

ANTECEDENTES SOBRE LOS MEDIOS NAVALES DE FARNESIO

Fernando RIAÑO LOZANO
Capitán de corbeta

Introducción.

La Empresa de Inglaterra de 1588 ha sido ampliamente estudiada en todo lo referente a la Gran Armada. Pero poco se conoce sobre la *otra Armada*, la que Farnesio concentró en los puertos de Flandes para trasladar los tercios a través del Canal y el posterior desembarco en las costas inglesas, protegido por la Armada de Medina Sidonia. No se puede concebir un estudio completo de la Jornada de Inglaterra sin considerar esta fuerza naval que había de llevar el peso de la operación militar y de desembarco.

Los tipos de embarcaciones acopiadas por el Duque de Parma para la invasión de Inglaterra es tema poco estudiado, quizá por escasear las fuentes, tanto impresas como manuscritas (1). Las características detalladas de las naves, sus capacidades operativas reales y hasta las propias denominaciones se encuentran envueltas en una nube de vaguedades e imprecisiones que hacen difícil formarse una idea, medianamente rigurosa, de la composición y alistamiento de este importantísimo factor, de carácter determinante, en la compleja operación de desembarco que Parma había de ejecutar. La importancia de este estudio viene dada por las intenciones, expuestas por el propio Parma (2), de acopiar los medios navales precisos contando fundamentalmente con las embarcaciones y atarazanas del país.

Antes de afrontar el problema puede ser útil proceder a algunas aproximaciones previas mediante el estudio de los antecedentes directamente relacionados con él.

Con estas miras, los campos a considerar son dos muy concretos:

- La variadísima gama de embarcaciones flamencas, holandesas y ze-landesas existentes en los numerosos puertos y astilleros de la zona, merced al auge experimentado por la construcción naval y todo tipo de actividades marítimas en los Países Bajos durante el último tercio del siglo XVI.

(1) La documentación procedente de los legajos de *Contaduría General de Cuentas y Contaduría del Sueldo*, del Archivo General de Simancas, resulta, en sus primeros atisbos, bastante prometedora.

(2) Carta de 20 de abril de 1586 a Felipe II, punto 12: ... *pues hay tantas pleitas, brujas y otras barcas apropiadas al negocio en estas Provincias que bastarán... y con los bajeles de armada que hay y los que se pueden armar de aquí allá prosiguiendo en armarlos poco a poco...*

- Los diferentes tipos de buques empleados por el Ejército de Flandes en sus operaciones navales en el período próximo a la Empresa de Inglaterra, pero lo suficientemente amplio como para permitir un acopio significativo de datos.

Forzado por la amplitud del tema, y para mantenerlo dentro de unas dimensiones adecuadas, se considerará sólo el primer campo y, dentro de él, únicamente las embarcaciones directamente relacionadas con el objetivo principal y de origen netamente flamenco u holandés.

Quedará para una ocasión posterior el estudio del otro campo, sin perjuicio de hacer ahora alguna esporádica incursión en él cuando la necesidad de complementar determinados datos lo requiera.

Embarcaciones características de los Países Bajos.

A pesar de las dificultades inherentes al establecimiento de una clasificación en materia tan variada y confusa como ésta, cabe en principio agrupar a las embarcaciones del período considerado en cinco grandes clases, en las que solamente se relacionan las que nos interesan:

- Con capacidad oceánica: *Vlieboot*.
- Costeros o de cabotaje: *Boeijer, Smak*.
- De aguas interiores y fluviales: *Heude, Pleit, Damlooper*.
- De carácter militar: *Kromsteven, Gallei*.
- Pesqueros de altura: *Buss o Haringbuis, Hoeker*.

Conviene insistir en que esta relación es muy aleatoria, pues los tipos mencionados variaban frecuentemente sus capacidades y cometidos alterando tonelaje y aparejo. Además, en el caso concreto de los buques de guerra, es bien sabido que cualquier embarcación mercante o pesquera, oportunamente artillada y guarnecida, puede entrar en combate con la misma determinación que los más aguerridos galeones de armada.

El «Vlieboot».

Este tipo de buque alcanzó gran difusión y nombradía y, tal vez a causa de ello, originó también notable confusión acerca de su procedencia y características principales.

En cuanto al nombre, no parece ofrecer dudas su directa relación con el *filibote*, *felibote* o *filipote* español; el *flyboat* inglés; el *flibot* francés, y el *fliboto* italiano (3); pero a partir de aquí finalizan las certezas, ya que en su definición hay quien dice que se trata de una *voz inglesa*, aunque más adelante admite que para otros autores es *holandesa*. Esta versión de su origen inglés está muy extendida, justificando la etimología de *flyboat* —bu-

(3) O'Scanlan; Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, 1831. Voz: Filibote.

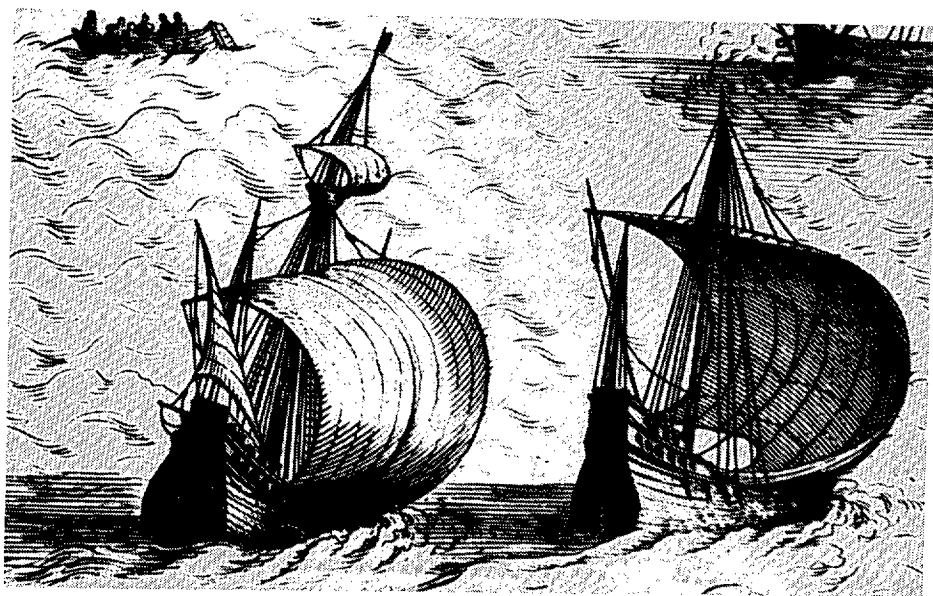


Figura 1.—Vlieboóts o Filibotes

que mosca— en la agilidad y ligereza de estos pequeños navíos. No obstante, otros estudiosos de la arquitectura naval holandesa (4) no admiten discusión sobre su procedencia. *Vlie* es el nombre del canal principal que une el mar de Zuyder con el del Norte, y el *vlieboot* fue inicialmente utilizado en esa zona para barquear mercancías desde las aguas profundas de la mar exterior a las superficiales de los puertos del Zuyderzee.

Pero la controversia no queda limitada a la denominación y origen, sino que alcanza también a las características. Valgan tres muestras:

- O'Scanlan, en su diccionario, dice que se trata de una *embarcación aurcada de unas cien toneladas* y que *Veitia* escribe «felibote» y dice que por otro nombre se llama «pingue». La definición de *pingue*, en la misma obra es: *Embarcación latina muy usada en el Mediterráneo y en su aparejo parecida al jabeque, del que sólo se diferencia en ser más alterosa, más llena de proa y de mayor calado.*
- Fernández Duro transcribe también otra definición de D. José de Veitia (5). «*Pingues*» y «*felibotes*»: *Son unos navíos de pozo que no tienen llana la popa, sino con roda en ella como en la proa, por lo cual se llaman navíos de dos rodas y son planudos y de poco puntal*

(4) Unguér, Richard W.: *Dutch Shipbuilding Before 1800*. Amsterdam, 1978.
Crone, G. C. E.: *Dutch Yachts, Inland Ships, Fishing-Craft, and small seagoing Ships*. Amsterdam, 1939. (Versión extractada y traducida al inglés.)

(5) *Disquisiciones Náuticas*. Tomo V. Madrid, 1880, p. 117. (Definiciones de embarcaciones tomadas del *Norte de la Contratación de Indias Occidentales*. Sevilla, 1672, de D. José de Veitia.)

con que sólo tienen de bueno el ser de menos riesgo para montar barras y bajos; pero en lo demás son embarcaciones de poca defensa para la guerra y de mal aguante para los temporales.

- Finalmente, en una obra actual se escribe (6) «filibote» o «filipote»: Embarcación del siglo xvii de los holandeses, estilo de urca de popa redonda y dos palos con vela de cuchillo, para descubiertas.

Aunque las citas hayan resultado algo farragosas, se trata con ellas de hacer patente la gran confusión acumulada sobre las características de este buque por los diferentes tratadistas españoles.

Sin embargo, siguiendo a Unguer, se obtiene una idea del *vlieboot* muy diferente a las anteriormente expuestas.

Tanto él como Crone lo clasifican como buque con capacidad oceánica, aunque eran por lo general pequeños y superaban rara vez las 100 toneladas. Se sabe de algunos que en la última década del siglo xvi hicieron navegaciones transatlánticas desde España al Nuevo Mundo y en más de cien ocasiones, durante este período, sobrevivieron a tan larga y peligrosa travesía (7), lo que prueba sus magníficas condiciones marineras. No obstante, no fueron usuales ese tipo de viajes, sino los de cabotaje entre los puertos del mar del Norte.

La característica más acusada era el diseño del casco; como todos los buques holandeses, era de escaso calado y fondo plano con una pequeña quilla; su popa, llana y bastante alterosa, contrastaba con la proa, redonda y el castillo muy raso; la manga, bastante ancha, favorecía su capacidad de carga. Llevaba, por lo general, aparejo de dos palos; el mayor cruzado con vela mayor y una gavia; el mesana aparejaba una vela latina y con frecuencia, sobre ella, una pequeña vela cuadra envergada en una especie de perico o sobremesana; también solía llevar una cebadera bajo un pequeño bauprés.

Breughel (8) dibujó a mediados del siglo xvi una serie de grabados de tema náutico con gran rigor técnico marino, en los que se pueden identificar claramente dos *vlieboot* como el descrito, con las ligeras modificaciones de carecer de gavia o de perico que pueden observarse (fig. 1).

Este es pues, en opinión del autor, el tipo de buque tan profusamente empleado por los rebeldes holandeses y con el que contaba Parma como *baxel de armada*, entre otros, para proteger el paso de las embarcaciones de transporte de tropas.

El «Boeijer».

El *boeijer* o *boyer* apareció en el siglo xv como una embarcación de fondo plano, rasa y de escaso calado; prácticamente una embarcación fluvial.

(6) Manera Regueyra, Enrique (y varios autores más): *El Buque en la Armada Española*. Madrid, 1981. p. 395.

(7) Unguer, op. cit., p. 36.

(8) Pieter Breughel (*El Viejo*). Colección de Grabados. Sig. BP 284. Lám. 64. Biblioteca Palacio Real. Madrid.

