

LAS GALERAS EN LA GRAN ARMADA DE 1588

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

Como es bien conocido, el auxilio inglés a don Antonio de Crato, pretendiente a la corona portuguesa, el peligro que para la reina Isabel representaba la caída de Amberes (1585) en poder de Alejandro Farnesio y, sobre todo, la incursión de Drake en Galicia, Canarias, Cabo Verde, Santo Domingo y Cartagena de Indias (1585-1586), provocaron la decisión de Felipe II de invadir Inglaterra con el ejército de Flandes, apoyado por la Armada del Mar Océano de Álvaro de Bazán, ya marqués de Santa Cruz (29 de diciembre de 1585).

Desde comienzos de 1586 se llevó a cabo en Lisboa una ingente concentración de medios navales e infantería dispuestos a ejecutar los ambiciosos desig-nios del Rey; entre ellos se contaba con la participación de un reducido número de galeras. Recomendaban su empleo la propia naturaleza anfibia de desembarco en una costa hostil y la reconocida rapidez y capacidad para remolcar navíos, sin olvidar los éxitos cosechados en la persecución del contrabando y corso propiciados por Inglaterra, los hugonotes franceses de La Rochela y las naciones norteafricanas, aunque evidentemente el océano Atlántico no era su ámbito natural de actuación, de antiguo una de las aprensiones del Rey.

Las razones que forzaron a Felipe II a implicar en la operación un número exiguo de galeras hay que buscarlas, primeramente, en la fuerza tan endeble que de este tipo de unidades disponía la extensa monarquía para atender las necesidades de los múltiples y muy lejanos teatros de operaciones en los que se veía políticamente implicada y, en segundo lugar, en la prevención de la siempre latente amenaza turca en el Mediterráneo.

El despliegue de las galeras españolas en la Península y las Indias a principios de 1588

En febrero de 1588, el despliegue de galeras para hacer frente a las citadas servidumbres estaba constituido por un grupo de cuatro unidades, que luego se incrementó a ocho, basado en Lisboa a cargo de Alonso de Bazán, otro de nueve, en El Puerto de Santa María, a las órdenes de Francisco de Coloma, y un tercero, de nueve galeras, en Gibraltar, al mando de Cristóbal de Munguía (1).

(1) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 221-86. Las 18 galeras basadas en El Puerto de Santa María y Gibraltar, en sendos grupos de nueve unidades, constituían la Escuadra de Galeras de España, unidad orgánica a cargo de su capitán general, el conde de Santa Gadea, adelantado mayor de Castilla. Los nombres y particularidades de cada galera constan en este documento.

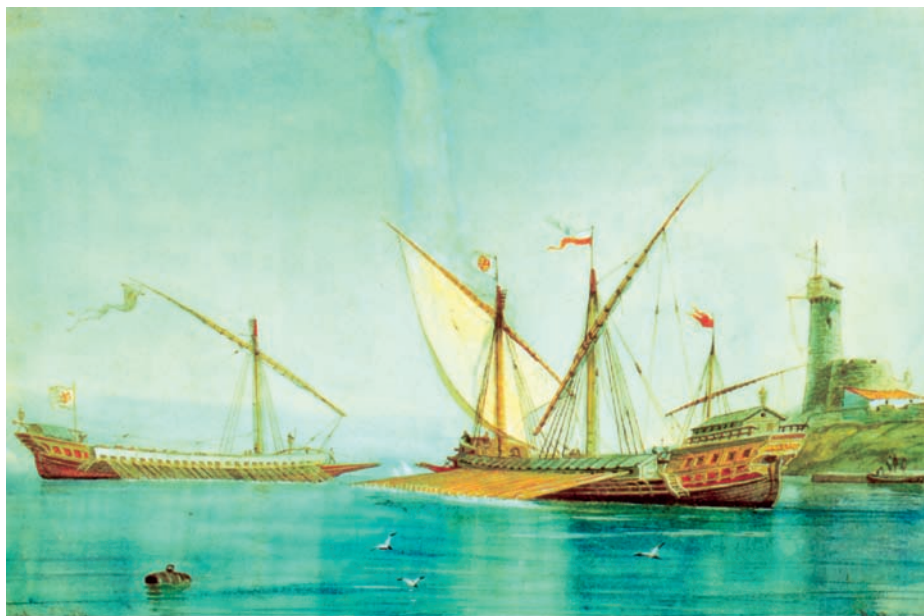


Fig. 1. Galera sutil o trirreme, 1539. Acuarela de Rafael. Monleón. núm. inv. 576.
(Museo Naval de la Armada, Madrid).

Además, para la vigilancia puntual de los accesos de Lisboa, y a la vista de la pobreza de medios disponibles, las autoridades de la capital portuguesa destinaron dos zabras que cruzarían continuamente de Belén a San Gian con la misión de descubrir y reconocer cuantos navíos se aproximasen al puerto. Se completó el dispositivo ordenando a don Antonio Hurtado de Mendoza el fondeo en Cascaes con los patajes y zabras a su cargo (2)

Los avisos respecto a la acción del corso inglés en las Indias Occidentales eran escasos, señal evidente de que la amenaza de invasión de Gran Bretaña había obligado a concentrar sus fuerzas en Europa. Tan sólo el agente genovés Marco Antonio Messia ó Mexía ó Micea informó de la salida de ocho fragatas pequeñas que a mediados de marzo habían partido de Inglaterra con intención de robar en las pesquerías de perlas de las Indias. Puede que fuesen las mismas velas detectadas meses más tarde en Cuba (3). No obstante la escasa actividad de los enemigos en el océano, se mantenía la presencia de las escasas galeras basadas en Cartagena de Indias, Santo Domingo y La Habana (4).

(2) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 229-343. Las urcas embargadas no servían para actuar de guardacostas. El problema se agravaba en Lisboa al no existir carabelones grandes, zabras o pataches, que eran considerados los navíos más convenientes para desempeñar tales cometidos. Cuando la armada partió de Lisboa, la guarda se reforzó con navíos, aparte de las galeras (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 231-16).

(3) AGS, E-Francia, leg. 1567-48 y AGI, Contratación 5108, s.f.

(4) AGI, Contratación 5169, libro VII, ff. 275 y 275v. y Contratación, 5186, libro IV, f. 442.

En Filipinas, como secuela de la incursión de Cavendish en el Pacífico, las autoridades dispusieron mantener armada una escuadrilla de galeras, aparte de la creación de una fundición de artillería en Manila y del refuerzo de las fortificaciones intramuros; sólo se pudieron realizar parte de las medidas, pues según el gobernador, Santiago de Vera, las necesidades eran muchas (5).

Las amenazas turca y norteafricana

En lo que atañe al Mediterráneo, según avisos recibidos por el duque de Medina Sidonia a principios de 1588, el jerife (sultán) de Marruecos poseía siete galeotas gruesas de 18 a 22 bancos de remos disponibles para salir a la mar y otra de 20 bancos en construcción (6). Tampoco eran desdeñables las noticias que llegaban procedentes de Constantinopla sobre un acuerdo entre el embajador de Inglaterra, William Harbron, y el Gobierno turco para que una fuerte escuadra de 120 galeras, al mando de Ibrahim Bajá, se pusiese en campaña con objeto de apoyar una hipotética rebelión de los moriscos de Valencia y Granada, haciendo coincidir el movimiento con un ataque inglés en Portugal, montado para introducir a don Antonio en el reino (7). Estos avisos se vieron confirmados por el conde de Miranda, virrey de Nápoles, el cual especificaba que la fuerza del sultán turco Amurates III se cifraba entre 80 y 100 galeras e iba dirigida contra Fez o a recoger presentes por el archipiélago turco o incluso reunirla con Hasan Agá y los demás corsarios de Berbería. Por otra parte, Pedro de Padilla, gobernador de Orán, informaba a la corte madrileña sobre una posible campaña de los turcos hacia poniente, una vez concertada una tregua de seis años con el sha de Persia (8).

Ante este cúmulo de noticias alarmantes, el Consejo de Guerra propuso al Rey una serie de prevenciones que se debían adoptar en Italia, las costas penin-

(5) AGI, Filipinas, leg. 34-117 y Filipinas, leg. 29, ramo 4.º, doc. 78. En 1584 los españoles montaron una fábrica de artillería en Filipinas emplazada en el sitio de Namayan, arrabal de Santa Ana de Sapa, hasta que en 1590 se trasladó a Manila (MORGA, p. 487).

(6) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 220-164. Los preparativos en África para hostigar a España fueron detectados por Hierónimo Lippomano, embajador de Venecia en España, y comunicados al *dux* (CSPV, vol. 8, doc. 669).

