Zelanda) mandados por William Borlas, enviados y equipados por sir Hugh Willoughby, comandante de las tropas de la reina en los Países Bajos. El galeón había recibido 350 impactos de cañón. Fue deshecho por la artillería enemiga a causa de la falta de balas y pólvora con que responder, en opinión de Francisco de Bobadilla (281). En el

esta manera, ni la capitana ni ninguna de las demás naos los socorrían; y queriéndolo hacer el almirante general, le envió a decir el Duque que siguiese su derrota y que no se empeñase por nadie, que fue harta lástima para él y a todos los demás.» Esta acerba crítica del general vasco a Medina Sidonia fue algo exagerada y en parte no se corresponde con la realidad expresada en otros relatos tanto ingleses como españoles, tal como indica Parker en la nota correspondiente del doc. 6683. Sin embargo, Gonzalo de Eraso, testigo presencial a bordo del *San Martín*, refirió que cuando señaló al Duque la conveniencia de esperar a los dos galeones *San Felipe* y *San Mateo* o darles remolque, y en su caso sacar la gente o hundirlos para evitar que el enemigo se aprovechase de ellos, «no sólo no se hizo, mas antes se procuró apartar del enemigo» (doc. 6577). El retraso de tres horas en la entrada en fuego de Howard con la retaguardia española está avalado por la relación de Henry White, «no habíamos luchado más de tres horas cuando llegó el Almirante con el resto de la flota» (doc. 6183).

(279) Entre ellos debía de estar también Luis de León, sargento mayor del Tercio de Sicilia, que quedó en el galeón almirante al no poder regresar al *San Mateo* (doc. 6926).

(280) Doc. 6181. Como antes señalamos en nota precedente, Gonzalo de Eraso, testigo presencial a bordo del *San Martín*, refirió que cuando señaló al duque la conveniencia de esperar a los dos galeones *San Felipe* y *San Mateo* o darles remolque, y en su caso sacar a la gente o hundirlos para evitar que el enemigo se aprovechase de ellos, «no sólo no se hizo, mas antes se procuró apartar del enemigo» (doc. 6577).

(281) Doc. 6220.

asalto, parte de la dotación fue arrojada al mar o muerta al subir a bordo los atacantes; en el *San Mateo* también murieron dos ingleses, uno de ellos hermano de lord Montagu. De los mandos españoles, Diego Pimentel, Juan de Velasco y los capitanes Juan de Toledo, Martín de Ávalos, Francisco Marqués y Alonso de Vargas fueron apresados y conducidos a Róterdam. El galeón sería trasladado hacia Flessinga o Flushing (Vlissingen, isla de Walcheren), en cuyos accesos se hundió. Previamente había sido saqueado con gran desorden, salvándose sólo la artillería (282); alguna de estas piezas sirvieron para la defensa de Bergen op Zoom contra las fuerzas de Parma (283).

Galeón *Santiago* el Menor o *São Tiago* o *São Tiaguinho*

Construido por contrato con António de Brandão en la Ribeira das Naus (Lisboa) entre 1581 y principios de 1583 (284).

Porte: 520 toneladas españolas de sueldo (285), unos 340 toneles machos, 315 toneladas de Portugal (286).

Dimensiones estimadas: eslora 28,39; manga 8,48; puntal 4,51 m (287).

Artillería: En la jornada de 1588 montaba siete cañones pedreros, cinco medias culebrinas, ocho sacres y seis versos y esmeriles, en total, 26 piezas (288).

(282) Doc. 6168.

(283) Docs. 6111, 6125, 6147, 6148, 6168, 6236, 6239, 6357, 6513, 6566, 6683 y 7037; SHOKKENBROEK, pp. 107 a 109. Farnesio informó de que el *San Mateo* se hundió disparando «un pedrero estando arrimado a un banco» (doc. 6296); para Bernardino de Mendoza «se abrió de puro tirar cañonazos sobre un banco de Flessingas» (doc. 6359); Entre el *San Mateo* y el *San Felipe* los neerlandeses apresaron alrededor de 25 personas de calidad que fueron conducidas a La Haya, mientras que los soldados serían repartidos por prisiones de diversas ciudades (doc. 6193). Pimentel fue llevado desde Zelanda a La Haya, donde sufrió interrogatorio (docs. 6135 y 6193). Fue alojado en el castillo de Radboud, en Medemblik (Holanda Septentrional), siendo tratado de acuerdo con su rango (doc. 6193). El duque de Parma comenzó enseguida las gestiones para recuperar los prisioneros, aunque el enemigo se mostraba duro en los tratos (docs. 6296 y 6320). Pimentel fue rescatado y puesto en libertad en Flandes junto con Alonso de Luzón y otros personajes por canje con el señor de Teligny (doc. 7167); sirvió en puestos relevantes y finalizó siendo virrey de Aragón y más tarde de México (1621). Pieter van der Does llevó a Leiden (Holanda Meridional) una gran flámula del *San Mateo* para exponerla en la iglesia Pieterschurch, donde permaneció tres siglos; era tan grande que colgada del techo llegaba hasta el suelo (doc. 7037); actualmente se conserva en el Stedelijk Museum De Lakenhal, en la misma ciudad.

(284) SALGADO, p. 25.

(285) Docs. 5052 y 6772.

(286) Doc. 590; SALGADO, p. 43.

(287) CASADO, p. 207.

(288) Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El 16 de abril de 1588 tenía a bordo 11 piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y 11 pedreros también de bronce, en total 22 piezas (doc. 4878). El doc. 5052 le da 24 piezas. En Ferrol, el primero de enero de 1591, conservaba el mismo número de piezas que llevó en la jornada (doc. 7164.1).

Dotación: Llevaba a bordo como oficial superior a António Pereira, cabo de los portugueses. Capitán, Juan Cortés; maestre, el portugués Bartolomé Martínez, hermano de António, piloto de la nave *Valenzera* (289). Contra-maestre, Baltasar Afonso (290).

En Lisboa, gente de mar, 93 hombres; gente de guerra, 300 portugueses de la compañía de António Pereira y Gonzalo Rodrigo Caldera. En La Coruña, 80 de mar y 307 de guerra (291).

Historial: Recién construido, salió para Malaca el 25 de marzo de 1583 al mando de Francisco de Madeiros, y regresó a Lisboa el 3 de agosto de 1584 (292). En febrero de 1586 fue integrado en la armada de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz dispuesta para guardar las costas peninsulares (293). Por orden de 9 de abril de 1586 se incorporó a la armada que a las órdenes del mismo general debía partir en persecución de Drake (294). A finales de julio salió a la mar integrado en la armada de Alexandre de Sousa, que tenía por misión dar protección a la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre (295).

El 16 de julio de 1587 se hizo a la vela al mando de Juan de Verito (?) con la armada del marqués de Santa Cruz, y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores para proteger la llegada de las flotas de Indias (296).

Iniciada la empresa de Inglaterra, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta que, por la dispersión de la armada debida al temporal del 18 y 19 de junio, arribó a La Coruña este mismo día acompañando a la capitana general (297); en este puerto despalmó durante el mes de julio (298).

Reaprovisionado de bastimentos y aguada, partió el 22 de julio con el resto de la armada. A medianoche del día 26, sin visibilidad, colisionó con el galeón *San Cristóbal*, capitana de Diego Flóres de Valdés, y así permanecieron, abarloados más de una hora, hasta que lograron zafarse; el galeón perdió dos áncoras, las barras del cabrestante y parte de las mesas de guarnición (299). Alcan-

(289) Docs. 3177, 5673 y 6996.