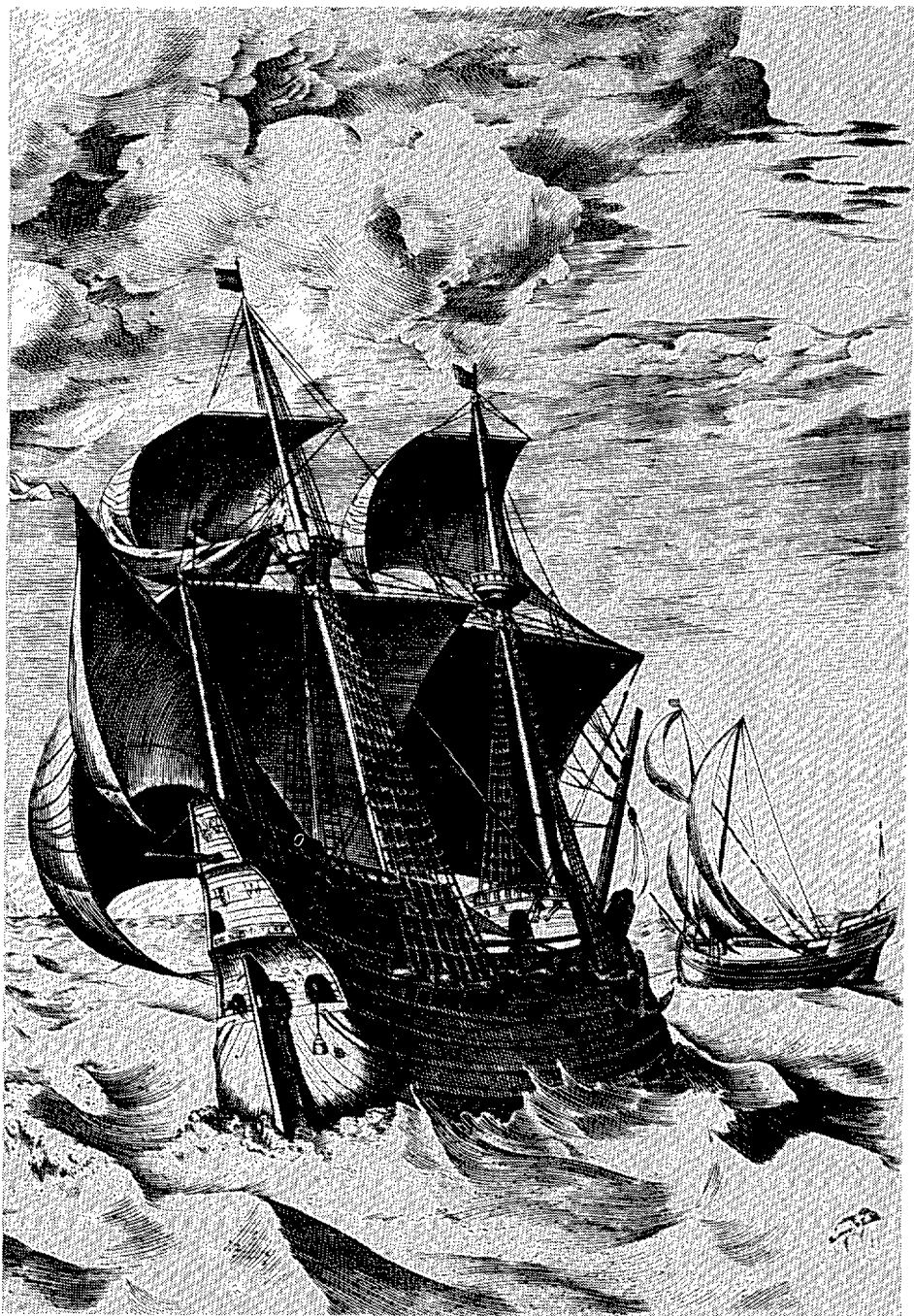


Figura 2.—Bocijer o Boyer en segundo plano.

En la siguiente centuria fue evolucionando y convirtiéndose en un buque de mar; conforme fue creciendo el tonelaje, lo hicieron las dimensiones del casco y superestructura, así como la complejidad de su aparejo.

En esta evolución del casco es probable que perdiera el fondo totalmente plano inicial, pero sin duda aún era capaz de entrar en puertos de poco calado. El tonelaje más corriente era de unas 100 toneladas, pero podía alcanzar las 130 o no pasar de las 50 en los pequeños. Llevaba cubierta corrida para proteger la carga y sus dimensiones usuales hacia 1560 eran: unos 20 metros de eslora, 6 de manga y 2,5 de calado. La relación eslora-manga, superior a 3:1, le situaba en la tendencia general en su época de buques relativamente alargados. El casco era de construcción robusta y forrado a *plan*, la proa redonda y el castillo raso y la popa también usualmente redonda, pero con espejo llano y la toldilla algo alterosa.

Lo más original de este buque era el aparejo. Arbolaba dos palos principales, mayor y mesana, y llevaba también un pequeño bauprés y un botolón a popa para afirmar el puño de escota de la vela latina. El palo mesana iba situado muy a popa, prácticamente pegado al codaste. Otro elemento fundamental del aparejo, asociado al palo mayor, era una larga percha o verga volante, afirmada al pie del mismo mediante un estrobo que permitía el giro, y formando un ángulo de unos 45° con él.

Este aparejo es el de la clásica vela de abanico o tarquina que, como se sabe, es de cuatro relingas, de las que la caída de proa va envergada al palo y se despliega, metiendo en una gaza que tiene en el puño de pena el penol de la percha.

Aunque existieron diferentes tipos de aparejos veleros en el *boeijer*, el más característico podría ser: aparejo cruzado en el palo mayor con vela mayor y gavia, aparejo de abanico (también en el mayor), vela latina en el mesana y un pequeño foque envergado en el estay de más a proa. Se trata, sin duda, de un aparejo muy original y característico que afortunadamente se puede aún contemplar gracias a otro magnífico grabado de Breughel (fig. 2) que en segundo plano muestra claramente el aspecto de un *boeijer* en 1567 —que es la fecha impresa en la parte inferior del espejo de popa del otro buque representado— (9).

Fue precisamente hacia esa época cuando alcanzó su mayor difusión, decreciendo luego paulatinamente para ser reemplazado en la década de 1590 por el *vlieboot*.

El «Smak».

Las referencias sobre este tipo de embarcación son muy escasas, se sabe únicamente que se aplicaba esta denominación a los *boeijer* pequeños y que su característica vela de abanico se hizo tan popular que, además de conocerla por su nombre genérico de *sprietzeil* llegó a llamársela también *smakzeil*.

(9) Op. cit., lám. 63.

De estos pocos datos puede deducirse que el *smak* debió ser una embarcación de entre 40 y 50 toneladas de arqueo, unos 15 metros de eslora, 5 de manga y escasamente 2 de calado. Las formas del casco muy parecidas o iguales a las del *boeijer* y la cubierta corrida.

El aparejo incluiría, desde luego, una vela de abanico y también con seguridad, un pequeño mesana con su aparejo latino, por ser los dos palos característica típica de este tipo de embarcación. Sin embargo, es muy probable que el palo mayor ya no fuera cruzado, por representar la mayor y la gavia excesiva superficie vélica alta para ese tonelaje. En cuanto al pequeño foque, sí es posible que lo mantuviera por no constituir problema serio ni en la maniobra, ni en la tensión sobre el palo mayor.

No se ha conseguido localizar ninguna representación gráfica de esta embarcación y por tanto habrá que remitirse nuevamente a la de la figura 2, haciendo mentalmente las modificaciones y reducciones apuntadas en el párrafo anterior.

El incluir en esta relación un modelo tan poco definido y no mencionado —al menos expresamente— en los medios navales de Parma se justifica por constituir un nexo de unión entre los buques menores de cabotaje y los mayores de aguas interiores, entre los que se encuentra el *heude*.

El «Heude».

Se trata de una embarcación de características también poco conocidas.

Para Crone (10) está incluida en el grupo de *aguas interiores*, pero afirma que es la mayor y que realizaba también navegaciones costeras. La clasifica como buque de carga de empleo frecuente en los estuarios del Mosa y el Escalda y añade que esta denominación también se aplica a un tipo más grande que cruzaba incluso el Canal hasta Inglaterra. Finaliza diciendo que una forma más anticuada de *heude* o *heu* es *hoy*, denominación en uso aún en Gran Bretaña.

Unguer (11) la clasifica también como la mayor —...*abarcando desde el «vaneschuitje» de 6 a 8 Tns., hasta el «heude» de más de 40...*—, entre la variada pléyade de los *schuit* (embarcaciones costeras interiores y fluviales). Añade además el dato significativo de que *no era muy diferente del «boyer»*, aunque sí, por término medio, menor que él. Tenía superestructura en castillo y toldilla; y a popa un yugo trapezoidal considerable.

En cuanto al aparejo, admite que era de dos palos, ya que se refiere al mesana como: *situado ligeramente más hacia proa que en el «boyer»*.

Se trata, según la opinión de estos dos autores modernos, de un buque muy similar al *smak* y por tanto, con capacidad para adentrarse en las movidas aguas del Canal.

Convendrá ahora investigar qué dicen los diccionarios especializados:

(10) Op. cit., pp. 6 y 7.

(11) Op. cit., pp. 35 y 53.

O'Scanlan consigna dos voces, una inglesa, «*hoy*»: *barco de pasaje de una sola cubierta y de un solo palo*, y otra francesa, «*Heu*»: *barco pequeño holandés que principalmente se emplea en la conducción de pasajeros*.

Por otro lado Winkelman, un autor holandés del siglo XVIII (12), en un diccionario holandés —francés con cierta especialización marinera, anota la Voz «*Hui*»: *tipo de embarcación utilizada en los alrededores de Bruselas y Amberes para transportar mercancías*.

Continuando con la búsqueda de denominaciones similares o afines, se encuentra al cronista italiano Campana (13), que, hablando de los buques de Farnesio, menciona a *cerca de cien pequeños navíos, menores que los «marceliane» (14), que se llaman «huede» y son apropiados para transportar soldados*; y continúa (en traducción libre del original): *Y para el servicio de estas embarcaciones había hecho ampliar el canal de Ypres, por donde navegaron de Amberes a Gante y desde allí a Brujas; preparó también más de setenta «nassaidi», capaces de transportar cada una treinta caballos*.

El párrafo es importante y merece ser considerado con cierto detenimiento.

En primer lugar, parece que Campana se encuentra con un tipo de buque completamente desconocido para él y transcribe su nombre equivocando el orden de dos letras: donde ha leído *heude* pone por error *huede*. Además, como testigo presencial que ha visto esas extrañas embarcaciones, busca para describirlas una referencia conocida para sus lectores (el libro está en italiano): un buque habitual en el golfo de Venecia, de forma sin duda parecida al flamenco, pero mucho mayor, puede llegar a las setecientas toneladas. Este detalle es revelador, pues da a entender claramente que sus *huedes* son navíos pequeños, desde luego; tal vez con menos de la décima parte de tonelaje que las grandes *marceliane*; pero lo que no cabe duda es que son auténticos buques, con hechuras y aparejo de navíos, pues si se tratase de lanchones, gabarras o barcas chatas, jamás hubiera tomado esa referencia aclaratoria.

En segundo lugar, menciona un recorrido por canales interiores, para hacer llegar esos buques a sus puertos de concentración y a continuación se refiere a las *nassaidi* (embarcación desconocida para el autor) en número de más de setenta. El tipo de carga que asigna a estas embarcaciones y su capacidad hace pensar en una especie de barcas o lanchones con plataformas aptas para transportar ganado.