(7) AGS, E-Nápoles, leg. 1089-271; CSPV, vol. 8, docs. 643 y 651. El Papa estaba enterado de estos contactos turcos con la reina inglesa, y así se lo comunicó a Gritti, embajador de Venecia en Roma (CSPV, vol. 8, doc. 640). Que existían estos tratos lo prueba la carta de 9 de agosto de 1588 dirigida por el sultán turco Amurates III a la reina Isabel (BN, Ms. 9408-1, ff. 1-3v). Por Roma circulaba el rumor sobre una posible información facilitada por el embajador Harbron al gran visir de Constantinopla acerca de las vulnerabilidades de los príncipes italianos y apremiando a los turcos para atacarlos, lo que fue desmentido por el propio diplomático y calmó al sultán (CSPV, vol. 8, docs. 654, 655 y 672). Según el duque de Guisa, el rey de Francia también había enviado un secretario suyo al Sultán, para advertirle del peligro que para su imperio representaba el engrandecimiento del poder de Felipe II (AGS, E-Francia, leg. 1567-57).

(8) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 222-30.

sulares y los presidios del norte de África (9), mientras las autoridades de Mallorca exponían al monarca la necesidad de reforzar las defensas de Palma ante la amenaza de la presencia del Turco en las costas de Provenza (10). Aunque Felipe II no creía que los turcos estuviesen en disposición de enviar a Italia o a levante de la península ibérica unas fuerzas poderosas a causa de la guerra que mantenían contra Persia, apercibió al conde de Miranda, virrey de Nápoles, para que preparase la infantería y la caballería a su cargo, así como la coordinación de sus galeras con las del príncipe Juan Andrea Doria, capitán general de la Mar (11).

También ordenó a Doria en la misma fecha que apercibiese sus galeras para hacer frente a la armada turca en cada una de las alternativas que planteaba podía adoptar si se decidiese a navegar hacia poniente del Mediterráneo (12). El Príncipe de Doria contestó el 7 de abril desde Génova con su plan (13), al mismo tiempo que sugería al Rey que ordenase la incorporación de las galeras del duque de Saboya a sueldo de Su Majestad, y solicitase el concurso de las galeras de la Señoría de Génova, del gran duque de Toscana y del cardenal gran maestro de la Orden de Malta, para que todas ellas, en unión de las de España, hiciesen frente a la amenaza turca (14).

Actividad de la escuadra de Galeras de España en 1588

Como ejemplo de la intensa actividad de las galeras cuando era inminente la partida de la armada hacia Inglaterra, a mediados de marzo de 1588, citemos que el conde de Santa Gadea se disponía a pasar a Barcelona con dieciséis de sus galeras, para carenarlas allí, cambiar las inútiles por las nuevas recién construidas en las atarazanas de la ciudad condal y estar apercibido para hacer frente a la próxima campaña que al parecer preparaban el Turco y sus aliados berberiscos (15). La entrada de Santa Gadea en el Mediterráneo sería aprovechada también para reforzar la plaza de Orán con dinero, ropa, madera y otros materiales desde Cartagena, así como transportar la artillería inútil de Orán a Málaga con objeto de fundir nuevas piezas y, al regreso de Barcelona, llevar salitre de Cataluña y Almería con destino final

(9) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 234-231. El consejo sospechaba que las intenciones turcas eran pasar a Berbería y poner a un hijo del Maluco como rey de Fez y Marruecos. Los informes de Lippomano iban en el mismo sentido.

(10) MN, Ms. 397, col. SB, art. 6, doc. 104.

(11) AGS, E-Nápoles, leg. 1089-260 y 319; CSPV, vol. 8, docs. 656 y 657. Las preocupaciones españolas por la amenaza turca llegaron a oídos de los mandos ingleses (JKL, vol. I, pp. 173 y 174).

(12) El documento no ha sido localizado en el AGS.

(13) AGS, E-Génova, leg. 1420-150.

(14) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-242 y 243.

(15) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 222-97. En Barcelona se construía en mayo una galera bastarda para asignarla como capitana de la escuadra de galeras de Portugal, a cargo de Alonso de Bazán, así como seis más para mudar las viejas de la misma escuadra (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-101).

en Cádiz (16). La partida del conde se retrasó hasta los últimos días de abril, a causa de la falta de dinero y de una alarma infundada originada por la supuesta presencia de Drake en la zona del cabo de San Vicente (17).

Las galeras del adelantado salieron el 3 de mayo de Cádiz hacia Gibraltar y Málaga, lo que originó cierta preocupación a sus autoridades respectivas, pues creían que las plazas iban a quedar prácticamente indefensas (18). Luchando con los vientos contrarios de levante, la escuadra fondeó en las playas de Málaga una semana más tarde al mediodía y procedió enseguida a embarcar los 400 soldados que aguardaban. Ante un aviso acerca de la presencia de galeotas berberiscas en Los Alfaques, Santa Gadea informó al rey sobre su pretensión de permanecer en Málaga ocho días hasta recibir noticias ciertas de estos enemigos, para partir en su búsqueda antes de ir a Cartagena y proseguir luego a Orán (19). Por la correspondencia sabemos que a finales de junio o principios de julio el adelantado había dejado bastimentos para la guarnición de Melilla y se encontraba ya en Barcelona.

Las noticias que el conde de Miranda, virrey de Nápoles, transmitió a finales de junio eran más tranquilizadoras, pues se conocía por avisos procedentes de Constantinopla que los turcos habían ordenado licenciar sus tropas y dejar armadas tan sólo de 20 a 25 galeras, de las que diez serían destinadas a la vigilancia del archipiélago, y las restantes, a escoltar unas naos que habían de ir al puerto de Alejandría a cargar municiones. La única nota pesimista es que, al parecer, el Turco había dado permiso a sus súbditos para armar toda suerte de navíos y así combatir el creciente peligro representado por el corso cristiano en sus mares (20). Por otra parte, al parecer el Papa sostenía un dispositivo de 10 galeras en el Mediterráneo para impedir las incursiones berberiscas (21).

Decisión sobre el número de galeras para agregar a la Armada de Lisboa

En cuanto al número de galeras que debían participar en la invasión de Inglaterra, la primera propuesta fue de Oquendo en carta al rey del 12 de diciembre de 1587 acerca de la conveniencia de disponer de 30 ó 40 unidades

(16) MN, Ms. 397, col. SB, art. 3, t. 4, doc. 534. La falta de infantería en las galeras de Santa Gadea obligó al rey a disponer levas de gente en Málaga, en contra de los antiguos privilegios de la ciudad (AMM, correspondencia de 1588, f. 343).

(17) AGS, GA, sec. M. y T., legs. 233-40 y 230-270. Las instrucciones primitivas fueron modificadas el 29 de abril ante el aviso de la presencia de 21 galeotas de moros en los Alfaques de Tortosa (MN, Ms. 397, col. SB, art. 6, doc. 103).

(18) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-138.

(19) MN, Ms. 397, col. SB, art. 6, doc. 103 y art. 4, t. 6, doc. 875. Para encontrar alguna justificación a esta demora de ocho días, tengamos en cuenta que la mujer del conde vivía en Málaga.

(20) AGS, E-Génova, leg. 1420-217. El 5 de julio, Miranda confirmó las impresiones de no armar el Turco este año (AGS, E-Nápoles, leg. 1089-286).

(21) AGS, SP-P, L 1549, fol. 543.

de este tipo para la jornada que se avecinaba; añadía que no consideraba peligrosa para ellas la navegación en el Atlántico (22).

Juan Martínez de Recalde, general de la escuadra de Vizcaya, señalaba la importancia que tendría la participación de 12 galeras para pasar el socorro y la gente desde Flandes a Gran Bretaña, aprovechando la inexistencia de amenaza de ataque de los turcos este año (23).

En ello coincidía Medina Sidonia, que siempre había sido partidario de reforzar el número de galeras agregadas a la armada, tomando ocho más de la escuadra del conde de Santa Gadea (24) cantidad rebajada a cuatro o seis el 25 de febrero, cuando estaba próxima su partida de Sanlúcar de Barrameda hacia Lisboa; incluso propuso confirmar al capitán Diego de Medrano, de amplia experiencia en la mar con más de veinte años de servicios en buques de remo, como cabo del grupo reforzado de galeras (25), caso de aceptar Su Majestad la sugerencia de reforzar la armada con tal tipo de navíos (26). Sin embargo, la insistencia del duque respecto a la cantidad no gozaba del respaldo de Su Majestad; el recuerdo de la polémica actuación de las galeras durante la entrada de Drake en la bahía de Cádiz de 1587 estaba muy próximo en el tiempo y, además, los avisos procedentes de Levante y de las costas de Berbería aconsejaban no sólo mantener la fuerza de la escuadra de Santa Gadea, sino incluso incrementarla con algunas galeras traídas de Italia y con las recién construidas en Barcelona (27).

Una vez en Lisboa, el duque volvió a recalcar la necesidad de llevar por lo menos cuatro galeras más de la escuadra de España a cargo de Alonso de Bazán, pero el rey rechazó de nuevo la proposición aludiendo las razones de peso mencionadas anteriormente (28). De todas formas, Su Majestad no debía

(22) BMO, vol. III, t. I, p. LXXVII.