(290) Doc. 3177.

(291) Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente (doc. 5444).

(292) SALGADO, p. 25; según FONSECA, pp. 653 y 654, fue al mando de Manuel de Mendonça.

(293) Doc. 532.

(294) Docs. 589 y 590.

(295) SALGADO, pp. 43-44.

(296) Docs. 2273, 2339, 2343, 2981 y 2998; SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña desarbolado del palo mesana (docs. 3001 y 3176).

(297) Doc. 5361.

(298) MN, SB, ms. 390, doc. 915.

(299) Doc. 6962; es la única relación que cita el suceso.

zada la costa británica, la flota inglesa, recién salida de Plymouth y dividida en dos agrupaciones, trató y consiguió ganar el barlovento a los españoles que navegaban paralelos a tierra rumbo a levante. Tras las acciones iniciales del 31 de julio y primero de agosto, el *Santiago* pasó a reforzar la retaguardia de la armada con otros tres galeones de Portugal, a sugerencia de Recalde.

Al amanecer del 2 de agosto saltó viento escaso del noreste y la armada, situada a la altura de Portland, quedó a barlovento de la inglesa. Howard trató de doblar la armada por el norte y arrumbó al noroeste ciñendo el viento mura estribor todo lo que podía, acercándose a la costa. Medina Sidonia se hallaba en este momento con las galeazas en vanguardia y acompañado por el galeón *Santiago*, que al mando de António Pereira, mestre de campo de los portugueses, mantenía muy bien su puesto en apoyo de la capitana. Para evitar las consecuencias de las intenciones de Howard y conservar el barlovento, el duque puso también proa hacia tierra, seguido por otros navíos de la armada, aunque un tanto alejados. Al observar Howard lo inútil de la maniobra de doblar a los españoles arrimado a tierra, viró por avante con el *Ark* y arrumbó hacia el sursureste o el sur seguido por unos quince navíos en total, posiblemente para volver a ganar el barlovento a los españoles por la banda de la mar de la armada. La maniobra fue observada por el general español, el cual a su vez viró a babor para impedir las intenciones del almirante, provocando el contacto artillero entre ambas formaciones.

Con su movimiento, el grupo de Howard quedó más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva (ahora vanguardia de la armada) que del propio *San Martín*. De esta forma, los primeros en combatir a los ingleses fueron las naves levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió el galeón *Santiago*, que siempre acompañó a la capitana general muy metido entre los enemigos (300).

Tras el fondeo en Calais el día 6 y el suceso de los brulotes, en el combate del 8 de agosto sobre Gravelinas el galeón de Pereira se mantuvo siempre en las proximidades del *San Martín*, «con mucho riesgo porque lo tuvieron puesto en mucho aprieto 17 velas del enemigo, las cuales lo llenaron bien de pelotería, y si no le hubiera socorrido nuestra capitana [*San Martín*], le habría acontecido lo que a los otros dos [*San Felipe* y *San Mateo*]» (301).

En el regreso a España alrededor de las islas británicas, a partir del 9 de agosto siguió los movimientos del galeón *San Martín* hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se hallaba el primero de octubre de 1588 con 63 hombres de mar y 66 soldados (302). Traía 18 quintales de pólvora y 455 balas de artillería (240 de hierro, 15 enramadas de bronce y 200 de piedra y

(300) Docs. 5996, 6093, 6098, 6111, 6173, 6174, 6236, 6238, 6239, 6500, 6566, 6656, 6683, 6814, 6962 y 7105. «En el galeón *Santiago* de Portugal entraron muchas pelotas de bala sin hacer daño alguno» (doc. 6962).

(301) Doc. 6962.

(302) Docs. 6599 y 6772.

100 de plomo), y como salió de Lisboa con 46 y 1.200, respectivamente, el consumo en la jornada fue de 28 quintales de pólvora y 745 balas de artillería (303).

El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 22 hombres (304); dos días más tarde Cardona informó sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón (305).

Durante el gran temporal que se abatió el 8 de diciembre sobre las costas del norte de España, los galeones *Santiago* y *San Luis* tocaron en el fondo, pero consiguieron salvarse sin apenas daños (306). El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander (307). Salió a la mar el 22 de julio del mismo año, al mando de Juan Cortés de Mendoza, con la armada de Alonso de Bazán destinada a proteger la llegada de los navíos que regresaban a la Península procedentes de la Indias, tras el ataque de Drake y Norris en Galicia y Portugal. Pasó a Ferrol para efectuar reparaciones (308), donde se encontraba el 8 de febrero de 1591 con 26 piezas de artillería de bronce; tenía podridas ambas cubiertas y no podía servir si no se le hacían unas obras muy costosas (309). No obstante, al mando de Blas Freyre de Herrera participó, con 117 hombres de guerra y 83 de mar, en la jornada de las Azores del verano de 1591, agregado a la escuadra a cargo del almirante general Bartolomé de Villavicencio, una de las que componían la armada de Alonso de Bazán. Este salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 y sorprendió a Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 8 de septiembre, forzándole el día siguiente al abandono de las aguas del archipiélago, salvando así las flotas. Las escuadras de Bazán regresaron a Lisboa el 12 de octubre, mientras el *Santiago* arribó a Setúbal muy malparado por los temporales sufridos durante la jornada (310).

El 29 de diciembre de 1591 se encontraba en Lisboa (311), de donde pasó a Sevilla en fecha desconocida. Por orden real, el *Santiago*, junto con otros dos galeones lusitanos —*San Martín* y *San Cristóbal*—, fue devuelto a la corona de Portugal a partir del 28 de enero de 1592, cuando seguía en Sevilla, y regresó a Lisboa ese mismo año. A pesar del esfuerzo realizado para reparar los navíos y poder concurrir a la llegada prevista de las flotas en unión de los castellanos en el verano de 1592, no se logró la puesta a punto hasta finales de este año. El mal estado de los tres galeones citados, debido a su vejez relativa,

(303) Docs. 5052 y 6835.

(304) Doc. 6861.

(305) Docs. 6866 y 6961.

(306) Doc. 6914.

(307) Doc. 7075.

(308) AGS, GA, leg. 251-296; SALGADO, p. 115. El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, ms. 391, docs. 1066 y 1074).

(309) Docs. 7164.1 y 7171.

(310) MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121, 1124 y 1127; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82; SALGADO, pp. 117-121.

(311) MN, SB, ms. 391, doc. 1132.

así como las lluvias intensas de marzo de 1593 provocaron la orden de desguace ese mismo año (312). Se daba la circunstancia de que el *Santiago* en particular no era considerado de servicio por ser pequeño, ruin y viejo (313).

Galeón *San Cristóbal* o *São Cristóvão*

Se desconoce el lugar y fecha de construcción. La primera referencia es del año 1586 cuando estaba integrado en la armada de las Islas Azores (314).

Porte: 352 toneladas españolas de sueldo (315), unos 235 toneles machos.

Dimensiones estimadas: eslora 25,10; manga 7,49; puntal 3,99 m (316).

Artillería: En la jornada de 1588 montaba dos cañones pedreros, cuatro medias culebrinas, once sacres y seis versos y esmeriles de bronce, en total 23 piezas (317).

Dotación: Capitán Pedro de Escovar; maestre Juan Sánchez (en octubre de 1587); puede que posteriormente fuese Juan de las Suertes (318).

En Lisboa, gente de mar, 59 hombres; gente de guerra, 125 hombres portugueses de la compañía de Cosme Nao, de los de António Pereira. En La Coruña, 79 de mar y 132 de guerra (319).