Finalmente, y aunque sea adelantar acontecimientos, es obligado mencionar algunos datos insertos ya en los preparativos de la Empresa de Inglaterra.

(12) Winkelman, O. R. F. W.: *Nederduitsch en Fransch Woordenboek*. Utrecht, MDC-CLXXXIII.

(13) Campana, Cesare: *Della guerra di Fiandra*. Vicenza, MDCII, p. 102.

(14) Según O'Scanlan: *Marsiliana: ... buque de popa llana y de muchos redondos en la proa, que navega en el golfo de Venecia y costas de la Dalmacia y los hay hasta del porte de setecientas toneladas*.

ANTECEDENTES SOBRE LOS MEDIOS NAVALES DE FARNESIO

Juan Bautista Piata, en 24 de junio de 1586, informa de palabra lo siguiente (15): *Las «pleitas» son de 60 a 70 pies de largo y 15 a 20 de ancho, no pescan más de tres pies de agua, pueden llevar gente debajo y encima de cubierta que la tienen e irán en cada una de ellas 200 hombres, las «huyas» son algo más cortas y más anchas, en todo lo demás conformes...*

Haciendo abstracción de los escasos conocimientos marineros que traslucen los comentarios del ingeniero Piata, conviene retener sólo el dato de que las dimensiones de eslora (unos 15 m.) y manga (del orden de 5 m.) de las huyas son similares a las que se estimaron para el *smak* y, por tanto, al *heude*.

Por otro lado, Farnesio, en carta a Felipe II de 21 de diciembre de 1587, escribe lo siguiente (16): *... que son todas las «pleitas» y «huyas» de las riberas de la Escalda, de la Delha y de la Lisa, con hacer cortar un canal desde nuestro fuerte de Irendich hasta el brazo de mar que divide la tierra firme de Flandes de las islas de Hosburg y de Casant y va a dar en el de la Esclusa con intención de que los dichos bajeles subiendo del Sasso... pudieren más fácilmente llegar seguros a dicha Esclusa... (Y más adelante contabilizando los navíos y bajeles que tiene prontos, añade): ... hay en Durquerque y Neoport 74 de diferentes suertes y porte y todos hechos para andar en la mar, 150 «pleitas» y 70 «huyas» de estas riberas que se juntarán en la Esclusa de donde han de salir que aunque no sobran bastan para llevar la gented y municiones...*

Es decir que Farnesio está relatando de primera mano los trabajos emprendidos para concentrar sus embarcaciones de transporte en La Esclusa (eludiendo Flesinga) y cuántas y de qué tipo, piensa acumular.

Cotejando estos datos con los de Campana, y a despecho de los números, que no son significativos, lo que resulta patente es que los *huedes* tienen que ser las *huyas* y las *nassaidi* las *pleitas*.

Vaya en apoyo de esta aseveración, toda la serie de denominaciones anteriormente expuestas. Ya que se ha convenido en que *huede* tiene que ser *heude*, escrita erróneamente, y que *heude* también se dice *heu* y *hoy*, y recordemos también la voz *hui*. Con todo ello, no es aventurado admitir que tanto fonética como etimológicamente, las palabras *heu*, *hoy* y *hui* se corresponden totalmente con la españolizada *huya*.

No es preciso insistir en la importancia de la conclusión a que se ha llegado, pues de acuerdo con ella, las 70 *huyas* acopiadas en diciembre de 1587 (que en el verano de 1588 serían probablemente más) no serán las embarcaciones *rasas*, *chatas* y *para andar*, *por estas riberas* y *no por la mar* de las que tan a menudo se lamentaría Farnesio, sino unos pequeños buques con un tonelaje, casco y superestructuras de cierta entidad, un aparejo similar al del *boyer* y en definitiva una capacidad marinera nada despreciable.

(15) A. G. S.: *Estado*, leg. 590, fol. 126.

(16) A. G. S.: *Estado*, leg. 592, fol. 149.

El «Pleit».

Todas las consideraciones anteriormente hechas para llegar a asimilar *heude a huya* son en este caso, por fortuna, inútiles, ya que resulta obvio que el *pleit* flamenco es, sin duda, la *pleita* españolizada.

Crone considera al *pleit* como una embarcación de origen muy antiguo, conocida ya en el siglo XIII. La clasifica entre las de aguas interiores, pero admite que puede también emplearse en navegaciones costeras, siendo embarcación características de Flandes y Zelandia, donde todavía hoy día puede vérselas navegar dando pruebas de una longevidad de siete siglos.

También Winkelman la menciona en su diccionario definiéndola escuetamente como: *balsa, barca chata de río o batea*.

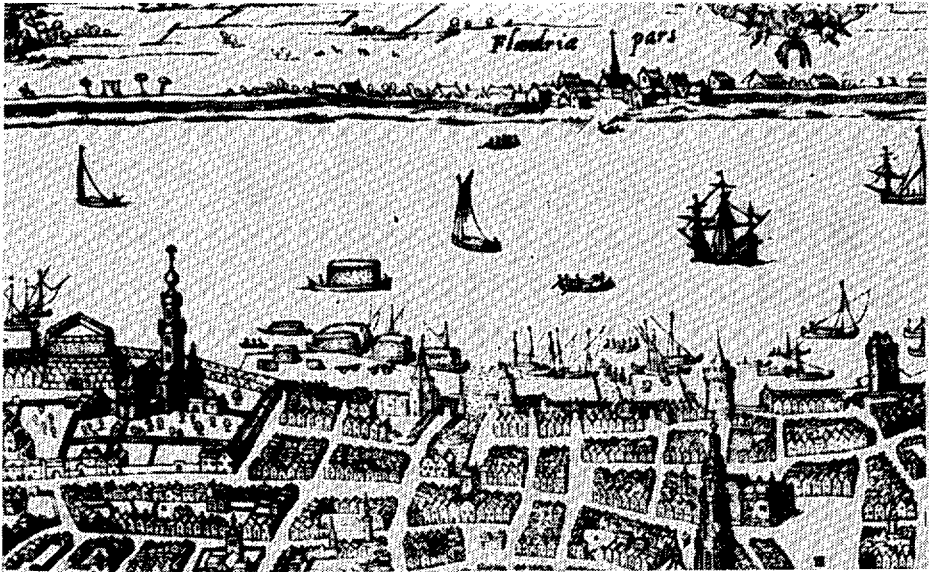


Figura 3. —Pleit o Pleita.

Algo más explícitos son los autores españoles. Así Fernández Duro (17) las define como *barcas prolongadas que admiten mucha carga y suben los ríos a la sirga o a remolque*; y Trillo (18) como: *barcas muy prolongadas y que pescan muy poca agua y con la menguante pueden hacer viaje*.

El dato sobre la sirga es muy interesante y queda ampliado por la información existente en la documentación administrativa procedente de Simancas, ya mencionada en la introducción (19), en la que figura la adquisición

(17) Fernández Duro. Cesáreo: *Armada Española*. Tomo II. Madrid, 1972.

(18) Trillo, Antonio: *Historia de la Rebelión y Guerra de Flandes*. Libro segundo. Madrid, 1592.

(19) A. G. S.: *Coniadura de Suelos*. No consta legajo ni folio.

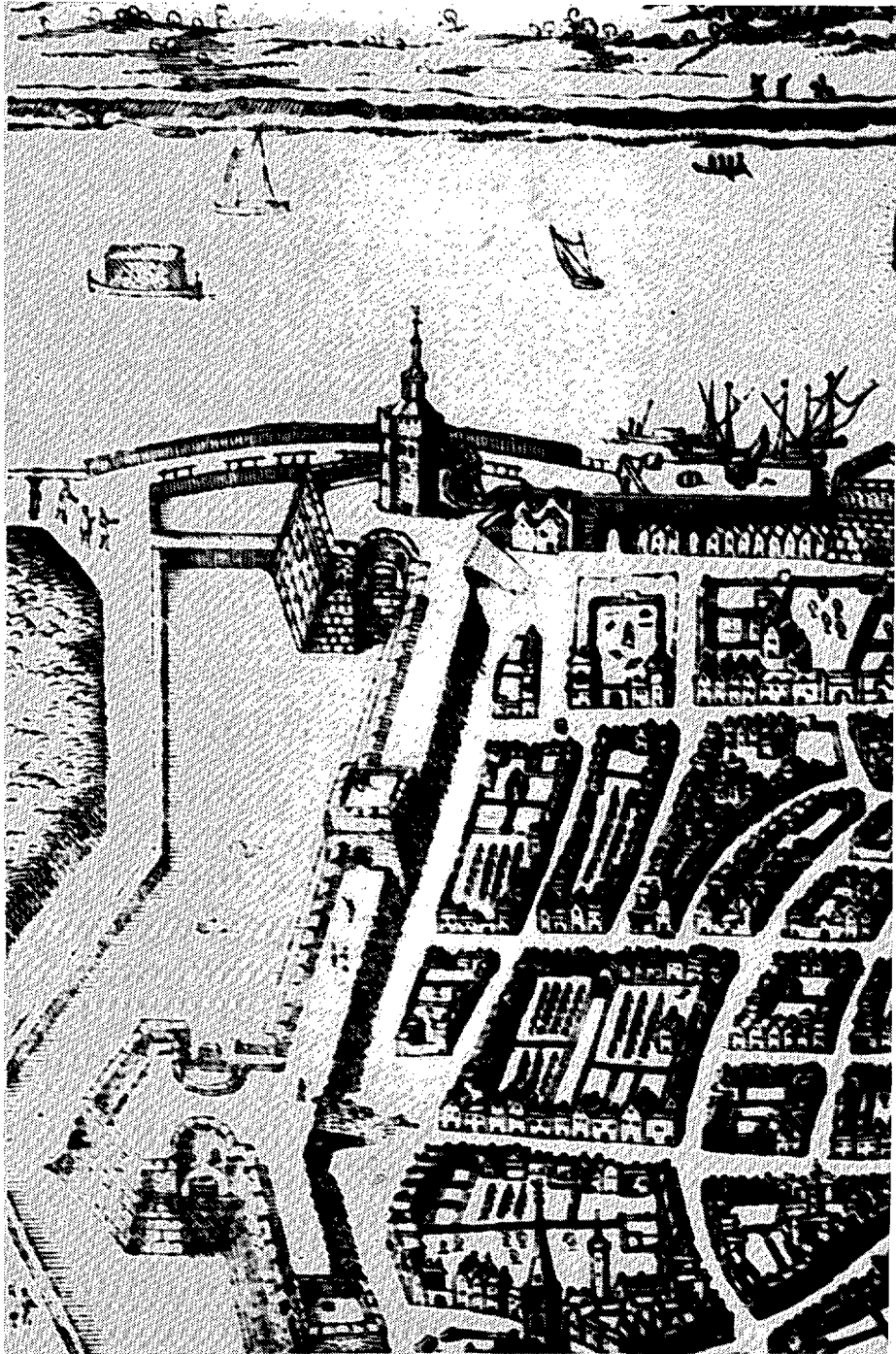


Figura 4.—Pleit o pleita.

de 28 botadores con sus garfios para servicio de las pleitas. Según O'Scanlan, la voz *botador*, en su segunda acepción significa: *Palo largo o varal con que los barqueros hacen fuerza en la arena para desencallar o para hacer andar los barcos*. Es decir, que su carácter fluvial y de navegación por canales queda plenamente demostrado. Es posible que, como dice Crone, en ocasiones, y convenientemente aparejada, una pleita pudiese hacer alguna navegación costera, pero se trataría de simples excepciones, pues, por puro diseño, su cometido principal tuvo que ser de aguas interiores.