(23) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-442 a 445.

(24) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-174 y 175.

(25) Medrano servía desde 1563. Había participado en el socorro de Chipre (1570), al mando de la galera *Fortuna*, en el de Nápoles y en las jornadas de Lepanto (1571) y Navarino (1572), donde tuvo a su cargo 12 galeras. En la jornada de Túnez (1573), el marqués de Santa Cruz le encomendó las bandas de galeras destinadas a Sicilia, Nápoles y España. Con ocho unidades de ellas quedó en Gibraltar para guardar el Estrecho y atender a la fábrica del muelle del puerto. Acompañó a Pedro de Vanegas a Safí. Tomó parte en la campaña de Portugal (1580) y quedó posteriormente en Andalucía con cuatro galeras, con las cuales apresó un navío francés. Llevó a Orán a Pedro Padilla y a los corregidores que fueron a tomar posesión de las fronteras de África. Participó con las galeras a su cargo en las acciones de la Tercera (1583) (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 220-18). Al hacerse cargo del mando, escribió al rey que estaba «tan gastado y empeñado que el sueldo de 80 escudos no bastaría a pagar lo que debo» (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-110).

(26) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-183 y 184. A Juan de Idiáquez solicitó tan sólo la incorporación de cuatro galeras (AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-185 y 186). El 27 de febrero, Diego de Medrano dio a Su Majestad el enterado de haber sido encargado de las cuatro que participarán en la jornada agregadas a la armada. (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 220-18).

(27) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 220-168 y AGS, E-Castilla, leg. 165-86.

(28) AGS, GA, sec. M. y T., legs. 222-2, 221-86 y 230-36; AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-214 y 215. Medina Sidonia, en carta dirigida a Martín de Idiáquez, consideraba las galeras nada menos que «el nervio principal para esta armada» (AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-232 y 233).

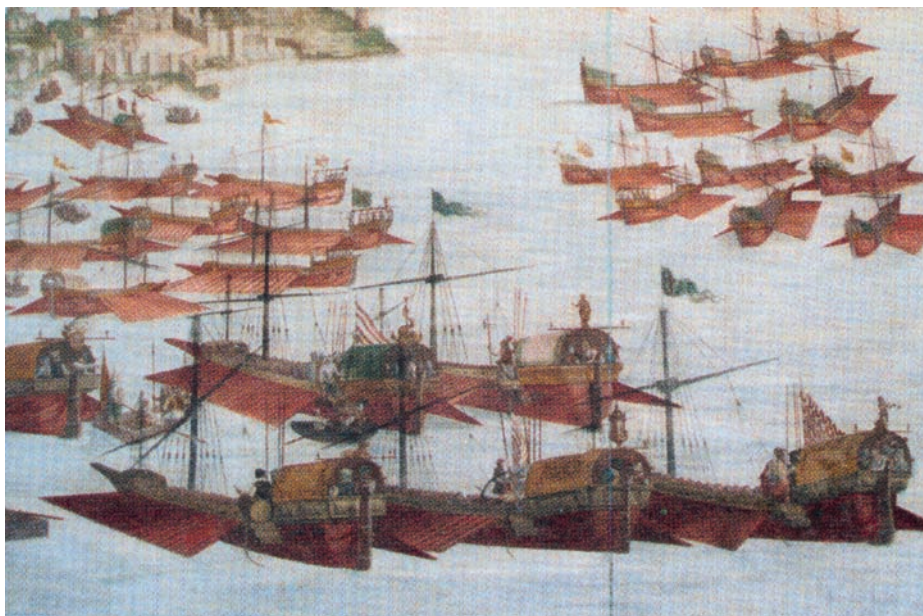


Fig. 2. Escuadra de Galeras de D. Álvaro de Bazán en 1578. Sección de un fresco de la sala de Portugal, en el Archivo-Museo «D. Alvaro de Bazán», (El Viso del Marqués, Ciudad Real).

de estar muy seguro del comportamiento de estos buques en el Atlántico durante la jornada cuando ordenó al capitán general que, en caso de arribada forzosa, las galeras se dirigiesen a puertos dependientes del rey de Francia, para lo cual el duque debía entregar sendas cartas de creencia a Medrano y a los capitanes, que éstos mostrarían en caso de necesidad a los gobernadores de los puertos donde llegasen. Parecidas prevenciones fueron adoptadas en las costas del Cantábrico y se advirtió en el mismo sentido a don Bernardino de Mendoza, embajador de España en Francia (29).

En el alistamiento de la armada, como es natural, las galeazas tuvieron prioridad sobre las galeras en el reparto de la chusma de remeros. Para rellenarlas se tomaron forzados de las cuatro galeras de Alonso de Bazán destinadas a permanecer en Lisboa. Los 332 hombres trasladados a las galeazas cubrieron las necesidades de cinco remeros por banco, aparte de uno más en alguna bancada. Las

(29) AGS, GA, sec. M. y T., legs. 222-9, 223-146, 230-64, 222 y 290; AGS, E-Francia, leg. 1448-175. Los ingleses tenían iguales dudas acerca de la utilidad de estos buques, a juzgar por el contenido de una carta de Howard a Walsingham de 17 de abril, sobre la conveniencia de la salida a la mar de la galera *Bonavolia*, única que poseían en el Canal (JKL, vol. I, pp. 133-135). Agregada a las fuerzas de Seymour, su actuación con la flota inglesa no fue lucida, pues terminó la campaña contra la armada quedando fondeada en el Land's End de la isla Sheppey, en la boca del Támesis, para alertar a las fuerzas del ejército acantonadas en Tilbury en caso de aproximación del duque de Parma (JKL, vol. II, pp. 42 y 44). A pesar de todo, los ingleses siguieron empleando galeras hasta bien entrado el siglo XVII (véase CS, p. 224).

galeras se dotaron con cuatro remeros por banco, y la capitana de Medrano, con cinco, e incluso treinta hombres más. De gente de cabo, Medrano, propuso que la misma capitana llevaría 100 personas y ochenta las tres restantes.

Finalmente, por orden del rey al marqués de Santa Cruz de 28 de enero de 1588, se incorporaron a la armada cuatro galeras elegidas entre las de la escuadra de Alonso de Bazán (30). Como sabemos, estaban al mando del capitán Diego de Medrano, nombrado el 4 de julio de 1587 (31). No sufrieron variación desde que don Alonso dio la novedad al rey, el 7 de mayo de 1588, de haber finalizado satisfactoriamente su alistamiento, hasta la salida de Lisboa (32). Eran las siguientes:

Galera *La Esphera* (?), capitana

El nombre no está precisado en la documentación consultada, pero muy probablemente se trata de *La Esphera*, construida en Nápoles en 1576. Propiedad de Su Majestad, era la galera más moderna y pesada de las cuatro que llevó el duque de Medina Sidonia en la Jornada, aunque de madera no tan recia y bien acabada como las fabricadas en las Reales Atarazanas de Barcelona (33). Llevaba cinco remeros por banco (34). Las dimensiones son desconocidas, aunque para dar una idea de su tamaño, según una memoria anónima de h. 1587, la galera real nueva (en construcción) tenía de largueza (eslora) 226,5 palmos de Génova (unos 47 m); puntal, 10 palmos, unos 2,10 m; manga de arriba, 26 palmos, unos 5,43 m; la distancia entre bancos, 5,33 palmos, 1,11 m. Disponía de 33 bancos, de los que 31 eran limpios (35). Las galeras de la armada debían ser de medidas inferiores y de 30 bancos.

Armamento: Un cañón de crújia, dos sacres y dos enmeriles (36).

Dotación: Estaba constituida por el capitán Diego de Medrano, el patrón Pedro Veltian y el cómitre real Bastián de Noli. En Lisboa, la gente de mar y guerra totalizaba 106 hombres y la de remo, 303. La muestra pasada en La Coruña el 19 de julio de 1588 dio 23 oficiales, 25 marineros, 5 proeles, 55 soldados, 267 forzados y 53 esclavos (37).

Historial: Como se dijo anteriormente, formaba parte de la escuadra de galeras basadas en Lisboa a cargo de Alonso de Bazán. El cardenal archiduque Alberto presenció en el estuario del Tajo desde esta galera capitana la salida a la mar de la armada del marqués de Santa Cruz el 16 de julio de 1587 en seguimiento de Drake y para proteger la arribada de las flotas de Indias (38).

(30) BMO, docs. 1145 y 3887.

(31) BMO, docs. 2341 y 4064. Diego de Medrano fue elegido por el rey capitán de las cuatro galeras, a propuesta del marqués de Santa Cruz de 4 de febrero de 1588 (BMO, doc. 3998).

(32) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-100. Los nombres de los patrones constan en el doc. ANTT, Corpo cronológico, parte II, maço 258, doc. 56

(33) BMO, doc. 1145.