Historial: Procedente de la armada de las Azores, donde servía en 1586, el 16 de julio de 1587 salió a la mar, al mando del capitán de mar Cristóbal de Dueñas, con las fuerzas a cargo del marqués de Santa Cruz, y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y en protección de las flotas de Indias (320).

Incorporado a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña (321). Reaprovisionado de bastimentos y aguada, salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada.

(312) SALGADO, pp. 120-121.

(313) Doc. 7171.

(314) Información proporcionada por el investigador Augusto Salgado.

(315) Docs. 5052 y 6772. Otras fuentes señalan 250 toneladas de sueldo (MN, SB, ms. 391, doc. 1112).

(316) CASADO, p. 207.

(317) Doc. 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El 16 de abril de 1588 montaba doce piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y siete pedresos también de bronce, en total 19 piezas (doc. 4878). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica veinte piezas. En Ferrol, el primero de enero de 1591, eran 26 (doc. 7164.1).

(318) Docs. 3177, 5673 y 7182.

(319) Docs. 5444 y 5734.

(320) Docs. 2273, 2339 y 2343; SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña desarbolado del palo mayor por colisión con otro galeón en las islas Azores (docs. 3001 y 3176). Dueñas había sido nombrado capitán el 8 de julio de 1587.

(321) Doc. 5376.

Su participación en las acciones del Canal y el combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasaron desapercibidas en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado, aunque no debió de ser pequeña a juzgar por la munición consumida, pues al llegar de regreso a Santander traía cuatro quintales de pólvora y 260 balas de artillería (200 de hierro y 60 de plomo), y como salió de Lisboa con 22 y 1.000, respectivamente, el consumo en la jornada fue de 18 quintales de pólvora y 740 balas de artillería (322).

El 10 de agosto, ya de vuelta a España, una nave levantisca entró en colisión con un galeón pequeño de los de Portugal (podía ser el *San Cristóbal* o el *San Bernardo*), lo que produjo daños en las velas mayores y en la cebadera de la levantisca.

Siguió los movimientos del galeón *San Martín* alrededor de las islas británicas hasta la llegada a Santander, en cuyo puerto se hallaba el primero de octubre de 1588 con 64 hombres de mar y 95 soldados (323). Escovar tomó muestra de la gente de mar embarcada el 18 de noviembre, dando un total de 43 hombres (324); Cardona informaba dos días más tarde sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar el galeón (325).

El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander (326). Al mando de Pedro Cobo de la Cerda salió a la mar el 22 de julio de 1589 con la armada de Alonso de Bazán destinada a proteger la llegada de los navíos de las flotas que regresaban a la Península, tras el ataque de Drake y Norris en Galicia y Portugal. Pasó a Lisboa, y por no conseguir la barra siguió con la armada de Alonso de Bazán hasta La Coruña y luego Ferrol, para efectuar reparaciones (327). Allí se encontraba el 1 de enero de 1591 con 26 piezas de artillería de bronce (328).

Participó en la jornada de las Azores del verano de 1591 al mando de António de Ameste. En efecto, agregado a la escuadra a cargo de Bartolomé de Villavicencio, una de las que componían la armada de Alonso de Bazán, salió de Ferrol el 12 de agosto de 1591 con 81 hombres de guerra y 51 de mar; el general español sorprendió a lord Thomas Howard a la altura de la isla Flóres el 9 de septiembre, forzándole al abandono de las aguas del archipiélago, salvando así las flotas. Las escuadras de Bazán regresaron a Lisboa el 12 de octubre (329).

El 29 de diciembre de 1591 se encontraba en Lisboa (330). Por orden real, el *San Cristóbal*, junto con otros dos galeones lusitanos —*San Martín* y *Santiago*—, fueron devueltos a la corona de Portugal el 28 de enero de 1592

(322) Docs. 5052 y 6835.

(323) Docs. 6599 y 6772.

(324) Doc. 6861.

(325) Docs. 6866 y 6961.

(326) Doc. 7075. Carenaba en marzo (doc. 7088).

(327) AGS, GA, leg. 251-296; SALGADO, p. 115. El 24 de septiembre y el 5 de diciembre de 1590 seguía en Ferrol (MN, SB, Ms. 391, docs. 1066 y 1074).

(328) Doc. 7164.1.

(329) MN, SB, ms. 391, docs. 1074, 1112, 1121 y 1124; SALGADO, pp. 117-121; FD, *Armada Española*, t. III, pp. 79-82.

(330) MN, SB, ms. 391, doc. 1132.

cuando se encontraba en Sevilla de regreso de las Azores, y volvió a Lisboa ese mismo año. A pesar del esfuerzo realizado para reparar los navíos y poder concurrir a la llegada prevista de las flotas, en unión de los castellanos, en el verano de 1592, el objetivo no se logró hasta finales de este año. El mal estado de los tres galeones debido a su vejez, y las lluvias intensas de marzo de 1593, provocaron su desguace probablemente ese mismo año (331), ya que a la sazón no era considerado de servicio por ser pequeño, ruin y viejo (332).

Galeón *San Bernardo* o *São Bernardo*

Se desconoce el lugar y fecha de construcción; la primera referencia es del año 1587, cuando estaba integrado en la armada de las islas Azores (333).

Porte: 352 toneladas españolas de sueldo (334), unos 235 toneles machos.

Dimensiones estimadas: eslora 25,10; manga 7,49; puntal 3,99 m (335).

Artillería: El 16 de abril de 1588 tenía a bordo ocho piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y doce pedreros también de bronce, en total, 20 piezas (336). En la jornada de 1588 montó tres medias culebrinas, cuatro medios cañones, ocho falconetes y seis versos, en total, 21 piezas de artillería (337).

Dotación: Capitán del galeón en Lisboa, Diego de Corcuera, nombrado el 8 de julio de 1587; después, Francisco de Valverde (338); maestre, Salvador Álvarez (339).

En Lisboa, gente de mar, 64 hombres; gente de guerra, 170 portugueses de la compañía de Juan de Trigueros de los de Gaspar de Sousa. En La Coruña, 65 de mar y 171 de guerra (340).

Historial: Procedente de la armada de las Azores, donde servía, el 16 de julio de 1587 salió a la mar al mando de Diego de Corcuera con la armada del marqués de Santa Cruz, y participó hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y protección de las flotas de Indias (341).

Incorporado a las fuerzas de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la

(331) SALGADO, pp. 120-121.

(332) Doc. 7171.

(333) Información proporcionada por el investigador portugués Augusto Salgado. El 8 de febrero de 1591 no era considerado de servicio por ser ruin y viejo (doc. 7171).

(334) Docs. 5052 y 6772.

(335) CASADO, p. 207.

(336) Doc. 4878.

(337) Doc. 6809.2. El doc. 5052 de 9 de mayo también da 21 piezas. Según el doc. 5122 montaba 22 piezas.

(338) Docs. 3558 y 5673.

(339) Doc. 3177.

(340) Docs. 5444 y 5734.

(341) Docs. 2273, 2339 y 2343; SALGADO, p. 46, cuadro 2.

dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña (342). Reaprovisionado de bastimentos y agua, salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y el combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) no debió de ser significativa, aunque sí intervino activamente en las escaramuzas pues salió con 1.050 balas de artillería y regresó con 430 (343).

El 10 de agosto, ya de regreso a España, una nave levantisca entró en colisión con un galeón pequeño de los de Portugal (podían ser el *San Cristóbal* o el *San Bernardo*), y se produjeron daños en las velas mayores y en la cebadera de la levantisca.