Consta documentalmente la utilización de este tipo de embarcaciones como pontones y barreras en los asedios de Amberes y La Esclusa y de ahí pueden obtenerse nuevos datos sobre sus dimensiones que depuren los proporcionados por Piata. Estrada (20) lo cifra en *larga cada una de sesenta y seis pies y ancho doce*, es decir, una relación eslora-manga de 5,5 metros. Prácticamente concuerda con él Van Hasselt (21), que anota sesenta pies de eslora y doce de manga.

Como se ve, ambos difieren de Piata, sobre todo en la relación eslora-manga, que para este último llega a ser 3,5:1. La falta de rigor marinero de Piata, ya apuntada al hablar de las *huyas*, y las pruebas gráficas que se aportarán, nos inclinan a desestimar su versión, en el sentido de que exageró la manga.

Por lo tanto, se concluye que el *pleit* o la *pleita* fue una embarcación eminentemente fluvial, con una elevada relación eslora-manga y calado mínimo. Sus dimensiones aproximadas serían de unos 20 metros de eslora, de 3 a 4 de manga y un calado aproximado de un metro. La propulsión habitual tuvo que ser la sirga u otras formas de remolque, ayudadas por la impulsión con botadores y sólo esporádicamente arbolarían un sencillo aparejo de fortuna para valerse del viento.

Pudiera muy bien tratarse entonces de las embarcaciones representadas en las figuras 3 y 4, que son una borrosa ampliación obtenida de una panorámica de la ciudad de Amberes (fig. 17), probablemente del siglo XVI (22). En todas ellas se puede ver un cargamento igual, posiblemente de heno u otro tipo de pienso para ganado (23). A simple vista se aprecia una relación eslora-manga elevada, que permite aplicarles el calificativo de *muy prolongadas* que les diera Trillo.

(20) Estrada, Famiano: *Segunda Década de las Guerras de Flandes*. París, 1633, tomo I, fol. 331.

(21) Van Hasselt, M.: *Historia de Bélgica y Holanda*. Barcelona, 1844, p. 367.

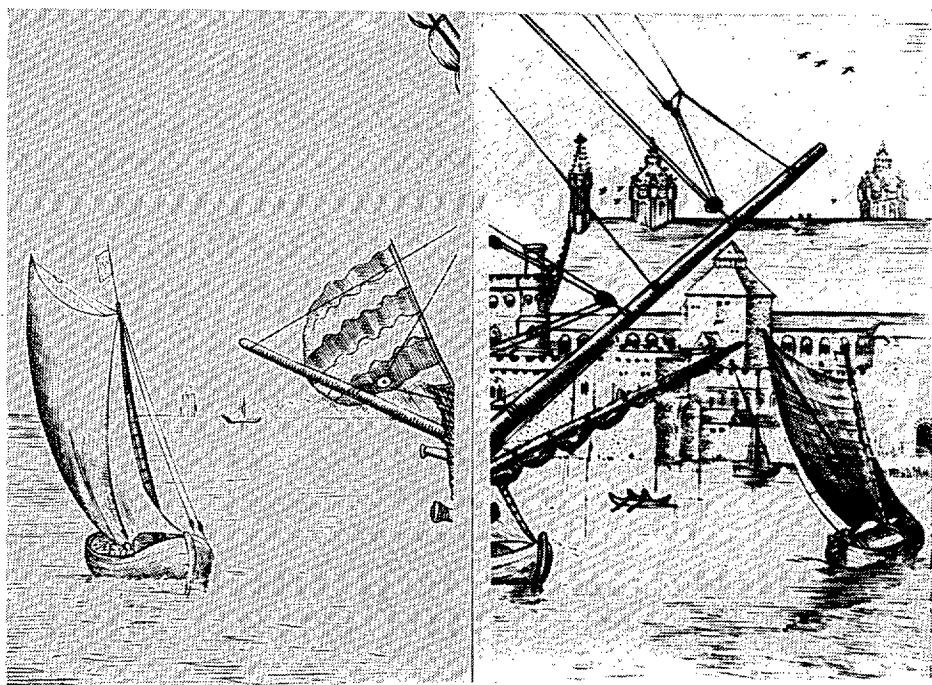
(22) Grabados: *Varias Estampas*. Sig. 113, lám. 161. Biblioteca Palacio Real. Madrid.

(23) Es muy interesante incluir aquí, en apoyo de lo dicho, la descripción que hace de las *pleitas* Carnero —Contador de los Ejércitos de Flandes de 1585 a 1597 y, por tanto, testigo presencial—: *...son unos bajeles chatos en que se navega por los ríos de los Estados con leña, heno y otras mercaderías...* Carnero, Antonio: *Historia de las Guerras Civiles que ha habido en los Estados*. Bruselas, 1625, p. 130.

El «Damlooper».

Por falta casi absoluta de datos, es preciso acudir a la etimología de la palabra. *Dam* significa *dique* y *looper*, *corredor*, es decir, se trata de una embarcación genuina de los canales que, como se sabe, estaban frecuentemente cortados por diques.

Según relata Crone (24), la mayor parte de los grandes canales flamencos y holandeses disponían de compuertas inundables para salvar los desniveles, pero los pequeños canales no. De esta manera era preciso contar en ellos con un aparejo especial, una especie de cabrestante, para izar las embarcaciones y hacerlas salvar el desnivel.



Figuras 5 y 6.—Damlooper.

Esta clase de instalaciones era muy frecuente en los pequeños diques de separación, pero lógicamente las embarcaciones que las utilizaban no podían sobrepasar un cierto tonelaje, más bien pequeño. Esta circunstancia es la que, al parecer, originó el tipo de embarcación de que se trata.

Winkelman, en su diccionario, la describe como *embarcación característica del país, pequeña y de un solo palo*, y O'Scanlan proporciona la acepción francesa de *damlooper*, que es *damelopre: embarcación holandesa muy chata para navegar en los canales interiores*.

(24) Op. cit., p. 17.

Existe una posibilidad remota, aunque sugestiva, de ampliar algo tan escasos datos, relacionando al *damlooper* con otro tipo de embarcación utilizada por el ejército de Flandes: los *dromedales*, mencionados por Fernández Duro en su *Armada Española* (25). Es el único autor en el que se ha encontrado esta referencia y aunque la asimilación de *dromedale* a *damlooper* no es realmente fácil, puede intentarse la siguiente pirueta lingüística: tomando las acepciones holandesa y francesa y admitiendo un no pequeño trabalenguas que transpusiese la letra r de la sílaba final a la primera de la palabra españolizada, se encuentra una cierta semejanza fonética, que tal vez pudiera ser explotada en un posterior trabajo, cuando se trate con más detenimiento, el segundo antecedente mencionado en la introducción.

Lo que no cabe duda, en definitiva, es que se trata de una embarcación característica de aguas interiores, de pequeño tonelaje y un solo palo, lo que permite aplicarle las características generales expuestas por Unger, para la amplia gama de los *schuifs* (26):

- Fondo plano, calado mínimo, y en ocasiones una orza lateral abatible.
- Casco robusto forrado a tingladillo y forma de las llamadas *de dos rodas*.
- Relación eslora-manga elevada.
- Muy maniobreros a la vela, gracias a la adopción del aparejo de cuchillo, consistente, por lo general, en vela de abanico y foque.

De tal manera que un *damlooper* debió ser una embarcación muy semejante a las de las figuras 5 y 6, tomadas también de los grabados de Breughel ya mencionados.

El «Kromsteven».

Al *kromsteven* o *crompster* lo menciona Unger (27) como pequeña embarcación holandesa de carácter netamente militar y no aporta sobre ella más dato que considerarla incluida dentro del tipo genérico de los *schuif*.

En este caso, al contrario que el del *damlooper*, la relación entre el *kromsteven* y la embarcación ampliamente utilizada por el ejército de Flandes, conocida como *cromensteven*, *gromestal* o *promestebe*, es clara e inmediata. Ahora bien, se trata de una embarcación militar que por su tamaño estaba probablemente circunscrita a operar en aguas interiores o, como mucho, en los estuarios del Escalda y el Mosa. Por tanto, es difícil que Parma contara con ella como embarcación de escolta para la Empresa de Inglaterra. De hecho, a partir del final de la década de los setenta, no se ha encontrado mención alguna sobre la misma en relación con el ejército

(25) Op. cit., tomo II, pp. 278 y 279.

(26) Op. cit., pp. 35 y 53 a 55.

(27) Op. cit., p. 34.

imperial, ni tampoco se la nombra expresamente en los intensos preparativos navales de Farnesio en el bienio 86-88.

Es preciso resaltar el *expresamente*, porque por otro lado, un autor inglés, Boulind, en un documentado artículo (28), afirma que el *kromsteven*, el *heude* o *hoy* y el *smakzeil* eran un mismo tipo de buque y para hacer esta aseveración se basa en fuentes holandesas e inglesas casi incontrovertibles.

El buque que describe Boulind ya no se trata de un *schuit*, ni siquiera de los grandes, sino de una nave de mediano tonelaje (entre 150 y 200 Tns.), fuertemente artillada y con un aparejo similar al del *boeijer*. Es decir, muy similar a la representada en la figura 7, tomada por Moore (29) de las cartas del *Speculum Nauticum*, de Lucas Wagenaer; o quizá, más parecida aún al *galeoncete* (fig. 8) de la famosa serie de Monleón.

Todo ello concuerda en parte con las asimilaciones anteriormente hechas aquí entre el *boeijer*, el *smak* y el *heude*, pero aplicado a un tipo de buque sobredimensionado, de mayor tonelaje y más potente. Tal vez, la clave de estas diferencias se encuentre en el *bache* naval experimentado por el ejército de Flandes entre 1574 y 1586, en el que la carencia casi absoluta de medios navales impide que los pequeños *cromenstevens* de Mondragón y

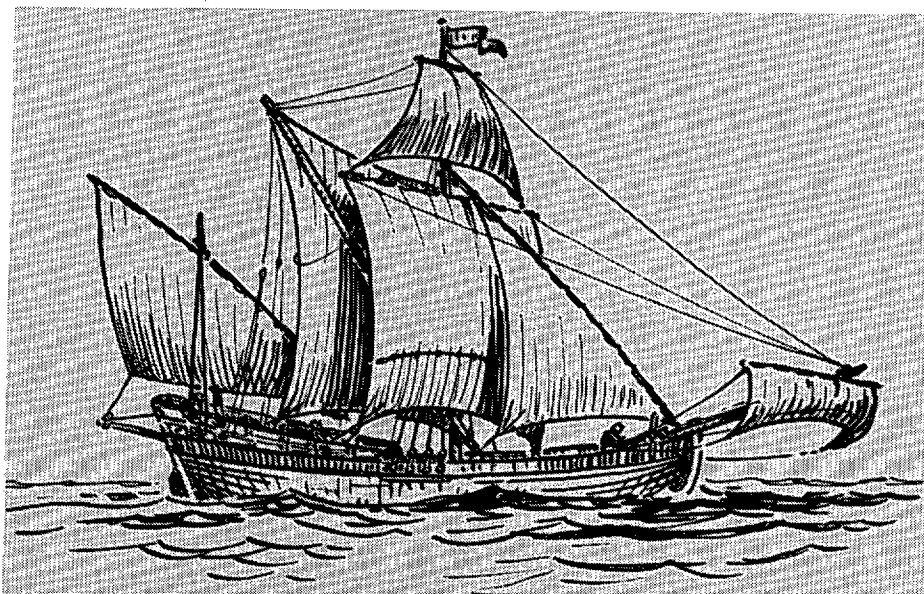


Figura 7.—Posible kromsteren. De Moore, Alan: *Rig in Northern Europe*. The Mariner's Mirror XLII (1956), p. 14.

