

LOS BASTIMENTOS DE LA «ARMADA INVENCIBLE». SU ESCASEZ COMO CAUSA DEL FRACASO

Hugo O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA
Historiador

Los alimentos embarcados y consumidos en la «Gran Armada» contra Inglaterra de 1588, no diferían de los habitualmente usados en los viajes por mar del siglo XVI, y en general de los abastecimientos de víveres de buques y flotas de toda la historia de la navegación a vela.

El bizcocho, la salazón de pescado y de carne, las legumbres, el aceite y el vinagre, constituyeron una vez más y sin variación la alimentación de los hombres embarcados. La conservación y el embarque en cantidad suficiente de estos alimentos, así como de vino y agua potable, fue una de las preocupaciones básicas de los dos sucesivos capitanes generales de la flota, el marqués de Santa Cruz y el duque de Medina-Sidonia, que debía conducir a Inglaterra el ejército destinado a conquistarla.

El acopio de víveres para la «Jornada de Inglaterra» de 1588 reviste singulares características negativas debido a dos circunstancias: por una parte el retraso en los preparativos que acabaría por imponer un cambio total en el plan alimenticio, y por otra los imperativos de los víveres más o menos perecederos y de temporada, que junto con los criterios dietéticos que se vienen sustentando desde mediados de siglo acabarán determinando el fracaso general de la racionalización en la dieta alimenticia.

Los diferentes puntos de origen de las vituallas y las rutas seguidas por las mismas hasta Lisboa reflejan los criterios empleados a fin de reducir los costos, a la vez que dan una visión de la producción y tráfico en la España de la época.

Los víveres frescos utilizados en las jornadas preparatorias y los menos perecederos destinados a la singladura, así como las respectivas dietas alimenticias en tierra y en la mar, nos son conocidos a través de las exhaustivas listas de proveedores y oficiales de cuenta y razón que se conservan principalmente en el Archivo de Simancas juntamente con la correspondencia referida a los abastos disponibles en cada momento, y que abarca un período que se inicia en 1583, cuando don Álvaro de Bazán propone a Felipe II un serio proyecto para la invasión de Inglaterra que contempla los aspectos logísticos, y 1589, con ocasión del recuento de bajas y consumos.

Las carnes de vaca, cerdo y carnero y las circunstancias y personas entre las que debían distribuirse fueron también objeto de regulación, así como los distintos tipos de vino.

La creciente aversión a las dietas de pescado fresco determinaría la paulatina sustitución de la sardina de Setúbal por raciones de carne o tocino.

El proceso de fabricación del bizcocho, alimento básico e insustituible en todas las campañas por mar, dependerá en esta ocasión de los diversos molinos y lugares de origen y, juntamente con su diferente calidad, afectará a la duración de su conservación.

La mazamorra y el vinagre, subproductos de los dos bastimentos primordiales, bizcocho y vino, serán considerados como obtenibles durante la travesía al irse deteriorando los anteriores, lo que no será óbice para el embarque de buena cantidad del segundo, considerado condimento indispensable a la vez que desinfectante eficaz.

El plan general se abandonaría ante las demoras sufridas principalmente por la peste de Lisboa de 1588 y se llevarían a cabo criterios de improvisación, incluido el embarque de animales vivos.

A la carne conservada se recurrirá en La Coruña, cuando gran parte de los alimentos embarcados ha tenido que ser echado por la borda tras el primer temporal.

Los bastimentos embarcados en Lisboa. El vino

Aunque con grandes dificultades de acopio, a principios de mayo de 1588 se cuenta con cantidad suficiente de víveres estibados para comenzar la travesía. Según los documentos oficiales la Armada está provista nada menos que para seis meses (1), tiempo más que suficiente para llevar a cabo su cometido y volver, sin necesidad de reavituallarse en España, Francia ni Flandes.

Analicemos el origen, tipo y cantidad de cada vitualla en concreto.

Por lo que respecta al vino se embarcó una gran variedad; junto al Jerez de uvas blancas, el tinto castellano, y junto al ligero e inestable portugués, la dulzona malvasía de Candía, que hoy consideraríamos vino de postre.