Siguió la conserva del galeón *San Martín* alrededor de las islas británicas. Hacia las tres o cuatro de la tarde del 21 de septiembre, en medio de un temporal, los navíos de Recalde fondeados en la isla Pereters Main Island (Great Blasket Island) vieron pasar una nao o galeón por entre las islas Blaskets (Irlanda) la vuelta de la mar, que posiblemente era el *San Bernardo* de Portugal (344).

Entró en La Coruña el 2 de octubre con necesidad de carena y pertrechos, sobre todo de vestuario, para ponerlo en condiciones de prestar servicio de nuevo y evitar que la gente muriese (345). Llegó con 52 hombres de mar y 111 portugueses de la compañía de Juan de Trigueros, en total, 163 hombres (346), y el 9 de noviembre bajó a 48 el número de los hombres de mar (347). Las obras de reacondicionamiento progresaban lentamente (348). A mediados de abril de 1589 los trabajos estaban bastante avanzados (349).

Al entrar Drake en el puerto de La Coruña el 4 de mayo del mismo año, el *San Bernardo* estaba tumbado, carenando próximo al barrio bajo de la Pescadería y depositada en el muelle su artillería, que tomaron los ingleses el 5 siguiente, pero curiosamente no tocaron el galeón (350). En noviembre seguía en La Coruña al mando del capitán Valverde (351). De allí pasó a Ferrol,

(342) Doc. 5376.

(343) Doc. 6640.

(344) Docs. 6472, 6640, 6683 y 6764.

(345) Docs. 6568, 6648, 6661 a 6663 y 6772.

(346) Docs. 6640, 6643 y 6644. En el primer documento constan también los estados de los bastimentos y municiones a la llegada. La gente del galeón fue socorrida económicamente y la infantería alojada en tierra (docs. 6713 y 6714).

(347) Doc. 6894.

(348) Doc. 7041.

(349) Doc. 7103. En julio de 1589, el rey ordenó que se completase la reparación necesaria para llegar a Lisboa (AGS, GA, leg. 250-129).

(350) FD, *Armada Española*, t. III, pp. 43-44. El 3 de marzo de 1589 tenía 33 hombres de mar. Bertendona había dado orden de vararlo como navío perdido. Después, el mismo general se opuso a gastar dinero en su reparación por su mal estado (AGS, GA, leg. 250-50).

(351) AGS, GA, leg. 253-224. Estaba previsto que se incorporase a la escuadra de Marcos de Aramburu (SALGADO, p. 115). El 5 de diciembre de 1590 ya estaba en Ferrol con los galeones de Portugal *San Martín*, *San Cristóbal* y *Santiago* (MN, SB, ms. 391, doc. 1074).

donde se encontraba el 1 de enero de 1591 continuando su puesta a punto (352). El 6 de febrero siguiente, como dijimos, ya no era considerado de servicio por ser pequeño, ruin y viejo (353).

Pasó a Sevilla en fecha desconocida, e integrado en la armada de Bazán patrulló sobre las Azores en 1592. Al regresar, entró en Sanlúcar de Barrameda con el resto de los navíos el 22 de enero de este año, muy dañado y con muchos enfermos a bordo (354). Fue devuelto a la corona de Portugal ese mismo año de 1592 (355). Se ignoran actividades posteriores del galeón, por lo que se puede suponer que fuese desguazado hacia 1593.

Galeoncete o zabra gruesa *Augusta* o *Agusta* (356)

Construido en lugar y fecha desconocidos, pero antes de 1580. En los comienzos de los años consta la referencia de la construcción de una zabra en Oporto, pero no existe la seguridad que fuese esta (357).

Porte: 166 toneladas españolas de sueldo (358), unos 110 toneles machos, 100 toneladas portuguesas (359).

Dimensiones desconocidas.

Artillería: en la jornada montó siete sacres, un medio sacre y seis versos y esmeriles, todo de bronce; en total, catorce piezas de artillería (360).

Dotación: capitán, Ginés Jiménez; maestro, Pedro Dobarto (361).

En Lisboa, gente de mar, 57 hombres; gente de guerra, 55 hombres de la compañía de Gonzalo Fernández. En La Coruña, 43 de mar y 49 de guerra (362).

Historial. Probablemente participó con las fuerzas de Álvaro de Bazán en la campaña de las Azores de 1582 (363). En febrero de 1586 fue agregada a las fuerzas de Lisboa a cargo del marqués de Santa Cruz, dispuestas para guardar las costas de Portugal, Galicia y Vizcaya (364). A finales de julio de este mismo año salió a la mar integrada en la armada de Alexandre de Sousa que

(352) Doc. 7164.2.

(353) Doc. 7171.

(354) SALGADO, pp. 120-121.

(355) Información proporcionada por el investigador Augusto Salgado.

(356) El doc. 4878 la nombra *Nuestra Señora de la Augusta*.

(357) SALGADO, p. 19, y otras informaciones posteriores del mismo autor.

(358) Doc. 5052.

(359) Doc. 532 ; SALGADO, p. 43.

(360) Docs. 5122 y 6835 (artillería que tenía en Santander el 23 de octubre de 1588). El 16 de abril de 1588 montaba siete piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y seis pedreros también de bronce, en total trece piezas (doc. 4878). El doc. 5052, de 9 de mayo, reseña el mismo número de trece piezas.

(361) Docs. 3177 y 5673.

(362) Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar y guerra embarcada con diferencias en el número (doc. 5444).

(363) SALGADO, p. 19, nota 96.

(364) Doc. 532.

tenía por misión proteger la llegada de dos galeones procedentes de las posesiones portuguesas de la India, lo que se cumplimentó en septiembre (365).

El 16 de julio de 1587, al mando de Juan Cortés de Mendoza, dio la vela con la armada del marqués de Santa Cruz, para participar hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección a las flotas de Indias (366).

Incorporado a la escuadra de Portugal, del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y el 19 de junio; el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña (367), donde despalmó en el mes de julio (368).

Reaprovisionado de bastimentos y aguada, salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y el combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, debió de implicarse activamente en las escaramuzas, pues al llegar a Santander traía a bordo dos quintales de pólvora y 18 proyectiles de artillería (ocho lanzas de fuego y 10 bombas de fuego); como salió de Lisboa con nueve y 650, respectivamente, el consumo en la jornada fue de siete quintales de pólvora y 632 proyectiles de artillería (369).

Seguía los movimientos del galeón *San Martín* rodeando las islas británicas, hasta la llegada a Laredo el 22 de septiembre; de allí pasó a Santander el día 30 siguiente, en cuyo puerto estaba el primero de octubre con 16 hombres de mar (370). El mismo día, el rey autorizó al duque para trasladar a Lisboa en esta zabra y la *Julia* la infantería portuguesa licenciada que había servido en la jornada (371). El 18 de noviembre tomó muestra en Santander de la gente de mar embarcada, dando un total de 17 hombres (372); dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios para aderezar la zabra (373). El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander (374).

Salió a la mar el 22 de julio del mismo año con la armada de Alonso de Bazán, para dar protección a la recalada de las flotas de Indias tras el ataque de Drake y Norris en Galicia y Portugal. Antes de llegar a La Coruña en septiembre, el capitán general dejó en Lisboa, entre otros navíos, el galeón *San Luis* y las zabras *Julia* y *Augusta* (375). En la capital portuguesa perma-

(365) SALGADO, pp. 43-44.

(366) Docs. 2273, 2339 y 2343; SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña desarmada del trinquete (docs. 3001 y 3176).

(367) Doc. 5376.