(28) Boulind, R. H.: *The Crompster in Literature and Pictures*. The Mariner's Mirror LIV (1968), pp. 3-17.

(29) Moore, Alan: *Rig in Northern Europe*. The Mariner's Mirror XLII (1956), p. 14.

Sancho Dávila de principios de la década de los setenta experimenten el desarrollo y evolución de sus homónimos holandeses.

En definitiva, subsiste en este punto una importante duda que se tratará de aclarar en una ocasión posterior, al centrar el tema en las operaciones navales en Flandes, previas a la Empresa de Inglaterra.

La «Gallei».

La *gallei* o *galera holandesa* fue un tipo de buque derivado de la clásica galera mediterránea y, como ella, de carácter y utilización exclusivamente militar. Su empleo se vio prácticamente restringido a la zona de Holanda y Frisia, dentro del pequeño Mediterráneo brumoso del mar de Zuyder:

Existe una interesante referencia en *La Armada Española* (30) sobre un importante combate naval librado en la primavera de 1573, durante el asedio de Harlem por los imperiales, en el que intervinieron por ambas partes un crecido número de embarcaciones predecesoras de la *gallei*. Se trataba de una especie de galeota ligera, de poco calado, propulsada sólo a remo, con once a dieciocho bancos, y armada con artillería gruesa a proa. Este tipo de embarcación recibía en Holanda el nombre de *zeinschip*, tomado, al parecer, de un pequeño buque de pesca propulsado a remo y vela que proliferaba por esas costas alrededor del año 1500 (31).

Un prototipo de galera holandesa, según la fuente anterior, sería la representada en una panorámica de Amsterdam en 1606, en la que se la ve provista de 32 remos y con dos palos, de aparejo de vela cuadra. Esta es, al parecer, la notable diferencia con respecto a las galeras tradicionales que, como se sabe, llevaban siempre aparejo latino.

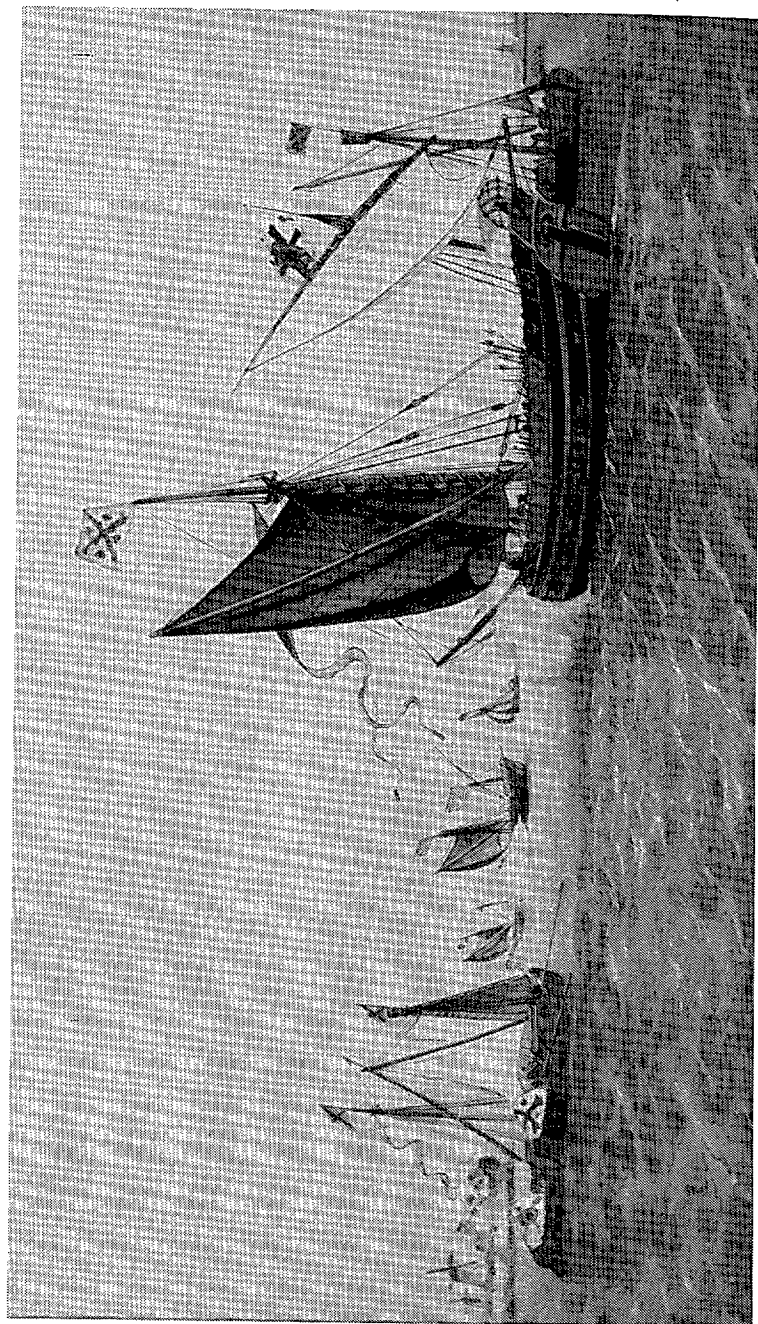
Sin embargo, y en contra de esta aseveración de Crone, llama mucho la atención el ver abundantemente representada en los mencionados grabados de Brueghel un tipo de galera muy diferente (figs. 9 y 10). Es una embarcación ligera, de un solo palo, con aparejo latino y entre 18 y 22 bancos.

Claro está que en tan prolífico artista siempre es posible encontrar una solución de compromiso y así en el grabado de la figura 11 adopta la postura ecléctica de representar el trinquete latino y el mayor cruzado y hasta con gavia.

Todo ello hubiera carecido de importancia al objeto de este trabajo, pues hasta ahora no existía fuente alguna en que se mencionaran estas embarcaciones como asociadas a la Empresa de Inglaterra. De ahí nuestra sorpresa al localizar entre los documentos de la *Contaduría del Sueldo* uno, sin foliar, reflejando una orden de pago por la toma al servicio de Su Majestad de una galeota de 20 bancos con todas sus jarcias y velas, mandada construir por un tal capitán Propercio Barrozzi en Amberes y entregada en junio de 1588.

(30) Op. cit.

(31) Crone. Op. cit., p. 6.



rjalls (queches) holandeses armados en corso

galeonete al servicio de España

Figura 8.—RENACIMIENTO

EMBARCACIONES FLAMENCAS Y HOLANDESAS

De: *Construcciones navales bajo su aspecto artístico*, por Rafael Monleón. (Museo Naval. Madrid.)

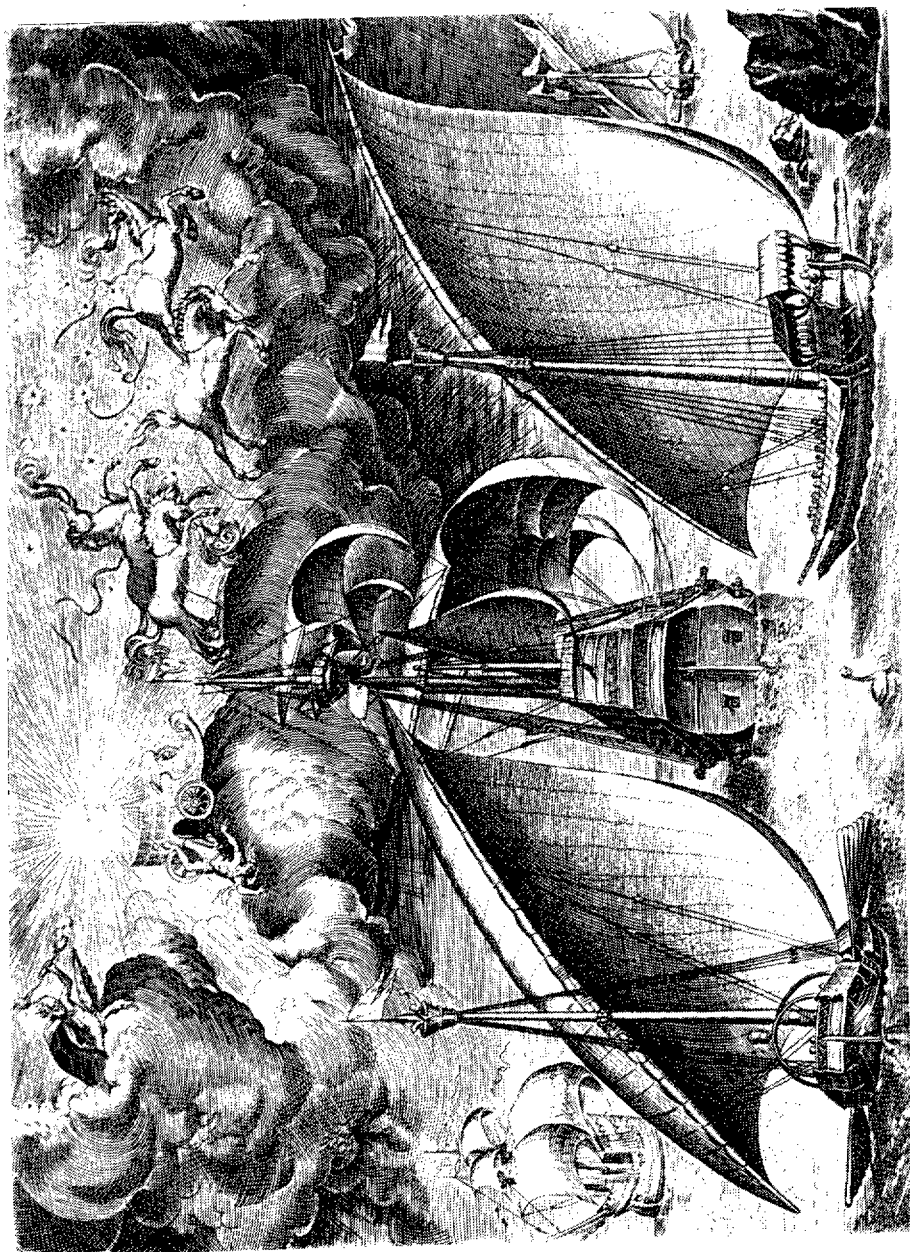


Figura 9.—Gallei.