(34) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-100.

(35) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 214-14 y 15.

(36) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-569 a 589; AGS, G.A., Sec. M y T, leg. 236-72.

(37) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 222-93.

(38) BMO, doc. 2378.

Galera Diana, patrona

Construida el año 1571 en las Reales Atarazanas de Barcelona (39). De cuatro remeros por banco (40).

Armamento: Montaba cinco piezas de artillería (41).

Dotación: El capitán era Juan de Pantoja; patrón Benito Vicencio y caporal Hernando Lucas. En Lisboa, la gente de mar y guerra totalizó 94 hombres y la de remo, 192. En La Coruña, 47 de mar y 32 de guerra (42). La última muestra pasada en La Coruña el 19 de julio dio 15 oficiales, 22 marineros, 3 proeles, 27 soldados, 169 forzados y 24 esclavo (43).

Historial: Participó en la campaña y batalla naval de Lepanto (7 de octubre de 1571). Acompañó al rey Felipe II en su entrada en Lisboa con la armada de don Álvaro de Bazán (12 de junio de 1581). Formaba parte de la escuadra de galeras basada en Lisboa a cargo de Alonso de Bazán. Con esta agrupación salió a la mar el primero de agosto de 1585 para proteger la recalada de las flotas de Indias en el cabo San Vicente (44). En enero de 1587 tenía necesidad de mudar todas las obras muertas (45).

Galera Princesa

Fue construida el año 1571 en las Reales Atarazanas de Barcelona (46). Era de cuatro remeros por banco (47).

Armamento: Montó en la Jornada cinco piezas de artillería (48).

Dotación: El capitán era Alonso Palomino Regedel, y el patrón, Pedro Borrego.

En Lisboa, la gente de mar y guerra totalizó 90 hombres, mientras que la de remo alcanzaba los 200 hombres. En la muestra tomada en La Coruña el 19 de julio de 1588, dio 15 oficiales, 16 marineros, 4 proeles, 38 soldados, 184 forzados y 25 esclavos (49).

Historial: Participó en la campaña y batalla naval de Lepanto, el 7 de octubre de 1571. Acompañó al rey Felipe II en su entrada en Lisboa con la escuadra de don Álvaro de Bazán (12 de junio de 1581). Formaba parte de la escuadra de galeras basada en Lisboa a cargo de Alonso de Bazán. Con ella salió a la mar el primero de agosto de 1585 para proteger la recalada de las flotas de Indias en el cabo San Vicente (50). En 1586 sufrió una recorrida en las obras

(39) BMO, doc. 1145.

(40) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-100.

(41) El 1 de enero de 1591 tenía en Ferrol un medio cañón, dos sacres y dos falconetes (AGS, sec. M. y T., leg. 347-206).

(42) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-569 a 589 y 452 a 457.

(43) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 222-93.

(44) BMO, doc. 426.

(45) BMO, doc. 1145.

(46) *Ibidem*.

(47) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-100.

(48) El 1 de enero de 1591, cuando estaba en Ferrol, tenía un medio cañón, dos medios sacres, dos falconetes y cuatro esmeriles (AGS, sec. M. y T., leg. 347-206).

(49) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 222-93.

(50) BMO, doc. 426.



Fig. 4. Vista de la ciudad de Palma de Mallorca desde el mar. Ca. 1629. Óleo sobre tela, 90x240cm, de Miguel Bestard. Colección «Sa Nostra», Caixa de Balears.

muertas, pero en enero del año siguiente estaba «muy quebrantada de la medianía» (51).

Galera *Bazana*

Construida en Nápoles en 1574 (52), era de cuatro remeros por banco (53).

Armamento: En la jornada montó cinco piezas de artillería (54).

Dotación: El capitán era Miguel Fox o Foj, y el patrón, Bartolomé Maurari. En Lisboa, la gente de mar y guerra alcanzó los 72 hombres, mientras que la de remo sumaba 193. En la muestra tomada en La Coruña el 19 de julio, dio 21 oficiales, 11 marineros, 4 proeles, 28 soldados, 165 forzados y 23 esclavos (55).

Historial: Formaba parte de la escuadra de galeras basada en Lisboa a cargo de Alonso de Bazán. Con ella salió a la mar el primero de agosto de 1585 para proteger la recalada de las flotas de Indias en el cabo San Vicente (56).

(51) BMO. 1145.

(52) *Ibidem*.

(53) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-100.

(54) El 1 de enero de 1591, cuando estaba en Ferrol, montaba un cañón, dos medios sacres, dos pedreros y dos esmeriles (AGS, sec. M. y T., leg. 347-206).

(55) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 222-93.

(56) BMO, doc. 426.

Tránsito de la Armada desde Lisboa hasta La Coruña

El domingo 29 de mayo de 1588, hacia el mediodía, salió el galeón capitana general *San Martín*, y quedó toda la armada fondeada en Cascaes (Lisboa), fuera de la barra, excepto los galeones *San Juan* (almiranta general) y *San Felipe*, que pasaron la noche en el paraje de Santa Catalina. A la maniobra habían acudido las galeras de Medrano para sacar a remolque los grandes galeones de la escuadra de Portugal, a lo que también colaboraron el buen tiempo y el viento, aunque no muy fresco. El 30 por la mañana salían los dos navíos que faltaban, y toda la armada se puso a la vela con viento escaso, por lo que se arrumbó para enmararse con objeto de encontrar tiempo favorable que le permitiese navegar la vuelta de Finisterre. El éxito de la salida, sin ningún accidente, animó al duque y a las dotaciones, a tal extremo que no cabían de alegría (57).

Aunque no exista constancia escrita fiable, resulta muy probable que las galeras navegasen en puestos situados en el centro o batalla de la formación de la Armada. Trascurrieron las singladuras sin incidentes notables hasta que, probablemente el día 9 de junio o a primeras horas del siguiente, el general envió a La Coruña las cuatro galeras de Diego Medrano con orden de embarcar víveres y esperarle en el abra de Mugía (La Coruña) (58). Poco después, el mismo día 10, con un patache dirigido al marqués de Cerralbo, capitán general de Galicia, el duque de Medina Sidonia amplió sus instrucciones, para que las galeras se reincorporasen a la armada nada más avistarla (59). Al llegar a las costas gallegas el 12 de junio, Medrano apresó dos embarcaciones mercan-tes armadas; la primera, de ocho piezas de artillería, junto a las islas de Bayo-

(57) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 223-74, 99, 100, 106 y 110; AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-312 y 313. Las primeras cartas con el aviso de la salida de la armada fueron recibidas en el monasterio de El Escorial en la mañana del 2 de junio, con la natural alegría del rey (AGS, E-Castilla, leg. 165-124). Fray Juan de San Gerónimo relata en sus *Memorias* que «en 30 de mayo de 88 partió el armada de España desde Lisboa para Inglaterra. Hácense procesiones cada día en esta casa monasterio de El Escorial y plegarias conforme al orden que el Rey nuestro señor ha mandado. En 4 de junio después de maitines hubo disciplina conventual en el coro por el buen suceso del armada. Y en este día se comenzó a velar el Santísimo Sacramento por dos frailes de la casa. En 26 de junio a las siete horas de la tarde vino una solemne procesión a este monasterio desde El Escorial, en que venían ciento veinte disciplinantes. Estuvo el Rey nuestro señor y el Príncipe D. Felipe y la Señora Infanta Doña Isabel en una ventana del capítulo de los colegiales que sale al patio a ver la procesión que era de mucha devoción». (CODAIN, t. VII, p. 429). La noticia de la salida fue retransmitida al duque de Parma, Bernardino de Mendoza, y al conde de Olivares. El 4 de junio, Lippomano comunicó la salida al *dux* veneciano. El nuncio de Su Santidad en Madrid hacía lo propio a Roma en la misma fecha (ASAV, Spagna, Va. 34, f. 368v). La nueva de la partida al parecer causó mucha satisfacción en Génova. El 14 de junio, el rey escribió desde San Lorenzo a su hija la infanta Micaela: «La armada partió de Lisboa y desde que entró este mes no sabemos más de ello; espero en Dios que le dará el buen suceso que tanto conviene a Su servicio y Él os guarde como deseo».

(58) *Ibidem*. No se ha encontrado en el AGS la orden del duque para despachar a Medrano; esta disposición curiosamente no es citada por el capitán general en su correspondencia del 10 de junio. Como dice en la carta del día 14 que dictó una orden a Medrano enviada en el patache despachado el 10 a Cerralbo, es de suponer que fuese destacado el 9 por la tarde o el 10 por la mañana.