(368) MN, SB, ms. 390, doc. 915.

(369) Docs. 5052 y 6835. Los datos de proyectiles contabilizados a la llegada a Santander en este último documento muy probablemente son erróneos o incompletos.

(370) Docs. 6534, 6599 y 6772.

(371) Docs. 6576 y 6599.

(372) Doc. 6861.

(373) Doc. 6866.

(374) Doc. 7075. Carenaba en marzo (doc. 7088).

(375) MN, VP, t. 1B, doc. 68-17, fol. 237; SALGADO, p. 115.

neía la *Augusta* efectuando reparaciones, aún al mando de Ginés Jiménez, pendiente de viajar a la isla Tercera (Azores) en conserva del galeón *San Luis* y la zabra *Julia*, cuando fue cancelada la misión el 11 de noviembre de 1589, y se autorizó a los navíos para que se dirigiesen a La Coruña y agregarse así al resto de la armada; el movimiento no llegó a realizarse y el galeón y las zabras continuaron en Lisboa (376).

A partir de diciembre de 1589, la *Augusta* fue destacada a las Azores para proteger la recalada de las flotas de Indias en conserva del galeón *Nuestra Señora del Barrio* y una carabela, todos al mando de Marcos de Aramburu, con los que atacó a dos navíos enemigos, de los cuales hundió uno. Finalizada la campaña, regresó a Sevilla en marzo de 1590 (377). Se desconocen actividades posteriores.

Galeoncete o zabra gruesa *Julia* o *Juliana* o *Júlia*

Construido en lugar y fecha desconocidos, pero antes de 1580 (378).

Porte: 166 toneladas españolas de sueldo (379), unos 130 toneles machos, 100 toneladas portuguesas (380).

Dimensiones desconocidas.

Artillería: En la jornada de 1588 montaba ocho sacres, un medio sacre y siete versos y esmeriles, todo en bronce, en total dieciséis piezas de artillería (381).

Dotación: Era de Diego Fernández Fernández en octubre de 1588 (382). En la jornada, el capitán fue Melchor de Aguilar y Castañeda. Maestre Mateos Andrea (en octubre de 1587) (383) y después, probablemente, Bartolomé de Bilvo.

En Lisboa, gente de mar, 72 hombres; gente de guerra, 44 hombres de la compañía de Diego Fernández. En La Coruña, 48 de mar y 87 de guerra (384).

Historial: Tras la muerte del rey cardenal don Henrique, y antes de las operaciones emprendidas por las fuerzas de Felipe II para lograr la anexión de

(376) AGS, GA, leg. 251-296; *Ibidem*.

(377) SALGADO, pp. 116-117. Declaración de Antonio Nieto, de una carabela que entró en Lisboa en marzo de 1590 (AGS, E-Portugal, leg. 432-s.f.).

(378) SALGADO, p. 15.

(379) Doc. 5052.

(380) Doc. 532; SALGADO, p. 43.

(381) Doc. 6835 (artillería que montaba en Santander el 23 de octubre de 1588). El 16 de abril de 1588 tenía a bordo nueve piezas de artillería de bronce para tirar bala de hierro y cinco pedreros también de bronce, en total catorce piezas (doc. 4878). El doc. 5052 de 9 de mayo especifica catorce piezas. También según el doc. 5122 montaba catorce piezas.

(382) Doc. 6772.

(383) Doc. 3177.

(384) Docs. 5052 y 5734. La muestra del 27 de junio en La Coruña especificó la gente de mar y guerra embarcada pero con diferencias en el número (doc. 5444).

Portugal, la zabra salió a la mar desde Lisboa en 1580 al mando del capitán Francisco de Villalobos, nuevo capitán mayor portugués del estrecho de Gibraltar, pero fue apresada por las fuerzas navales del duque de Medina Sidonia (385). Probablemente participó, integrado en la armada de Álvaro de Bazán, en la campaña de las Azores de 1582 (386).

Fue de los navíos concentrados en Lisboa a comienzos de 1586 para la guarda de las costas peninsulares. El 27 de julio siguiente salió a la mar con destino a Funchal para trasladar al obispo Luis de Figueiredo de Lemos; quizá con anterioridad llevó a Ceuta al nuevo gobernador de la ciudad, Gil Fernando de Carvalho (387). El 16 de julio de 1587, al mando del capitán Melchor de Aguilar dio la vela con la armada del marqués de Santa Cruz, para participar hasta el 28 de septiembre en la campaña de las Azores en seguimiento de Drake y dar protección a las flotas de Indias (388).

Incorporado a la escuadra de Portugal a cargo del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa el 30 de mayo de 1588 hasta la dispersión de la armada por el temporal del 18 y 19 de junio; tomó el puerto de La Coruña con la capitana el mismo día 19 (389); allí despalmó durante el mes de julio (390).

Reaprovisionado de bastimentos y aguada, salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada. Su participación en las acciones del Canal y el combate de Gravelinas (31 de julio a 8 de agosto) pasó desapercibida en las relaciones de los sucesos que hemos estudiado. No obstante, debió de implicarse activamente en las acciones, pues al llegar a Santander traía a bordo tan sólo tres quintales de pólvora y 120 proyectiles de artillería (60 de piedra y 60 de plomo), y como salió de Lisboa con 10 y 700, respectivamente, el consumo en la jornada fue de siete quintales de pólvora y 580 proyectiles de artillería (391).

Rodeó las islas británicas en conserva del galeón *San Martín* hasta llegar a Santander el 22 de septiembre, en cuyo puerto se encontraba el primero de octubre de 1588 con 19 hombres de mar (392). El mismo día, el rey autorizó al duque para trasladar a Lisboa en esta zabra y la *Augusta* la infantería portuguesa licenciada que había servido en la jornada (393). El 18 de noviembre tomó muestra de la gente de mar embarcada, dando un total de 12 hombres

(385) SALGADO, p. 15.

(386) *Ibidem*, p. 19, nota 96.

(387) *Ibidem*, p. 136, nota 340.

(388) Docs. 2273, 2339 y 2343. SALGADO, p. 46, cuadro 2. Regresó de la campaña con averías (docs. 3001 y 3176).

(389) Doc. 5361.

(390) MN, SB, ms. 390, doc. 915.

(391) Docs. 5052 y 6835. Los datos de proyectiles contabilizados a la llegada a Santander de este último documento puede que sean erróneos o incompletos.

(392) Docs. 6534, 6599 y 6772.

(393) Doc. 6576.



Felipe I de Portugal y II de España. Medalla conmemorativa de la Gran Armada (1588). Bronce sobredorado, acuñada probablemente en Madrid y realizada por Jacopo Nizzola da Trezzo (Museo Naval, Madrid).

(394), y dos días más tarde Cardona informaba sobre los pertrechos necesarios y el coste de la reparación de la arboladura para aderezar la zabra (395). El 23 de febrero de 1589 seguía en Santander (396).

Salió a la mar el 22 de julio del mismo año con la armada de Alonso de Bazán destinada a proteger la llegada de las flotas de Indias, tras los ataques de Drake y Norris en Galicia y Portugal. Antes de llegar a La Coruña, el capitán general dejó en Lisboa a finales de septiembre, entre otros navíos, el galeón *San Luis* y las zabras *Julia* y *Augusta* (397). Allí se encontraba la zabra Julia efectuando reparaciones, aún al mando de Melchor de Aguilar, pendiente de viajar a la isla Tercera (Azores) en conserva del galeón, y la *Augusta*, cuando fue cancelada la misión el 11 de noviembre, de modo que se autorizó a los navíos para que se dirigiesen a La Coruña y se agregasen así al resto de la armada, aunque el movimiento no llegó a realizarse y el galeón y la zabra Julia continuaron en Lisboa (398). Se desconocen las actividades posteriores de este galeoncete o zabra.