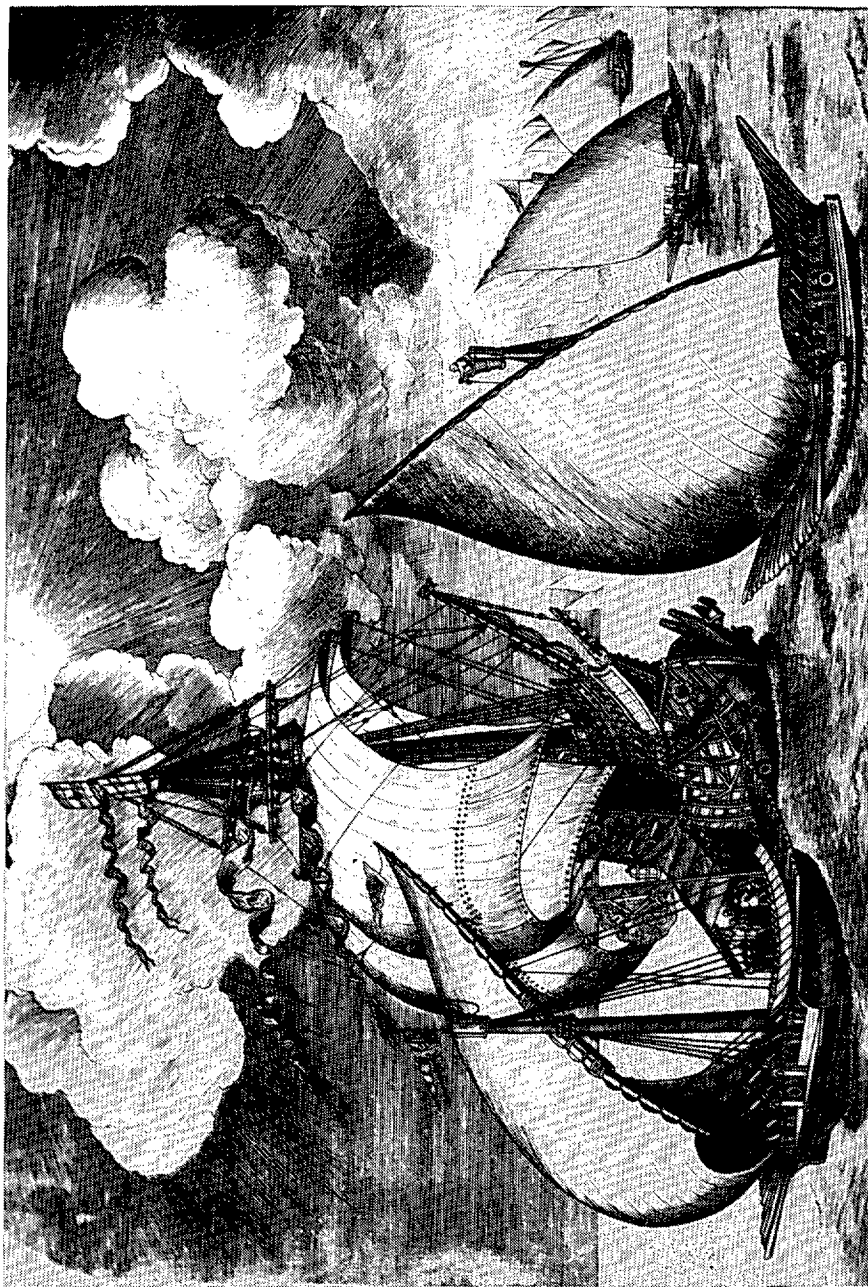


Figura 10.—Gallei.

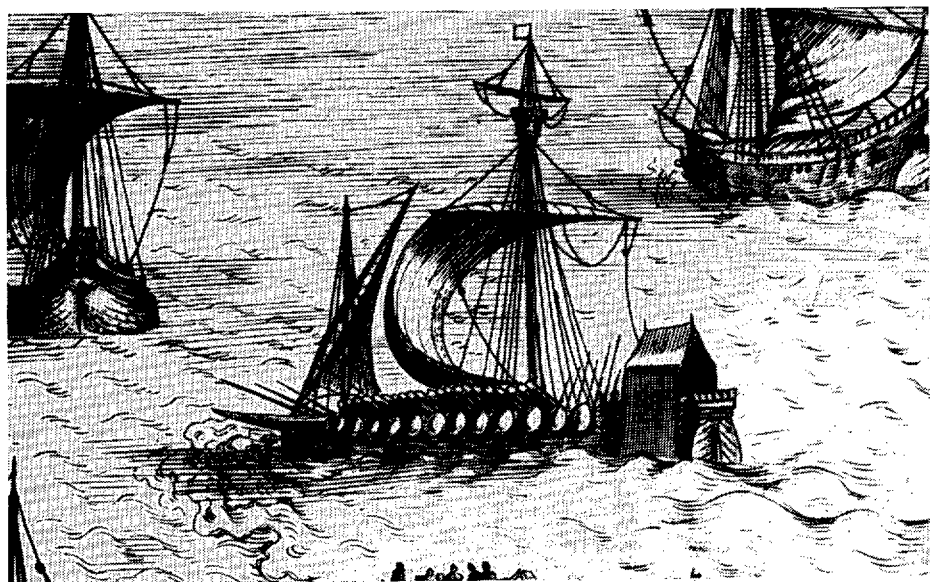


Figura 11.—Gallei.

No cabe duda de que la investigación sistemática de ese gran fondo documental inédito ha de proporcionar notables hallazgos.

El «Buss».

El *buss*, *buis* o *haringbuis* data de principios del siglo xv y fue diseñado fundamentalmente para la pesca del arenque, aunque también se utilizó a menudo como buque de carga e incluso como buque de guerra, dotándolo de artillería para convoyar a las flotillas arenqueras.

El desarrollo del *buss* vino impuesto por la necesidad de contar con una embarcación robusta y de cierta envergadura, capaz de faenar con las nuevas grandes artes de captura y soportar las relativamente largas y, a menudo, duras navegaciones a las costas de Escocia y a los últimos confines del mar del Norte.

Este cambio se originó en la introducción, a principios del siglo xv, de un nuevo tipo de red de arrastre mucho más grande y también en la adopción de una técnica de conserva del arenque —salándolo y almacenándolo en barriles— que permitía navegaciones mucho más prolongadas.

Se trata del primer prototipo de buque holandés netamente original que desembocará, a través de una serie de pequeñas y continuadas modificaciones, en el famoso *fluyt*, que señoreará las rutas comerciales del mundo en el siglo xvii.

En principio, su casco estaría muy probablemente forrado a tingladillo, pero en el siglo xvi consta que estaba ya hecho a plan. La popa era llana

hasta alrededor de 1600, en que adoptan la redonda como la generalidad de los buques holandeses. Iba provisto de un fuerte codaste para soportar el timón, y la roda era pronunciadamente curva, con la proa redonda y de muchos llenos. Era de fondo bastante plano, pero con quilla, y los laterales del casco, muy perpendiculares al plan, le daban cierto aspecto frontal de cajón.

El de tonelaje medio llevaba dos pequeñas cubiertas, una a proa, para proteger el material y víveres, y otra a popa, para cobijo de la dotación. Los más grandes llegaron a llevar cubierta corrida con una gran escotilla en la parte central. Su capacidad de carga era relativamente grande, a pesar de la elevada relación eslora-manga, que hacia 1570 era del orden de 4,5:1, muy superior a la de los más avanzados veleros de esa época. Estas dimensiones revolucionarias le proporcionaban una excelente maniobrabilidad y velocidad y unas magníficas condiciones marineras, sin excesiva pérdida de la capacidad de transporte.

En los últimos años del siglo XVI los constructores holandeses llegaron a un compromiso entre tonelaje y eslora para obtener rendimientos óptimos. Los tonelajes usuales fueron los siguientes:

- Hacia 1520 el promedio era de 200 toneladas.
- En 1570 se sabe de un *buss* que podía almacenar hasta 140 toneladas de arenque.
- A partir de 1570 los tamaños decrecieron y el promedio normal era de 100 toneladas o menos, siendo sus dimensiones del orden de 25 metros de eslora, 5 de manga y 3 de puntal.

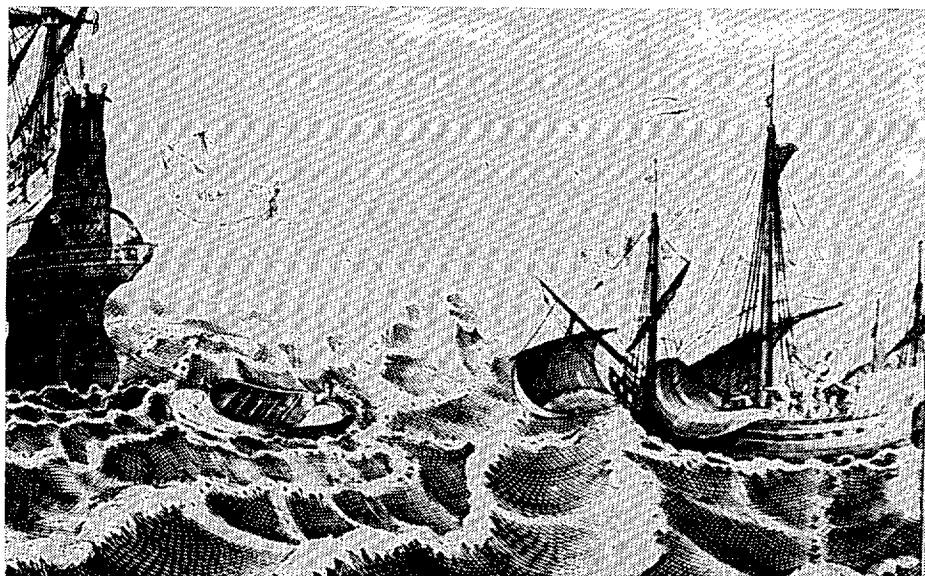


Figura 12.—Buss o haringbuis.

La causa de esta disminución de tonelaje fue la creciente especialización de los tipos de buques, que trajo consigo el diseño de naves de carga más específicas. Por ello los *buss*, empleados a menudo como mercantes, volvieron sobre 1600 a ser exclusivamente buques de pesca.

En conexión con esta última actividad, un detalle muy característico fue la introducción del *bun*, bodega abierta provista de numerosos imbornales pequeños que permitían la libre circulación del agua de mar, consiguiendo de esta forma una buena conservación de las capturas de arenques frescos.

El *buss* arbolaba tres palos cruzados con una vela cuadrada, al menos, en cada uno. Mientras faenaba, los palos trinquete y mayor eran abatidos, dejando solamente el pequeño mesana con su vela, a fin de mantener tenso el arte de pesca. Los dos palos abatidos se trincaban en cubierta en sendas estibas laterales situadas a proa de la fogonadura del mayor.

Aunque sea algo aventurado asegurarlo, una representación de un *buss* podría ser la de la figura 12; a pesar de no estar muy claro el grabado, se aprecian tres palos cruzados con sus correspondientes velas cuadradas (ya que, aunque la del trinquete está cortada por el margen, parece mucho más una verga embicada, como la del trinquete, que no la entena de un aparejo latino). Por otro lado, en cuanto al tonelaje, la comparación con el galeón próximo y el tamaño de sus tripulantes da a entender la intención del artista de representar un buque francamente pequeño, inferior desde luego a las 100 toneladas. De manera que puede entrar dentro de la categoría de *buss* de tamaño decreciente, posterior a 1570. El hecho de que lleve cebadera (vela no mencionada en las características generales) carece de importancia, ya que se consideraba un elemento auxiliar poco relevante.

Finalmente, aunque se ignora el nombre del artista y lugar y fecha de ejecución, el grabado está encuadrado junto con otros correspondientes a temas navales flamencos y holandeses del siglo XVI (32), por lo que resulta lógico suponerle la misma procedencia.

El «Hoeker».

Siguiendo con su grado de especialización creciente en tipos de buques, los constructores holandeses desarrollaron a finales del siglo XV el *hoeker*, embarcación prevista fundamentalmente para las pesquerías de bacalao. Es probable que el nombre haga precisamente referencia a ello, pues es sabido que el bacalao se pesca al anzuelo de forma preferente, y *hoeker*, en holandés, significa anzuelo.