(59) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-325 y 326. acusaba. Serían puestas en libertad a principios de octubre de 1588.

na, la segunda, también de ocho piezas y seis pedreros, fondeada en la villa de Cangas; ambos navíos fueron conducidos a Bayona, adonde también llegarían las galeras de Medrano un poco más tarde. Se levantó acta de la naturaleza de las cargas, y el día 13 comenzaron las averiguaciones sobre la procedencia respectiva (60), diligencias de las que se encargó Francisco Arias Maldonado, alcalde mayor de la Audiencia de La Coruña (61). No obstante el éxito obtenido por Medrano, su experiencia con las galeras en el océano no debió de resultar satisfactoria, a juzgar por la carta que dirigió al rey el 5 de julio (62), si bien el monarca aprobó su actuación.

El día 17, las galeras se reincorporaron al cuerpo de la formación, pero serían destacadas de nuevo a La Coruña para ayudar en la carga de los bastimentos; mientras, la armada se mantuvo a la vela a 24 millas del puerto. El 18 todavía no se habían embarcado los víveres, y como el viento se iba poniendo del suroeste, el duque decidió permanecer en la misma situación en que se hallaba y ordenó la inmediata reincorporación de las galeras. Pretendía continuar la navegación, pese a no haber podido embarcar aún la carne, el pescado, el tocino y, sobre todo, el agua, tan necesarios para alimentar a la gente embarcada y evitar las epidemias (63).

La tarde del mismo día aún no habían salido de puerto las galeras y los pataches, y comenzó a cargar el tiempo del suroeste, de tal forma que la armada se vio precisada a capear con poca vela, iniciándose la dispersión de las escuadras. Entonces fue el momento en que «con el parecer de los generales, por ser mucho el tiempo y la falta de agua, que es mucha, y de bastimentos», el duque decidió entrar en La Coruña, lo que efectuó por la tarde del mismo día 18 con parte de la armada, mientras el resto permanecía fuera de puerto sin haberse enterado del movimiento del general, corriendo un temporal duro con cerrazón que arreció por la noche desfogando chubascos de lluvia (64). Con Medina fondearon en la capital gallega 32 navíos, una urca y todos los pataches, zabras, pinazas y carabelas (65).

(60) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 224-71. Según Lippomano, embajador de Venecia en España, los dos navíos tomados eran ingleses, destinados a vigilar y obtener información de los movimientos navales en las costas españolas. Fueron apresados tras breve combate y en ellos se encontraron pilotos españoles «que serán condenados a muerte». La noticia fue bien recibida en la corte y considerada un buen presagio para la jornada (CSPV, vol. 8, doc. 677). Para Medina Sidonia eran corsarios a falta de lo que dictaminase Arias Maldonado (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 225-38).

(61) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 231-5 y leg. 225-134. Cuatro personas de los navíos apresados fueron sometidas a tormento y negaron su implicación en los delitos de que se las acusaba. Serían puestas en libertad a principios de octubre de 1588.

(62) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 225-80.

(63) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-337 y 338.

(64) AGS, Armadas y Galeras, legs. 455-343 y 344, 347 y 348; AGS, GA, sec. M. y T., leg. 224-67. Los alimentos que se embarcaron en La Coruña hacia el día 19 con destino a la armada, y de los que tan necesitados estaban las dotaciones, fueron cargados inmediatamente en los navíos de la armada que llegaron con el duque.

(65) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 221-172. Las cuatro galeras ya estaban en puerto.

Trascurrido un mes de estancia en puerto reuniendo los navíos dispersos y preparándose para reanudar la jornada, el duque informó al rey en carta de 19 de julio de una junta o consejo de generales celebrada la víspera en presencia de Andrés de Alva; en ella se acordó modificar la formación de la armada para el combate, pues la decidida anteriormente en Lisboa no debía de satisfacer a los mandos. El consejo acordó que los navíos fuesen «en un escuadrón formando vanguardia, batalla y retaguardia, reforzando la retaguardia por lo que Vuestra Majestad me mandó escribir que «[los enemigos] pensaban dejar pasar parte del armada y picar por la retaguardia; y en la batalla, poner la mayor parte de las urcas y navíos más pequeños abrigando todo lo más flaco, teniendo a los lados las galeazas y galeras...» (66). Como vemos, los puestos asignados a las galeras de Medrano apenas sufrieron modificaciones respecto a los de la formación decidida anteriormente.

El duque de Medina Sidonia, sin apenas pérdidas, consiguió finalmente reunir de nuevo en La Coruña los navíos de la armada, repararlos y refrescar los víveres tras más de un mes de ímprobos esfuerzos, demostrando de nuevo su gran capacidad logística, de tal modo que la preparación de las fuerzas asignadas para la campaña que se avecinaba era bastante superior a la lograda en Lisboa (67).

Salida de La Coruña y el destino final de las galeras de Medrano

Lista la armada, Medina Sidonia aprovechó la primera ocasión para salir a la mar durante la mañana del 22 de julio, sin esperar a que el viento se entablase más. Un recalmón posterior produjo cierto desconcierto en los navíos, de modo que, mientras unos fondean, otros buscan viento favorable para separarse de tierra; al no conseguirlo, dieron fondo a su vez. La armada debió de quedar al ancla a lo largo de la costa comprendida entre Punta Coitelada y Cabo Prior, a unas 6 a 13 millas del puerto de salida. Pese a todo, el duque expresó en la correspondencia desde la mar su satisfacción por lo conseguido en La Coruña, al decir al Rey que «todo va mejorado, de manera que espero enviar a Vuestra Majestad muy en breve nueva de una gran victoria» (68).

El día 23, hacia las 03.00, saltó viento del este, terral; el duque dio la señal de levar disparando una pieza de artillería, «para que las naves que con la corriente se habían descaído se hiciesen a la vela» y siguiesen los movimientos de la capitana. No obstante, tuvo que esperar hasta las 07.00 (una hora después de amanecer) para ponerse en movimiento, pues algunos navíos han retrasado la maniobra y se ve obligado a aguardarlos.

El viento cayó algo al orto del sol, pero fue refrescando según iba avanzando el día y quedó definitivamente del sureste. A las 18.00 la armada

(66) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-468 y 469.

(67) Véase JIGA, pp. 611-645.

(68) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-472 y 473. La moral de la gente de la armada era muy alta en aquellos momentos, y todos se prometían «una muy gran victoria en servicio de Dios Nuestro Señor y en aumento de su Iglesia». (AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-476 y 477).

había doblado Punta Ortigueira (Cabo Ortegal) y el capitán general estimaba su situación a unas 15 leguas de La Coruña. Tan sólo la galeaza *Zúñiga* había sufrido una avería en el timón y todo el resto de las galeazas y las galeras iban a la vela. No cabe duda de que la armada tuvo mucha suerte con el tiempo para iniciar el viaje a Inglaterra, pues es raro encontrar vientos del sur y el sureste en la costa gallega durante el mes de julio (69).

Este mismo día, el marqués de Cerralbo comunicó al rey la partida definitiva de la armada «con más tiempo del que yo quisiera para galeras, mas tan bueno para las naves que si está firme en tres días, podrán llegar en ellos a echar la sonda» (llegar a la costa inglesa) (70) Añadía que «al zarpar no lo hicieron todos a un tiempo» y apunta la causa de ello: «el fondo donde surgieron ayer no era limpio y hanme dicho dejaron en él algunas áncoras con las boyas, procurarse han sacar... « Finalizó avisando que el tiempo era bueno y que antes de perderla de vista desde tierra, la armada navegaba junta (71). La gran empresa de Felipe II contra Isabel de Inglaterra había comenzado. Al llegar la noticia a la corte, se incrementaron en Madrid y en el resto de España los actos religiosos para impenetrar al Cielo por el buen éxito de la Jornada, mientras las Cortes de Castilla, por su parte, dispusieron que se labrase una lámpara votiva de plata para ofertarla al convento de la Virgen de Nuestra Señora de Atocha.

Los temores de Cerralbo expresados anteriormente sobre la poca resistencia de las galeras a la mar del océano Atlántico se iban a ver pronto confirmados (72). El mismo día 23, a las 21.00, la galera *Diana* disparó un cañonazo y su capitán, Juan de Pantoja, envió un mensaje a Diego de Medrano por medio de un patache informándole de que el barco hacía agua por las costuras del casco, pues escupían la estopa del calafateado, viéndose obligado a dirigirse hacia la costa para tomar el puerto más cercano, ya que se encontraba a no más de 60 millas hacia la mar. El domingo 24 de julio por la tarde fondeó en Vivero, y Pantoja participó inmediatamente lo acaecido a don Andrés de Alva; tenía por milagroso haber conseguido llegar en salvamento «porque la galera viene toda abierta por mil partes» y necesitaba calafates para reforzar la cruzía; lamentaba abandonar la jornada e informó

(69) El derrotero oficial de la Armada española señala que los vientos del S y del SE durante julio sólo se dan en el semáforo de Monte Ventoso, en la proporción del 3,9 y 1,5%, respectivamente, de los 31 días del mes (*Derrotero* 2, t. I).