CARABELAS

En la armada del duque de Medina Sidonia sirvieron 12 carabelas embargadas en Lisboa entre abril y mayo de 1588 (399). Fueron construidas en Portugal; se tomaron para transporte de la aguada de respeto, bastimentos «y

(394) Doc. 6861.

(395) Docs. 6866 y 6961.

(396) Doc. 7075. Carenaba en marzo (doc. 7088).

(397) MN, VP, t. 1B, doc. 68-17, fol. 237; SALGADO, p. 115.

(398) AGS, GA, leg. 251-296; *ibidem*.

(399) Doc. 7131; SALGADO, p. 77, cuadro 18.

otras cosas de servicio de algunas naves de la armada» (400). Según el tratadista portugués Oliveira, las dimensiones estimadas de las carabelas que participaron en la jornada de 1588 eran: eslora 18,82; manga 5,64; puntal 2,33 m, y de porte, unos 78 toneles (401).

Sólo once salieron de Lisboa, según Jorge Manrique y Francisco Duarte (402). La carabela *Nuestra Señora de la Asunción* o *N^a S^a da Assunção*, maestro Gonçalo Fernandez, no consta entre las 12 carabelas construidas en Lisboa para servir en la armada, pero figura en la relación de buques existentes en La Coruña los días 11 y 15 de julio de 1588, en esta última fecha con 14 hombres de mar. No debió de participar en la jornada, pues no constan más datos (403). Las carabelas *Nuestra Señora de la Concepción* (1.^a y 2.^a) tampoco intervinieron con el duque durante el resto de la campaña. De La Coruña debieron de salir tan sólo las nueve o diez carabelas restantes (404). Las supervivientes de la jornada que arribaron a Santander al parecer recibieron licencia para regresar a Portugal por orden del duque (405).

Carabela *San Lorenzo* o *São Lourenço*

Dotación: Maestre Duarte Jordan o Gorján, natural de Atougua da Baleia, Leiria, Portugal; en La Coruña, cinco hombres de mar el 13 de julio (406).

Historial: Embargada en Lisboa el 9 de mayo de 1588 con cinco hombres de mar, por certificación de Francisco Duarte. Siguió a la armada desde la salida de Lisboa el 30 de mayo, y tras el temporal entró en La Coruña hacia el 19 de junio (407). Últimos cargos entregados en este puerto, el 16 de julio de 1588. Debió de participar en la jornada, aunque no figura en la relación del 11 de julio, pero sí en la del día 15 siguiente (408). Se ignora su destino final.

Carabela *San Antonio* (1.^a) o *São António*

Dotación: Dueño y maestre Pedro Alfonso; en La Coruña, 17 hombres de mar el 13 de julio (409).

(400) Docs. 5049, 5243 y 7131.

(401) CASADO, p. 224.

(402) Docs. 5226 y 5243.

(403) Véase doc. 5673. No figura en el doc. 7131.

(404) El doc. 5105 de 14 de mayo incluye diez carabelas en la armada.

(405) Docs. 6532 a 6534.

(406) Doc. 5734.

(407) Doc. 5361.

(408) Docs. 5049, 5361, 5673 y 5734.

(409) Doc. 5734.

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida de Lisboa el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 19 de junio (410). Constan entregas de cargos en este puerto del 4 al 18 de julio. Debió de participar con el duque en el resto de la jornada. Se ignora el destino final, aunque se le entregaron más cargos en septiembre y octubre de 1588 sin especificar el lugar de embarco (411).

Carabela Nuestra Señora de la Concepción (1ª) o Concepção

Dotación: Dueño y maestro, Alvaro Vicente, vecino de la Vila Nova de Oporto; en La Coruña, 20 hombres de mar el 11 de julio (412).

Historial: Embargada en Lisboa el 26 de abril de 1588 con ocho hombres de mar. Siguió a la armada desde la salida de la capital portuguesa el 30 de mayo; arribó a La Coruña hacia el 19 de junio desarbolada y roto el timón (413). Allí se encontraba el 4 de julio. El día 11 seguía en este puerto con 20 hombres de mar. No figura en la relación de buques de la armada del 13 de julio, por lo que no debió de participar en el resto de la jornada y quedó en La Coruña. Consta que se le entregaron cargos en Santander el 6 de octubre de 1588 (414). Siguió agregada a la armada de Alonso de Bazán a partir de la salida de Santander el 22 de julio de 1589.

Carabela Nuestra Señora de la Concepción (2ª) o La Concepción (1ª) o Concepção

Dotación: Maestro o patrón, Francisco Gonçalves o González (415), natural de Matosinhos (Portugal); en La Coruña, 20 hombres de mar el 11 de julio.

Historial: Embargada en Lisboa el 26 de abril de 1588 con 10 hombres de mar. Sólo constan cargos entregados en este puerto el 6 de mayo. Entró en Vivero hacia el 20 o 21 de junio, tras el temporal que tres días antes dispersó a las escuadras frente a las costas gallegas, sin haber recibido daños (416). Se reunió en La Coruña con el resto de la armada el 7 de julio (417). El 11 de julio estaba en puerto con 20 hombres de mar. No consta en la relación de navíos de la armada de 13 de julio, por lo que puede ser que no participase en el resto de la jornada. Se ignora su destino final (418).

-
- (410) Doc. 5361.
(411) Docs. 5361, 5673, 5734 y 7131.
(412) Docs. 5049, 5673 y 5734.
(413) Doc. 5360.
(414) Docs. 5049, 5361, 5673 y 7131.
(415) Doc. 5673.
(416) Doc. 5379.
(417) Doc. 5669.
(418) Docs. 5049, 5366, 5379, 5673 y 7131.

Carabela *Jesús de Ayuda* o *Jesus de Ajuda*

Dotación: Maestre, Damião o Damián Fernández, vecino de Oporto; en La Coruña, 11 hombres de mar el 11 y el 13 de julio (419).

Historial: Siendo maestre Francisco Yáñez, vecino de Oporto, llevó pipas de vino para la armada, de Cádiz a Lisboa, en marzo de 1587 (420). Embargada en Lisboa el 15 de abril de 1588 con 11 hombres de mar. Siguió a la armada desde la salida de Lisboa el 30 de mayo, y tras el temporal entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio (421). Consta que los últimos cargos fueron entregados en La Coruña el 17 de julio de 1588. Se ignora su destino final (422).

Carabela *San Juan* o *São João*

Dotación: Maestre, Cristóbal Jácome; en La Coruña, ocho hombres de mar el 13 de julio (423).

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida de Lisboa el 30 de mayo, y tras el temporal entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio (424). Constan cargos recibidos en este puerto hasta el 16 de julio de 1588. Participó en el resto de la jornada, y debió de regresar con el duque, pues figura que se le entregaron cargos en Santander el 24 de septiembre (425). Tenía 15 hombres de mar (426).

Carabela *San Antonio* (2.^a) o *São António*

Dotación: Dueño y maestre, Domingo Pérez, vecino de Mondego. En La Coruña, 16 hombres de mar el 11 de julio (427).

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo, y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 18 ó 19 de junio (428). El 11 de julio estaba en este puerto con 16 hombres de mar. Últimos cargos entregados en la capital gallega, el 17 de julio de 1588. No figura en la relación de buques de la armada del 13 de julio, aunque probablemente participó en el resto de la jornada. Se ignora su destino final (429).