Los primeros construidos carecían prácticamente de quilla y su fondo plano les permitía atracar o varar en cualesquiera de las aplaceradas costas y riberas de los Países Bajos. Aunque posteriormente fueron dotados de una quilla más acusada, continuaron con esta característica del fondo plano.

Fueron, en general, más grandes que el tipo *buss*, ya que en sus despla-

(32) Op. cit., láms. 161-115-118 y 101. La que representa al *buss* es la núm. 170.

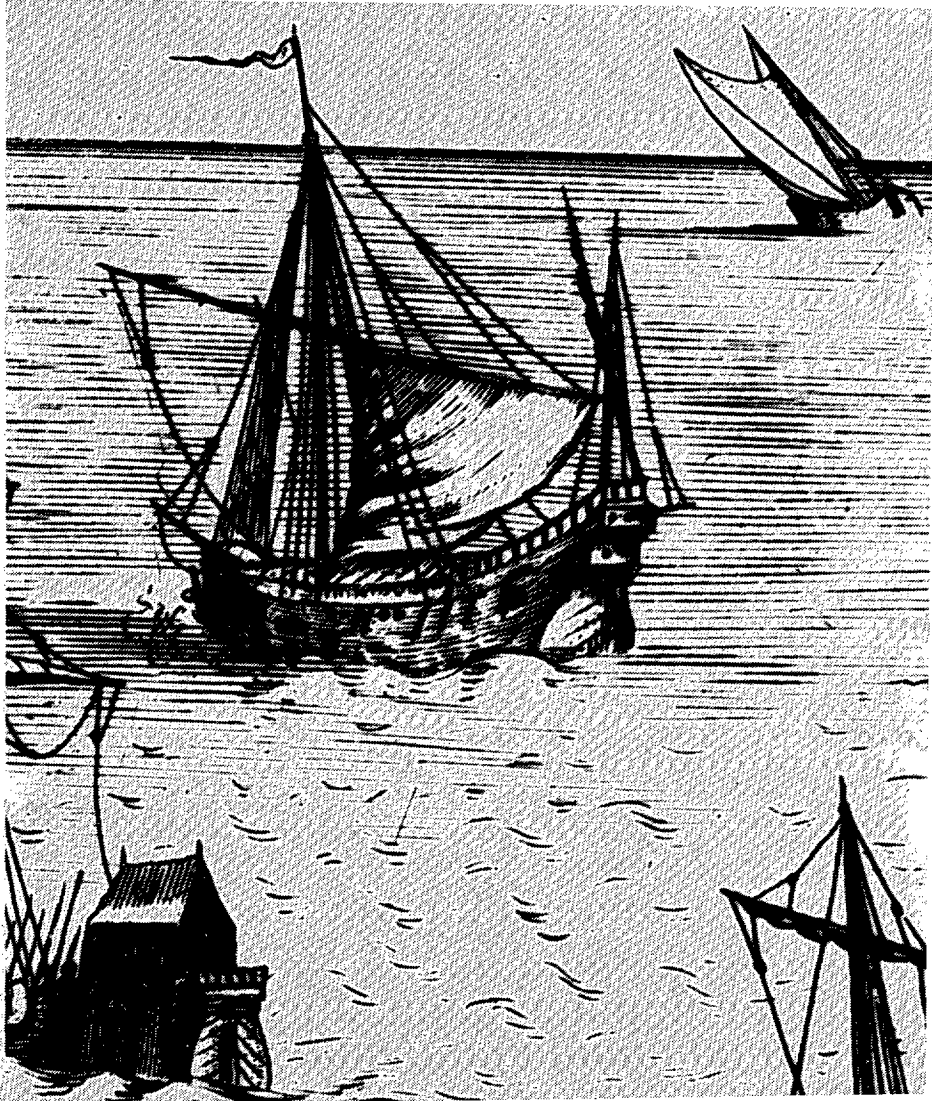


Figura 13.—Hoeker o urca.

zamientos solían llegar hasta las lejanas pesquerías de Terranova en campañas de larga duración.

El casco era robusto y muy probablemente forrado a tingladillo al principio y posteriormente a plan. La proa era redonda, con una roda acusadamente curvada y la popa, que hasta finales del siglo XVI se mantuvo llana, volvió a construirse redonda, al igual que ocurrió con el *buss*.

Su aparejo usual constaba de dos palos: el mayor, cruzado con una o más velas cuadradas, y un pequeño mesana, situado muy a popa, prácticamen-

te pegado al codaste, que aparejaría, casi con absoluta seguridad, una vela latina.

Aunque a finales del siglo xvi y durante el xvii se construyeron *hoeker* de tres palos que fueron empleados como mercantes en el mar del Norte e incluso en el tráfico con el Mediterráneo, Unguer (33) asegura que su principal cometido continuó siendo el de las pesquerías de bacalao.

Ante esta afirmación, es preciso señalar el confusionismo existente en las denominaciones y características de los buques asimilados al *hoeker* o derivados de él y que se concretan fundamentalmente en la conocidísima urca.

O'Scanlan define a la urca como: *Especie de fragata de carga, o construida al propósito para ello, es decir, de muchos llenos, aunque no de tanta eslora como la fragata de guerra. Antiguamente se decía «charrúa», según Clariana y Gualves (Resumen Náutico, Barcelona, 1731), y los franceses la llaman gabarra //Fr. Flute, hourque, gabare //Ing. Store - Ship//It. Flauto. A continuación, el tratadista y marino español añade la definición de urca holandesa, que es: Embarcación del Norte, y más especialmente de Holanda, sumamente llena o redonda en sus gálibos, y de casi igual figura en proa que en popa, que sólo tiene una cubierta, y todo lo demás es bodega para cargar.*

Esta cita adolece de algún error. En la acepción francesa mezcla el *flute* —que, como el *fluyt*, es buque de alta mar— con la *gabare* —simple gabarra de tren naval—. Asimismo, traduce al inglés por el impreciso término de *store - Ship*. En cambio, en los diccionarios trilingües finales de su obra traduce correctamente *houcre* o *hourque* (francés) y *howker* o *hooker* (inglés) por urca holandesa.

Es importante hacer un inciso para señalar la mención de las charrúas, castizo apelativo español con el que se designaba a embarcaciones frecuentemente utilizadas por el ejército de Flandes, y lo que es más importante, también se denominaban así varios de los enigmáticos *bajeles de guerra* alistados por Farnesio en la Esclusa y Neuport, para la *empresa principal* (34).

Otra definición confusa es la que transcribe Fernández Duro, tomada de José de Veitia (35): *Son unas embarcaciones extranjeras planudas y por lo general de poca fortaleza y aguante.*

Finalmente, en la obra, ya citada, *El Buque en la Armada Española* (36) se define a la urca como: *Especie de fragata de carga de muchos llenos y mayor eslora que la normal; en el siglo xvii las hubo en la Armada para transportar mercurio a América, siendo muy robustas. La urca holandesa es*

(33) En él se han basado fundamentalmente las descripciones del *buss* y el *hoeker*.

(34) En documentos de la *Contaduría de Sueldos* se han localizado referencias a cuatro *charrúas*, con sus nombres y el de sus capitanes, en La Esclusa y otras dos en Neuport. En ambos casos se entremezclan sus nombres con el de otros *filibotes* y se designan todos estos buques como *Bajeles de guerra de Su Majestad*.

(35) Ver nota 5.

(36) Ver nota 6.

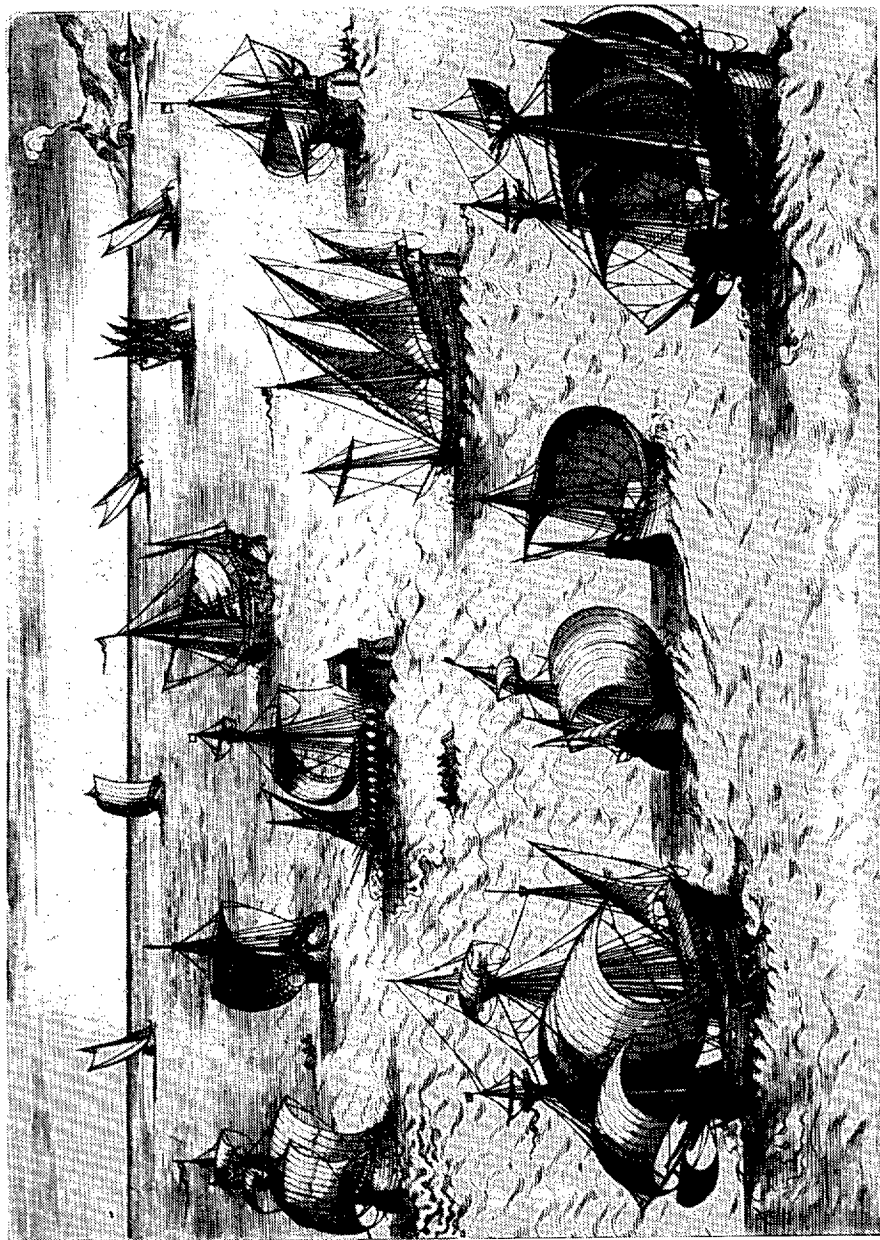


Figura 14.—Embarcaciones de los Países Bajos. Segunda mitad del siglo XVI.

sumamente redonda en sus gálibos y de dos rodas con una cubierta, dos palos triples cruzados y el de popa con cangreja grande.