(70) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 225-77. La noticia de la salida de la armada fue recibida en la corte con gran alegría. En el margen de este documento, la secretaría de Su Majestad anotó «el contento que se ha recibido». Fray Juan de San Gerónimo, en sus *Memorias*, anota: «En 23 de julio de 88 vuelve a partir el armada del Rey nuestro señor desde La Coruña para Inglaterra; y en 25 de éste, día del bienaventurado Santiago, llegó correo a S.M. dándole aviso de la partida del armada. Y en este día anduvo el Rey nuestro señor con el Príncipe su hijo en la procesión que se hizo por la iglesia principal de este monasterio» (CODOIN, t. VII, p. 429).

(71) AGS, E-Castilla, leg. 165-268.

(72) Andrés de Alva expresó sus aprensiones al rey el mismo día 23: «... sólo temo no sea mucho [el tiempo] para las galeras y que las obligue a tomar la costa por ser tan viejas» (AGS, E-Castilla, leg. 165-299). No obstante, en contra de las dudas expresadas hacía pocos días, Medrano había confiado al monarca que las galeras pasarían el golfo tan bien como el resto de la armada (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 231-282).

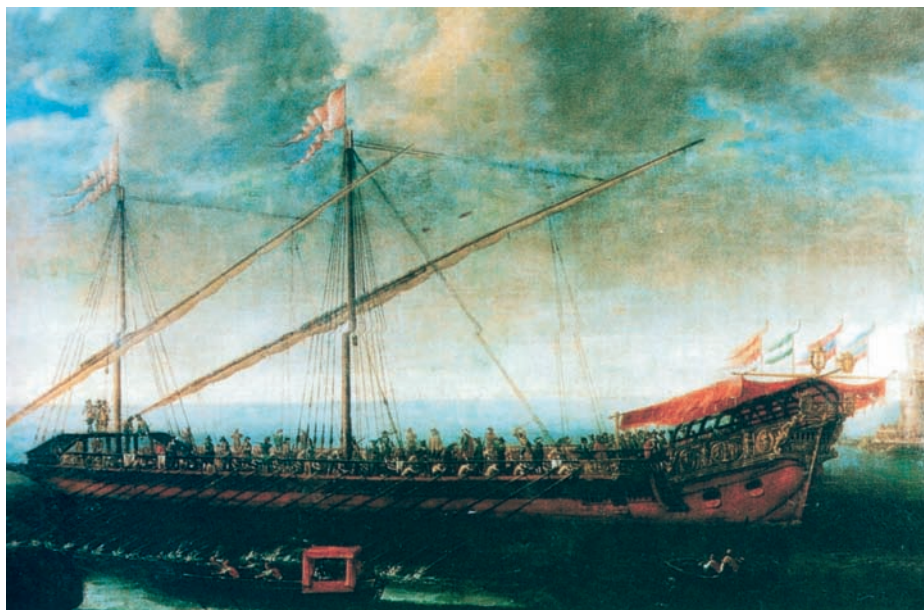


Fig. 4. Galera ordinaria de 24 bancos, de finales del siglo XVII. Anónimo Español, siglo. XVII. Óleo sobre lienzo, 90x130cm. (Museo Naval de la Armada en Madrid núm. inv. 76).

que la armada iba bien, pero temía por la suerte que podían correr el resto de las galeras (73).

El buen tiempo del suroeste duró los días 24 y 25, tan favorable según el Duque, que si tres o cuatro naves quisieran navegar con todo el paño, por medianas veleras que fuesen, en esos días se podrían haber puesto en la boca del canal de la Mancha, cosa que le afligía mucho porque tenía que acompañar

(73) AGS, E-Castilla, leg. 165-301, y AGS, GA, sec. M. y T., leg. 225-77. El corregidor de Vivero, Francisco de los Godos Sotomayor, informó al secretario Andrés de Alva de la arribada forzosa de la *Diana*. Según su escrito, sólo pasó adelante la galera capitana; a las otras tres no les fue «posible arribar con la gran mar que sobrevino» (AGS, E-Castilla, leg. 165-302). Sin duda exageraba al afirmar que la *Diana* se separó de la formación a 30 leguas (más de 90 millas) de Vivero, pues no pudo recorrer esa distancia en quince horas a lo sumo y ciñendo un tiempo recio. En términos parecidos se expresa Andrés de Alva comentando el mal resultado de las galeras, que ya había previsto (AGS, E-Castilla, leg. 165-300). El día 25, a las 09.00, aprovechando que el capitán Pantoja había acudido a misa por ser el día de Santiago, tiene lugar un motín a bordo de la *Diana*, promovido por un francés «que estaba herrado al banco del escandelar», junto con otros cuatro forzados de la misma nación y un inglés. Sus intenciones eran apoderarse de la galera y dirigirse a Francia. La revuelta fue cortada de raíz por el caporal Hernando Lucas, que auxiliado por otros marineros y soldados mató al cabecilla, hirió a otro y redujo a los restantes, uno de los cuales pretendía volar la galera. Quedaron heridos un soldado y un forzado que peleó contra los amotinados (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 225-78, y AGS, E-Castilla, leg. 165-300 y 304). La *Diana* llegó a La Coruña el 6 de agosto, y Cerralbo ordenó abrir una información sobre el levantamiento de los forzados (AGS, GA, sec. M. y T., legs. 226-151 y 232-20). Véase MGR, pp. 33-45.

la velocidad a la de los navíos más lentos. No obstante, al finalizar la singladura del día 25 la armada alcanzó la latitud de 48° 30', lo cual significaba haber navegado poco más de 300 millas en 53 horas, equivalente a mantener la notable velocidad promedio de 5,66 nudos sobre el fondo (74).

El día 26 amaneció en calma y con una gran cerrazón que obligó a la armada a voltejar hasta el mediodía o primeras horas de la tarde en que saltó viento del norte; entonces los navíos pusieron proa al este hasta que el capitán general ordenó invertir el rumbo «disparando una pieza para señal que se navegase al oeste; y con oesnoreste, con grandes aguaceros que duraron todo el día y la noche sin cesar un punto, se navegó bien poco» (75).

Con el primer movimiento, la armada recorrió tan sólo entre 10 y 15 millas hacia el este y luego invirtió el rumbo, evidentemente al darse cuenta el duque de que, si seguía esta vuelta, terminaría por acercarse peligrosamente a la isla d'Ouessant, que tenía por la proa a unas 35 millas estimadas. Tampoco pudo mantener el rumbo oeste por mucho tiempo pues el viento iba rolando del norte al oesnoreste y la armada no ceñía mucho, al punto de que al final debió quedar gobernando al sursuroeste como mínimo, alejándose lentamente de Inglaterra.

El mismo día, al enterarse el general de la falta de la galera *Diana*, solicitó el informe correspondiente al capitán Medrano. Éste dio cuenta de lo sucedido, añadiendo ser aquella mucha mar para las galeras y que, si le obligase el tiempo, se adelantaría y dirigiría a Francia. El duque contestó que hiciese todo lo posible para seguir con la armada «porque podría ser que no tocase en la Sorlinga [islas Scilly], sino que me entrase por el Canal»; al mismo tiempo le comunicaba el envío de dos pataches para que navegasen en su conserva, por si necesitaba algo «y con quien me fuese avisando de lo que se ofreciese» (76). Todo el día 26 estuvieron a la vista las tres galeras. Al anochecer, con gran cerrazón y desfogando chubascos, ya no se volvieron a descubrir desde el galeón *San Martín*.

A lo largo de la singladura del día 27 el viento fue refrescando al oeste con mar gruesa a muy gruesa conforme se hacía de día; desfogaban continuos chubascos de mar y viento; la visibilidad era muy mala, lo que provocó la dispersión de la armada al intentar gobernar el mal tiempo con mar de través, siendo navíos de características tan diferentes. El mal tiempo duró hasta la medianoche del 27 al 28, y a partir de este momento empezó a mejorar, de tal modo que el jueves 28 se registraba una buena amanecida con horizontes claros, viento bonancible llamando del oeste, aunque seguía la mar gruesa, que poco a poco fue decreciendo.

(74) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-482 a 484. Las galeras navegaban sólo con los trinquetes y, según Medrano, caminaban más que el resto de los navíos de la armada con todo el aparejo (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-95).

(75) *Ibidem*. Según Recalde, la calma duró hasta las 16.00 (AHN, O.M., 3512/34).

(76) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-482 a 484. Aquí escribió el rey de propia mano: «Mejor que topase Medrano la costa de Francia». Por su parte, el Consejo de S.M. criticó duramente la decisión de Medina Sidonia de no conceder a Medrano libertad de maniobra para dirigirse con independencia a Bretaña (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 235-22).