-
- (419) Docs. 5673 y 5734.
(420) Docs. 1368 y 1395.
(421) Doc. 5361.
(422) Docs. 5049, 5361, 5673, 5734 y 7131.
(423) Doc. 5734.
(424) Doc. 5361.
(425) Docs. 5361 y 7131. No consta en el doc. 5673.
(426) Doc. 6599.
(427) Doc. 5673.
(428) Doc. 5361.
(429) Docs. 5361, 5673 y 7131.

Carabela *La Concepción* o *Concepção* (2.^a)

Dotación: Maestre, Ruy de Cea; en La Coruña, 19 hombres de mar el 13 de julio (430).

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo, y tras el temporal entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio (431). No figura en la relación de buques de la armada del 11 de julio de 1588 (432), pero sí en la del día 15. Constan cargos entregados en La Coruña desde el 18 de junio hasta el 17 de julio. Debió de participar en la jornada y tuvo que aderezarse de nuevo en enero de 1589 por haber dado al través en Santander, siguiendo como maestre Ruy de Cea (433).

Carabela *San Jorge* o *São Jorge*

Dotación: Maestre, Luís Martínez o Martín o Martinho, vecino de La Pederneira; en La Coruña, 12 hombres de mar el 11 de julio y 11 hombres el 13 siguiente (434).

Historial: Embargada en Lisboa el 24 de marzo de 1588, con 10 hombres de mar. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo, y tras el temporal entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio (435). El 15 de julio estaba en este puerto con 11 hombres de mar. Participó en la jornada y llegó con el duque a Santander, donde consta que se le entregaron cargos el 23 de septiembre de 1588 (436).

Carabela *La Asunción* o *Assunção* o *Nuestra Señora de la Ascensión*

Dotación: Maestre, Pedro o Pero Yáñez; en La Coruña, 16 hombres de mar el 11 de julio y 14 el día 13 (437).

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo y entró en Vivero hacia el 20 o 21 de junio, tras el temporal que dispersó a las escuadras sobre La Coruña; tenía la verga mayor rota y el

-
- (430) Doc. 5734.
 - (431) Doc. 5361.
 - (432) Doc. 5673.
 - (433) Docs. 5361, 5673, 5734 y 7131.
 - (434) Docs. 5673 y 5734.
 - (435) Doc. 5361.
 - (436) Docs. 5049, 5361, 5673 y 7131.
 - (437) Docs. 5673 y 5734.

mástil del trinquete sentido (438). El 7 de julio se reunió en este puerto con el resto de la armada (439).

Llevó a bordo durante veinte días los 18 criados del maestre de campo Francisco de Bobadilla (440). Figura en la relación de buques de la armada del 15 de julio; probablemente participó en el resto de la jornada. Consta que se le entregaron cargos en Santander el 1 y 9 de octubre de 1588 (441). El primero de octubre tenía embarcados 16 hombres de mar (442). Se ignora su destino final.

Carabela *La Concepción* (3.^a) o *A Concepção*

Dotación: Maestre, Antonio Vicente; en La Coruña, 24 hombres de mar, el 11 y el 13 de julio (443).

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo, y tras el temporal entró en La Coruña hacia el 18 o 19 de junio (444). Participó en la jornada y llegó a Santander, donde consta que se le entregaron cargos a partir del 26 de septiembre de 1588 (445). Posiblemente es la misma citada en los docs. 6483 y 6534, que utilizó Medina Sidonia para enviar el segundo duplicado del despacho que llevaba Baltasar de Zúñiga. Llegó a Santander el 22 de septiembre, al mismo tiempo que el duque, puerto donde le entregaron cargos el 26 siguiente. Se ignora su destino final.

Carabela *San Antonio* (3.^a) o *São António*

Dotación: Maestre, Blas Vasilejo (en Lisboa) y después Álvaro Rodríguez, vecino de Mondego (en La Coruña); en La Coruña, 19 hombres de mar, el 11 de julio, y dieciséis el día 13 siguiente (446).

Historial: Embargada en Lisboa. Siguió a la armada desde la salida a la mar el 30 de mayo y tras el temporal, entró en La Coruña hacia el 18 ó 19 de junio (447). Participó en la jornada, y el primero de octubre de 1588 se encontraba en Santander con 17 hombres de mar (448).

-
- (438) Doc. 5379.
 - (439) Doc. 5669.
 - (440) Doc. 7168.
 - (441) Docs. 5361, 5366, 5673 y 7131.
 - (442) Doc. 6599.
 - (443) Docs. 5673 y 5734.
 - (444) Doc. 5361.
 - (445) Docs. 5361, 5673 y 7131.
 - (446) Docs. 5673 y 5734.
 - (447) Doc. 5361.
 - (448) Docs. 5361, 5673, 5734, 6599 y 7131.

Carabela *Nuestra Señora de la Asunción* o *Assunção*

Dotación: Maestre Gonzalo Fernández. En Lisboa, 14 hombres de mar.

Historial: No figura entre las doce carabelas construidas en Lisboa para servir en la armada (449). Una carabela de este nombre consta en la relación de buques de la armada en La Coruña los días 11 y 13 de julio de 1588 (450). Se ignora si participó en la jornada con la armada del Duque y su destino final.

FALÚAS O FALUCAS

Del capitán Leonardo Marcelo (451). Once fueron construidas en Lisboa entre noviembre y diciembre de 1587 por Juan Antonio Mónaco, Leonardo Marcelo y Blas Vital, patrones de falúas, ex profeso para llevar aguada acompañando a los navíos de la armada. De Lisboa salieron diez, pues la nombrada San Cristóbal quedó en puerto (452). De La Coruña dieron la vela tan sólo siete (453), ya que la *San Blas*, la menor, tras el temporal que originó la dispersión de la armada frente a este puerto, se había hundido en las islas Scilly a primeros de julio de 1588, cuando iba a bordo de la urca almiranta *San Salvador*; además, las nombradas *Santa María* y *Santa Bárbara* o *Bárvora* se perdieron en el mismo temporal, salvándose la gente (454).

Falúa *La Anunciada* (capitana)

Construida en Lisboa en diciembre de 1587, mediante contrato firmado con Nardo Marcelo y Blas Vital, para ser agregada a la armada junto con otras diez. De seis remos, arbolaba un palo con entena para vela latina, una tienda de herbaje, ancla y cable de 25 brazas, otro cable de seis brazas para la popa y dos barriles de aguada; dotación, cinco marineros. Cobraba 32 escudos mensuales para una dotación de siete personas (455).

(449) Doc. 7137. Puede que fuese la misma que tenía como maestre a Pedro Yáñez en el mismo documento.

(450) Docs. 5673 y 5734.

(451) Docs. 4422 y 7170 En un doc. AGS, CS, leg. 284, s. f., se dice que las falúas iban a cargo del ragucés Leonardo de Leonardi, nombrado por el duque de Medina Sidonia, pero finalmente no pudo participar en la jornada por quedarse en Lisboa aprestando los navíos con aprovisionamientos para la armada (AGS, CS, S. serie, leg. 284, s. f.).

(452) Doc. 5226. El doc. 5105 de 14 de mayo sólo incluye diez falúas en la armada.

(453) Docs. 5673 y 5734.

(454) Docs. 5673 y 7170. Toda la información que sigue está extraída de este último documento.

(455) Doc. 3588.

Dotación: Patrón, César Borje, a sueldo del reino de Portugal.

Historial: La falúa sirvió desde el primero de enero de 1588 hasta el 23 de septiembre del mismo año, en que se perdió en la jornada de Inglaterra.