Como se ve, las opiniones son dispares y, en su conjunto, definen un tipo de buque que tiene poco que ver con el descrito por Unguer. Es decir, parece que el *hoeker* y la *urca* no son la misma embarcación. Sin embargo, Winkelman, en su diccionario (37), aporta una definición que remacha su condición de pesquero: *Tipo de embarcación aparejada para la pesca con línea* y lo traduce al francés como *houcre*, que ya se ha visto anteriormente, es para O'Scanlan la *urca* holandesa.

En definitiva, de todas estas disquisiciones conviene retener la siguiente idea. En términos muy generales, y admitiendo las excepciones y matizaciones que exige tema tan difuso, parece ser que la *urca* holandesa del período considerado era una embarcación de tonelaje medio, entre 100 y 200 toneladas (recuérdese los tonelajes del *buss* y su inferior tamaño respecto al *hoeker*); concebida principalmente para la pesca de altura del bacalao, pero utilizada también con frecuencia como transporte de mercancías; con un casco de muchos llenos, resistente, de fondo plano, proa muy redonda y popa en general llana (aunque debió hacerlas también en esa época de dos rodas) y aparejada con dos (raramente con tres) palos, cruzado con vela cuadra el mayor y latina el mesana.

Es decir, un buque de las características del representado en la figura 13 que, aunque aparentemente es muy similar a los filibotes de la figura 1, se diferencia de ellos de forma ostensible en el tonelaje, como puede observarse en la panorámica del grabado de Breughel (fig. 14), valorando el tamaño en perspectiva. Esto concuerda con las escasas 100 toneladas del filibote y las entre 100 y 200 del *hoeker*. Además, la silueta del casco de este último es más rasa y con la toldilla menos alterosa.

Tampoco debe desestimarse que otra modalidad (la de dos rodas) de tan controvertida embarcación fuera la de la figura 15, vista de popa. Bien es verdad que carece de mesana, pero no es descabellado pensar que la anarquía (o flexibilidad) constructora de la época admitiera esas singularidades. Más aún, tal vez esta versión de dos rodas se acerque mucho a la de la española charrúa, tan interesante como ya se ha apuntado, para este trabajo.

Para terminar con esta descripción de embarcaciones, y fuera ya del apartado *hoeker*, no se debe dejar pasar la oportunidad de señalar —aprovechando el valioso muestrario naval de la figura 12— la representación de una carabela, que se amplía en la figura 16.

Existieron dos tipos de buques de categoría oceánica, el *Huelk* y el *Karveel*, que no se incluyeron dentro del correspondiente apartado por ser de origen bastante más antiguo que los considerados y estar, según Crone y Unguer, fuera de servicio o evolucionados hacia otros tipos, a finales del siglo XVI. Además, no se trataba en ninguno de los dos casos de prototipos

(37) Ver nota 12.

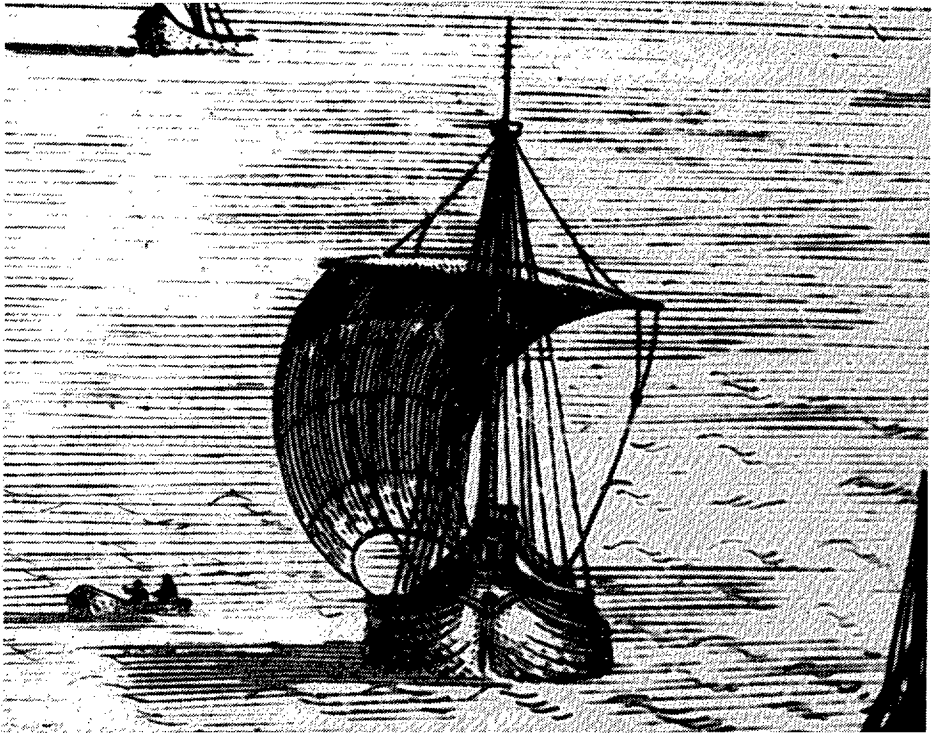


Figura 15.—Probable hoeker o charrúa.

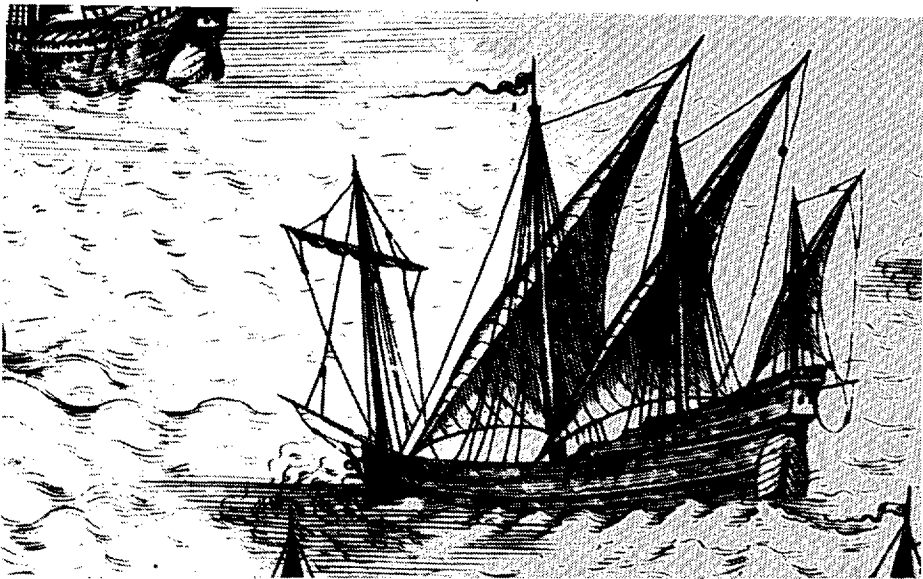


Figura 16.—Carabela aparejada «a la portuguesa».

originarios de los Países Bajos, sino copia o adaptación de las carracas ibéricas que en los siglos XIV y XV hacían *la carrera de la lana*. Concretamente el *Karveel* es descrito como un buque grande —del orden de 500 toneladas— que arbolaba un aparejo completo, es decir, dos palos cruzados dobles y un mesana con vela latina y, en ocasiones, sobremesana. Incluso la palabra *Kaarvel* respondía más a la técnica de forrado del casco *a plan*, importada también del extranjero (en oposición a la tradicional holandesa del tingladiello), que a cualquier tipo de relación, en casco o aparejo, con la carabela ibérica.

Por ello resulta sorprendente ver representadas dos carabelas, con el original aparejo característico de su última época (38), rodeadas de embarcaciones típicamente holandesas (excepción hecha de las carracas y galeones, que podían considerarse de carácter internacional por su enorme difusión).

Pero lo más curioso, y que induce a pensar en que su inclusión en el grabado no es un mero capricho exótico de Breughel, es que, en la panorámica de Amberes de la que se tomaron las figuras de la pleita (fig. 17) vienen representados nada menos que tres de esos buques, dos en medio del Escalda y otro casi atracado al muelle (fig. 18).

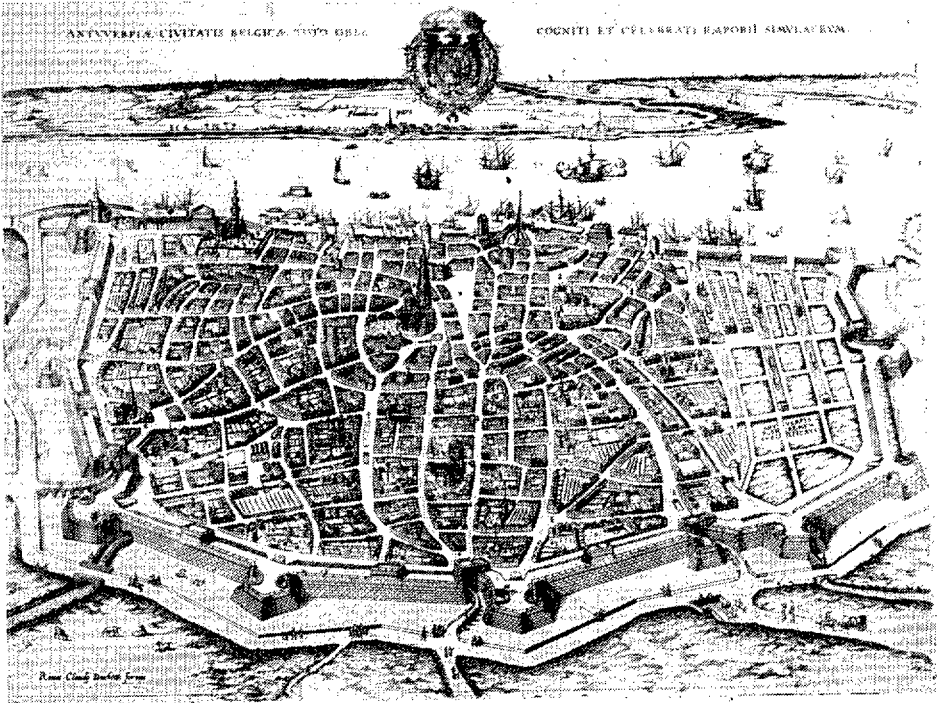


Figura 17.—Panorámica de Amberes.

(38) Manera Regueira: Op. cit., pp. 78 y 83. Este tipo de aparejo se denominaba *portugués* o *a portuguesa*.



Figura 18.—Carabelas.

Por lo tanto, habrá que tener en cuenta la *carabela* al investigar a fondo los medios navales de Parma, ya que una embarcación, al parecer tan abundante, tendría también, en pura lógica, una alta probabilidad de ser *arrestada* o *tomada a sueldo*. Ya se dijo que bajo el término genérico de *bajeles de guerra de Su Majestad* se habían localizado charrúas y filibotes, pues bien, no sería extraño que tan amplio término abarcara también a otros tipos de buques, cuya identificación y descripción sería, inútil es decirlo, del más alto interés.

Consideraciones finales.

Para terminar, es preciso insistir de nuevo en que con este limitado trabajo se pretende únicamente acopiar unos datos previos que sirvan de bagaje y punto de referencia para entrar en el tema principal.

Las fuentes consultadas no han sido todo lo numerosas y especializadas que hubiera sido de desear, debido, sobre todo, a la dificultad que presenta el hacerse con publicaciones y documentación de origen holandés y la no desdeñable de su traducción. Por ello, deberán considerarse estos apuntes como un primer intento aproximativo, dentro de un proceso de elaboración por etapas, abierto a toda crítica que se quiera formular e información nueva que se pueda obtener.