Con gran alarma el Duque se dio cuenta al clarear el día 28 que faltaban cuarenta velas, entre ellas todas las de Valdés, las urcas, algunos pataches y las tres galeras. Sin duda, parte de estos navíos han aguantado el temporal de poniente mura a babor, mientras que el capitán general y el resto lo ha hecho a estribor. Para conseguir la concentración de la armada, Medina Sidonia decidió enviar tres pataches, el primero hacia el cabo Lizard, para que, si encontraba las naos, les ordenase de su parte aguardar el resto de la armada; otro llevaba el cometido de sondar y reconocer la costa de Inglaterra, con objeto de obtener una situación estimada de la armada, y el tercero, transmitir a las naves dispersas que habían quedado atrasadas pusiesen todo el paño posible y alcanzasen la capitana (77).

Por la tarde del 28, Recalde había expresado al duque mediante una nota su preocupación por la suerte que habían podido correr las naos y las galeras que faltaban, creía que las primeras se habían adelantado y, respecto a las segundas, que se habían acercado a las costas francesas y no se verían de nuevo hasta la llegada de la armada a Las Dunas (78).

Hasta las 10.00 del día 27, Medrano había navegado con sus tres galeras acompañado por el patache *Nuestra Señora de Gracia*, a cargo del sargento Rodrigo de Salinas, uno de los dos asignados por el duque el día anterior. A esa hora, al aumentar el temporal de poniente de forma tal que sus buques no podían soportar más la mar de proa y amura, se vio obligado a arribar hacia Francia, dando los treos (79); así navegaron, siempre en compañía del patache, el resto del día 27 y la noche siguiente. Los pilotos aconsejaron a don Diego no tomar los puertos de la Bretaña francesa, por ser peligrosos, y de acuerdo con ellos optó por dirigirse a España (80).

Al amanecer del día 28, con el tiempo más bonancible, el general de las galeras no avistó la *Princesa*, sospechando que había tomado la vuelta de Bretaña (81). El 29 la capitana tiró una pieza y, puesto a la voz con el patache,

(77) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-485 y 486; AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-482 a 484; BN, Ms. 3556, cap. 69, ff. 287 al 291). La decisión del duque fue acertada. El *San Martín* se encontraba en 75 brazas de sonda y 30 leguas de Lizard (90 millas) en el momento de destacar los pataches (BN, Ms. 3556, cap. 69, ff. 287 al 291). Según Vanegas, se apartaron de la armada 42 navíos.

(78) AGS, Armadas y Galeras, leg. 455-482 a 484. Denota una gran confianza entre la gente de mar de la época en el procedimiento de obtener la situación por sondas.

(79) Velas cuadradas o redondas que llevan las embarcaciones latinas cuando navegan de empopada con vientos fuertes.

(80) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-95. Medrano fue muy criticado por regresar a España y no arribar a Bretaña

(81) *Ibidem*. En efecto, la galera *Princesa*, al mando del capitán Palomino Regedel, había entrado de arribada en Blavet (Lorient, Bretaña francesa) el 27 de julio, y tras aderezarse algo salió a la mar el 16 de agosto. El día 19 combatió durante cuatro horas con dos navíos de La Rochela, y el 20 por la mañana llegó a Pasajes sin novedad. Medrano propuso trasladarse con ella a La Coruña acompañado por los pataches de bastimentos que estaba aprestando Arriola (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-97, 115 y 116; JKL, vol. II, pp. 131 y 132), pero el 25 de agosto el rey dispuso que él y el capitán de la *Bazana* permaneciesen en Fuenterrabía o San Sebastián (AGS, GA, sec. M. y T., legs. 232-71 y 226-99); no así los pilotos, que serían licenciados, por lo que Medrano se quejó al monarca el 7 de septiembre por las órdenes recibidas. Bernardino de Mendoza, desde París, socorrió económicamente al capitán de la *Princesa*, cuya conducta aprobó y premió el rey (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-5).

Medrano consultó al maestro sobre la problemática realidad, aunque su opinión era la de volver a reunirse con la armada. El maestro replicó que él seguiría a donde le mandasen; mientras, el capitán de la *Bazana* le requirió que pusiese rumbo a tierra, porque su barco se iba anegando. Estas circunstancias, y la consideración de hallarse el grueso de la armada muy lejos, forzaron a Medrano a tomar la decisión de dirigirse definitivamente a España, poniendo rumbo a Santander; al mismo tiempo destacaba al patache *Nuestra Señora de Gracia* a Francia, para intentar la localización de la galera *Princesa* y, en caso de no hallarla, proceder hacia Santander, a fin de reunirse con la capitana y la *Bazana* (82).

La descubierta del patache resultó infructuosa, por lo que la noche del mismo día 29 volvió a la conserva de la capitana, que por entonces llevaba a remolque a la *Bazana*. A mediodía del sábado 30, la formación sufrió los efectos de una galerna típica del Cantábrico. La capitana tuvo que arrojar por la borda dos piezas de artillería, perdió la palamenta y parte de la obra muerta, y quedó en riesgo de irse a pique al ser incapaz de achicar toda el agua que entraba por la crujía. Al anoecer del mismo día los tres navíos dejaron de verse mutuamente; el patache descubrió el cabo Machichaco, y a partir de entonces se dedicó a barajar la costa en busca de las galeras, hasta llegar a la concha de San Sebastián a mediodía del 31 de julio.

Por su parte, la capitana de las galeras avistó la costa francesa en la amanecida del día 31, una vez abonanzado el tiempo la noche anterior. Poco después descubrió a la *Bazana*, que había naufragado en una playa sobre la barra del puerto viejo de Bayona (Pirineos Atlánticos, Francia). En estos momentos, la capitana, sin gobierno por la falta del timón, irremisiblemente se fue sobre las rompientes y finalizó varando. Toda la dotación, menos 10 hombres, se lanzó al agua y abandonó la galera. Entonces se amotinó la chusma huyendo 250 esclavos; éstos y una gran cantidad de franceses iniciaron el pillaje, robando impunemente a Medrano y su gente. El general español, impotente para proteger el navío, desembarcó para dirigirse a Bayona, a unas seis leguas de la barra, acompañado por Miguel Fox, capitán de la *Bazana*, que había sido golpeado por los franceses durante el saqueo de su buque (83).

Medrano se entrevistó en Bayona con el gobernador de la ciudad, que ya estaba enterado del naufragio. Éste había enviado a su secretario para embargar la galera en nombre del rey de Francia, sin cuyo requisito no se la podía

(82) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-95 y 104. La decisión de no tomar algún puerto de Francia fue comentada por Juan de Idiáquez en carta de 3 de agosto dirigida a Andrés de Prada (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-3), y por el propio rey en carta a Mendoza de 7 de agosto (AGS, E-Francia, leg. K-1448-200).

(83) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-95. Van Meteren, en su *Historia de los Países Bajos*, asevera que el cabecilla del motín fue un inglés llamado David Gwin. Al desembarcar, Medrano dejó a bordo de la galera insignia a su capitán y a ocho hombres. Se salvaron cerca de 3.000 ducados, que Arriola empleó en pagar a parte de la gente naufragada y en organizar el envío de bastimentos a La Coruña.

devolver, aunque, según Medrano, quedaba de manera que no se podría recuperar. Pretendió regresar a la galera, pero el gobernador le replicó que no lo hiciese, sino que se calmase y tomase posada, lo cual interpretó el español como una forma solapada de detención. A todo esto llegó a Bayona el capitán Ruy Díaz de Linares, destinado en Fuenterrabía, quien habló con el gobernador y otras personas al servicio de España y recomendó a Medrano que saliese de la ciudad con otras ropas por estar la gente muy alborotada, ya que le habían reconocido los veteranos de la jornada de la Tercera (Azores, 1583), así como los parientes de una persona a la que había mandado ahorcar en un navío apresado en San Vicente. De este modo, el general, tras llegar a Fuenterrabía, se reunió con las dotaciones de las galeras que había podido recoger Francisco Arriola; las chusmas habían desertado, como era de prever (84). La *Bazana* sería finalmente devuelta a España y desarmada el 9 de julio de 1592 (85).

Medrano, como hemos dicho, en principio consideró irrecuperable su capitana y recomendó el 3 de agosto que se quemase el casco, solución que también pretendía aplicar Arriola y que no comprendía el Consejo de Su Majestad. El rey ordenó a Bernardino de Mendoza el 7 de agosto que gestionase con el monarca francés la devolución de las galeras, encargo que el embajador cumplió satisfactoriamente. A la vista de las intenciones francesas de devolver la galera capitana, Felipe II ordenó su traslado a La Coruña en conserva de la *Princesa*, siguiendo las órdenes de Medrano. La capitana sería reflotada hacia el 10 de agosto y trasladada a Bayona. A mediados de octubre aún permanecía allí, y no pasó a San Sebastián hasta finales del mismo mes, aunque con daños de tal entidad por rotura de la crujía que Medrano insistió en su propuesta de quemarla; no obstante, el rey ordenó que se estudiase la conveniencia de su reparación, por si podía ser de utilidad, consultando previamente con Juan de Cardona. La decisión final adoptada fue el desguace ordenado por el Rey el 22 de noviembre a la vista del mal estado de la capitana (86).