Falúa *Nuestra Señora del Carmen*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón, Juan Bautista de Leonardo, a sueldo del reino de Portugal.

Historial: Entró en servicio el 16 de diciembre de 1587 y se perdió el 21 de agosto de 1588 en la jornada de Inglaterra, sin especificar las circunstancias.

Falúa *Nuestra Señora del Puerto*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Propietario, Antonio Cazorla; patrón, Jácome Ginovés.

Historial: Sirvió desde el primero de enero de 1588 hasta su pérdida el 16 de septiembre del mismo año con la nave ragusea *San Nicolás* de Prodanelli en Toorglass, Curraum Peninsula, Clew Bay, condado de Mayo, Irlanda, durante la jornada de Inglaterra.

Falúa *Nuestra Señora de la Ydra*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón, Pablo Lagundía.

Historial: Sirvió desde el primero de enero de 1587 hasta su pérdida en la jornada de Inglaterra, el 23 de agosto de 1588, sin que se conozcan otras circunstancias.

Falúa *San Pedro*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón, Francisco Antonio Mercadante, a sueldo del reino de Portugal.

Historial: Sirvió desde el 25 de enero de 1587, ignorándose la suerte que corrió en la jornada.

Falúa *San Blas*

Dotación: Dueño, Juan Antonio Mónaco; patrón, Jácome Simeyro, a sueldo del reino de Portugal, desde el 28 de enero de 1588 hasta el 18 de febrero, en que se encargó del mando Joan Leonardo por disposición del propietario. Dotación de cuatro hombres de mar. Cobraba 43 escudos al mes (456).

Historial: Sirvió desde el 6 de abril de 1587. Siguió a la armada desde Lisboa. Entró en El Havre y se perdió por golpe de mar el 20 de abril de 1589 sobre la costa de Inglaterra, en la islas Scilly, cuando la galeaza *Zúñiga* la traía en la postiza durante una de sus tentativas para regresar a España desde Francia, siendo entonces su patrón Vicencio Lomonaco o de Mónaco, que había venido en 1587 embarcado en las naves procedentes de Sicilia (457).

Falúa *San Blas* la Menor

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón, Juan Antonio Mónaco.

Historial: Sirvió desde el 15 de febrero de 1588 hasta que se perdió en las islas Sorlingas o Scilly hacia el primero de julio del mismo año, cuando iba embarcada en la urca almiranta *San Salvador*, tras el temporal que dispersó a la armada antes de la entrada en La Coruña.

Falúa *Nuestra Señora del Buen Viaje*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Dueño, Blas Vital; patrón, Baptista Ginovés.

Historial: Sirvió desde el primero de abril de 1588 hasta el 20 de septiembre del mismo año, en que se perdió en la jornada de Inglaterra en circunstancias desconocidas.

(456) Doc. 1653.

(457) Vicencio Lomanaco servía desde el 6 de abril de 1587 (docs. 1653 y 3217). Según otra versión poco probable se perdió en la rada de Calais cuando, por orden del duque de Parma, socorría la gente de mar de la galeaza capitana tras su naufragio (AGS, CS, S, serie, leg. 293, s. f.).

Falúa *Santa María*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón, Alexandro Tejera.

Historial: Salió de Lisboa y regresó a Santander, pero no debió de participar en la jornada por haber arribado tarde u otras causas ignoradas, pues constan libranzas de Juan de Cardona fechadas el 19 de diciembre de 1588 en este último puerto.

Falúa *Santa Bárbara* o *Santa Bárvora*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón, Juan María Sierra.

Historial: Salió de Lisboa pero no participó en la jornada desde La Coruña. Se ignoran sus vicisitudes, aunque constan cargos entregados el 10 de noviembre de 1588.

Falúa *San Cristóbal*

Igual origen, similares características y misma dotación que la falúa *La Anunciada*.

Dotación: Patrón, Ambrosio Catunio.

Historial: No existe constancia de que hubiese servido en la armada del duque de Medina Sidonia.

Fuentes documentales

AGS: Archivo General de Simancas, Valladolid:

– E: Secretaría de Estado (II):

Armadas y Galeras (Correspondencia).

Portugal: Negociación de Portugal (Correspondencia).

Flandes: Negociación de Flandes (Correspondencia, minutas).

Francia: Negociación de Francia (Correspondencia).

Portugal: (Consejo de Portugal (Cartas de los agentes de Roma, Virreyes de Portugal y Arzobispo de Lisboa).

– GA: Guerra Antigua (Guerra y Marina) (XI):

- Sec. M. y T.: Secretaría de Mar y Tierra (Cartas, consultas, despachos, decretos y memoriales).
- L. r.: Libros Registro.
- Contaduría del Sueldo (XVII): S. serie: Segunda serie (Armada de Inglaterra: Asientos y Cuentas).
- AHN: Archivo Histórico Nacional, Madrid.
- ANTT: Arquivos Nacionais da Torre do Tombo, Lisboa.
- BN: Biblioteca Nacional, Madrid.
- MN: Biblioteca y archivo del Museo Naval, Madrid:
- FN: Colección Martín Fernández de Navarrete.
 - SB: Colección Juan Sanz y de Barutell.
 - VP: Colección José de Vargas Ponce.
 - Z: Colección de Manuel Zalvide.
 - BMO: Corpus Documental.

Bibliografía

- BMO: Jorge Calvar Gross, José Ignacio González-Aller Hierro, Marcelino Dueñas Fontán, María del Campo Mérida: *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra*, vol. V (en redacción).
- CASADO: José Luis Casado Soto:
– *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martín, 1988.
- CEREZO: Ricardo Cerezo Martínez:
– *Las armadas de Felipe II*, Madrid, Editorial San Martín, 1989.
- FD: Cesáreo Fernández Duro:
– *La Armada Invencible*, 2 vols., Madrid, 1885.
– *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, 1886.
– *Disquisiciones Náuticas*, 6 vols., Madrid, 1876-1881.
- JKL: John Knox Laughton:
– *State Papers Relating to the Defeat of the Spanish Armada, Anno 1588*, London, The Navy Records Society, 1987, 2 vols.
- MARTIN & PARKER: Martín Colin y Geoffrey Parker:
– *La Gran Armada*, Madrid, Alianza Editorial, 1988.
- PARKER: Geoffrey Parker:
– «The Dreadnought revolution of Tudor England» en *The Mariner's Mirror*, vol. 82, (August, 1996), pp. 269-300.
- PAZZIS: Magdalena de Pazzis Pi Corrales:
– *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, Editorial San Martín, 1989.

- MEDINA Francisco de Borja de Medina S.I.:
— *Jesuitas en la Armada contra Inglaterra (1588). Notas para un centenario*. Roma, 1989.
- QUIRINO: Henrique Quirino da Fonseca:
— *Os portugueses no mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal*, Instituto Hidrográfico, Lisboa, 1989, 2.^a edición.
- SALGADO: Augusto Salgado:
— *Os Navios de Portugal na Grande Armada. O poder naval português (1574-1592)*, Lisboa, Editora Prefácio, 2004.
- SCHOKKENBROEK: J.C.A. Schokkenbroek: «Where Serveth Justin with his shipping of Zeeland? The Dutch and the Spanish Armada, 1588», en *God's Obvious Design. Papers for the Spanish Armada Symposium*, Sligo, 1988, Tamesis Books Limited, Londres, 1990.
- TELLECHEA: José Ignacio Tellechea Idígoras:
— *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, San Sebastián, 1988.



Suplemento núm. 16 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 116 de 2012