(84) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-92, 95 y 109.

(85) AGS, CS, S. Serie, leg. 296, s.f.. El mismo Arriola envió una relación de los pertrechos, artillería y bastimentos de la *Bazana*, asimismo varada en el bocal viejo de Bayona (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 236-72). Achacó la pérdida de las galeras ante todo a su vejez, aunque pudieron haber tomado los puertos de Guetaria, la concha de San Sebastián, Pasajes o Fuenterrabía, «pues pasaron a vista de aquí» (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-107). Como era de esperar, la mayoría de los esclavos y forzados escaparon y tan sólo fueron rescatados algunos; entre los esclavos huidos de la *Bazana* se encontraba uno inglés que hizo unas polémicas declaraciones y tuvo una actuación que pudo costarle cara. El virrey de Aragón, conde de Sástago, solicitó al de Navarra, Luis Carrillo, que recuperase los forzados de las galeras (AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-180). Bernardino de Mendoza recomendó no reclamar los esclavos turcos que aparecieran en Francia, debido principalmente a las estrechas relaciones que este reino mantenía de antiguo con el sultán (AGS, E-Francia, leg. K-1567-131). El rey ordenó el 13 de agosto que la gente recuperada de las galeras se enviase a La Coruña en los navíos con bastimentos que iba a despachar Arriola; y, en efecto, salieron el 17 de septiembre, al mando de Fernando Gallinato, escoltados por la galera *Princesa*, pero tuvieron que regresar de arribada por el mal tiempo (AGS, GA, sec. M. y T., legs. 226-179, 227-66 y 67 y 232-41 y 61).

(86) El gobernador francés reclamó el pago de los gastos ocasionados por la recuperación de la galera.

La *Princesa*, tal como había sospechado Medrano, entró de arribada en Blavet (Lorient, Bretaña francesa) el 27 de julio y, tras aderezarse algo, salió a la mar el 16 de agosto. El día 19 se batió durante cuatro horas contra dos navíos franceses de La Rochela, y el 20 por la mañana llegó a Pasajes (87).

Cerralbo reclamó al rey, el 12 de septiembre, que enviase a La Coruña a la galera *Princesa* para reunirla con la *Diana*, lo que ya tenía previsto realizar Francisco de Arriola, con bizcocho, armas y hierro destinados a La Coruña y Lisboa. La salida de la *Princesa* se retrasó por el mal tiempo, lo que dio lugar a Medrano para informar al Rey, el 16 de septiembre, de que los franceses pretendían devolver su capitana; el monarca ordenó que, en caso de poder navegar, pasase a La Coruña a remolque de la *Princesa* siguiendo las órdenes de Medrano, lo cual confirmó el 26 de septiembre. Como el monarca había ordenado el 13 de agosto que la gente recuperada de las galeras se enviase al mismo puerto en los pataches con bastimentos que iba a despachar Francisco de Arriola, éstos salieron el 17 ó 18 de septiembre, al mando de Fernando Gallinato, escoltados por la galera *Princesa*, pero tuvieron que regresar de arribada por el mal tiempo. Según Vanegas, la galera fondeó en Laredo el 30 de septiembre, justo a tiempo para remolcar el galeón *San Martín* hasta Santander, tras la reciente arribada a Laredo de los restos de la armada una vez finalizada la campaña de Inglaterra. Hacia el 20 de octubre estaba en San Sebastián (El Pasaje). Por fin, el 15 de noviembre la *Princesa* entró en La Coruña, donde se encontraba la *Diana* desde el 6 de agosto. Llegó «muy quebrantada y rompida (*sic*) por tres partes de la cruzía».

Aunque el rey había dispuesto el 13 de agosto el traslado de la *Diana* a Lisboa, hacia el 20 de octubre la galera aún permanecía en el puerto gallego, lo que propició que ambas galeras participasen en las obras de fortificación del castillo de San Antón (La Coruña) y en los trabajos de salvamento de la nave *Regazona*, de Martín de Bertendona, perdida en la ría de Ferrol el 8 de diciembre de 1588. También colaboraron eficazmente, al mando de Juan de Pantoja, en la defensa de La Coruña, atacada por los ingleses de Norris y Drake en mayo de 1589 (88).

La galera, que había alcanzado su esplendor a finales del siglo XVI, con el éxito de la Santa Liga en el combate naval de Lepanto, las campañas de Navarino y Túnez y la conquista de las Azores, demostró ampliamente su vulnerabilidad durante la tentativa de la Gran Armada de 1588 para conquistar Inglaterra. Incapaces de afrontar las fuertes mareas del Atlántico, las galeras fracasaron en su modesta participación, no obstante los meritorios esfuerzos del capitán Diego de Medrano, así como de los mandos subalternos y de sus sacrificadas dotaciones.

Felipe II ejercía una indiscutible hegemonía política y militar en Europa a partir de la paz de Cateau-Cambrésis, suscrita entre España, Francia e Ingla-

(87) AGS, GA, sec. M. y T., leg. 226-115 y 116. Nada más llegar a Blavet fue socorrida por Bernardino de Mendoza (AGS, E-Francia, leg. K-1567-103 y B).

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

terra en 1559, hegemonía que fue consolidada ampliamente tras la anexión del reino de Portugal en 1580. El ulterior traslado hacia el Mar del Norte del centro de gravedad de la política continental, hasta entonces radicada en el Mediterráneo como consecuencia de la pugna entre Francisco I y Carlos V, significó el fin de la galera como unidad principal de combate en las armadas, que en lo sucesivo mantendrán el peso del poder naval en el océano Atlántico, vistas las insuficiencias mostradas en este ámbito oceánico durante la empresa de Inglaterra por este tipo de nave. Sin embargo, su empleo en el Mediterráneo se prolongó hasta las postrimerías del siglo XVIII, demostrando ampliamente la bondad de los servicios prestados durante siglos, lo que hace a las galeras merecedoras de ocupar un puesto notable entre la tipología de los buques que escribieron algunas de las mejores páginas de la historia naval.

Abreviaturas, siglas y signos convencionales empleados

AGI: Archivo General de Indias, Sevilla:

- Contratación.
- Filipinas.

AGS: Archivo General de Simancas, Valladolid:

-E: Secretaría de Estado (II):

Castilla: Corona de Castilla (Correspondencia).

Armadas y Galeras: Armadas y Galeras (Correspondencia).

Francia: Negociación de Francia (Correspondencia).

Nápoles: Negociación de Nápoles.

Génova: Negociación de Génova.

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

Sec. M. y T.:Secretaría de Mar y Tierra

(Cartas, consultas, despachos, decretos y memoriales).

- Contaduría del Sueldo (XVII):

S. serie: Segunda serie

(Armada de Inglaterra: Asientos y Cuentas).

AMM: Archivo Municipal de Málaga.

ANTT: Archivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

ASAV: Archivo Secreto Apostólico Vaticano.

BMO: *La batalla del Mar Océano. Corpus Documental de las Hostilida-*

des Navales entre España e Inglaterra (1568-1604). Jorge Calvar Gross, José Ignacio González-Aller Hierro, Marcelino Dueñas Fontán y María del Campo Mérida Valverde; cinco tomos publicados, Turner Libros, S.A., Madrid, 1988-1993.

BN: Biblioteca Nacional, Madrid.

CS: José Luis Casado Soto: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martín, 1988.

CODOIN: *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, Marqués de la Fuensanta del Valle, José Sancho Rayón y Francisco Zabálburu y Basabe, Madrid (1842-1896), 112 vols.

CSPV: *Calendar of State Papers and Manuscripts relating in English Affairs, existing in the Archives and Collections of Venice and other Libraries in Northern Italy*, Londres, H. M. Stationery Office, 1864-1940, 39 vols.

MGR: Manuel Gracia Rivas: «El motín de La *Diana* y otras vicisitudes de las galeras participantes en la Jornada de Inglaterra», en la Revista de Historia Naval, n.º 4, IHCN, Madrid, 1984.

JIGA: José Ignacio González-Aller Hierro; «La arribada de la Gran Armada a Galicia (junio-julio de 1588)», en el tomo LI de las publicaciones del Museo de Pontevedra, Pontevedra, 1997.

JKL: John Lnox Laughton: *State Papers Relating to the Defeat of the Spanish Armada*, Londres, 1894-1895. 2 vols.

MN: Biblioteca y archivo del Museo Naval, Madrid:
- SB: Colección Juan Sanz y de Barutell.

MORGA: *Antonio de Morga: Sucesos de las islas Filipinas*, Madrid, Editor Victoriano Suárez, 1910.

OM: Francisco-Felipe Olesa Muñido: *La galera en la navegación y el combate*, Barcelona, 1971, 2 t.