Durante los primeros planes se sugirió por el marqués de Santa Cruz el tipo, procedencia y proporción siguientes de acuerdo con su precio, calidad y disponibilidades del momento: vinos levantinos (Vinaroz, Villacarrión y Peñíscola), 17 por 100 del total a embarcar; de Málaga (Málaga, Marbella y Gibraltar), 10 por 100; de Jerez y su comarca, 10 por 100; de Sevilla y su aljarafe, 13 por 100; gallego (Monzón, Lamegos y Ribadavia), 15 por 100, y vino napolitano, 35 por 100 (2).

Esta propuesta no se respetaría más que parcialmente, y de hecho el vino embarcado en la Armada en marzo de 1588 fue en sus dos terceras partes

(1) Archivo General de Simancas (A. G. S.). Guerra Antigua (G. A.). Leg. 221, fol. 158.

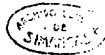
(2) «Relación de las naos... para en caso que se haya de hacer la jornada de Inglaterra, y los bastimentos que seran necesarios proveer para ella, y los precios a que podran costar, y las partes donde... se podra proveer, y lo que todo ello vendra a montar, haciendo cuenta que la Armada y exercito que se ha de llevar para la dicha empresa ha de ir proveido y bastecido para ocho meses...». Recogido por FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada Invencible*. Madrid, 1884-85. T. I, pp. 250 y ss.

Quinlan laide
copia

En Comisarios a 23 de Setiembre 1588

El Malibranca se lo se que se libel de pa.
de comelas de ~~compra~~ Vinagre que del sean
comprado ~~que~~ provisiones de las Am^{tes} de Simancas
a R^{on} de 12 fl cada tonel
Año de
1588

168 fl



72

JS

Ortuzo marinez pagada de las Armadas del Rey mi señor en estos sus por
ses Vaxos de qualquiera dimeros de Oro cargo daa y pagad a R^{on} de 12 fl cada
merceder Residente en esta Villa de Avueses 168 fl de a 2 o fl cada
Uno moneda de estos esta das que los had cauu y selos mando libro por
14 comelas de Om ay gre de a com^{pra} fl cada tonel medida de la d^{ca}
Villa que del sean comprado para provision de la d^{ca} Armada
a Razon de 12 fl cada tonel de las quales se a hecho carg
miquel for lauxo Benecda de Bastimentos y municiones del
y toma de recarta de pago del d^{co} aduan^{ta} Van d aille que
de clage en que monedas y a gre breues los Rescues que cone
y la presente siendo a 23 de Setiembre de los libros de las d^{tas} armad
por a por la d^{ca} a que uerxa contada de ellas os seran xx escu
y passados en quanto los d^{tos} 160 fl del d^{co} de los
son otro Recardo alguno fl en avueses a 23 de
Setiembre 1588

andaluz (11.781 pipas); del gallego de Lamegos y Monzón había 675 y 750 pipas, respectivamente, no llevándose en la travesía vino napolitano, pero sí de Candía (1.600 pipas), incluyéndose a última hora vino portugués de Lisboa (600 pipas) y del condado de Niebla (300 pipas) (3). Nada menos que 15.705 pipas, cifra muy aproximada proporcionalmente a la propuesta por el marqués de Santa Cruz en su magno proyecto de 84.400 almas y bocas (4).

Un mes después, más gastado en tierra que repuesto, se cuenta con una reserva de 14.170 pipas (5), con la que zarpa la Armada; esta cantidad se vería, como veremos, notablemente mermada.

A cada soldado o marinero correspondía en principio un litro largo diario de ración de vino, cantidad que en efecto se les pudo dar hasta finales de febrero de 1588; sin embargo, la ración oficial hubo de reducirse a partir de entonces en la manera siguiente: la de vino de Jerez y del gallego se acortaba a un tercio de azumbre (0, 672 litros), y la del de Candía «por ser más recio que los demás y puede suplir doble de agua», a sólo un cuartillo, es decir, algo más de medio litro (504 mililitros) (6).

Las instrucciones a los maestros de los buques especificaban claramente que los primeros vinos en gastarse debían ser el gallego y lisboeta, y los últimos el Jerez y el Candía, por ser éstos «vinos que duran más embarcados» y «so pena que la pipa o bota que se perdiere del dicho Condado y contorno de Lisboa, por no gastarse al principio, no se recibirá ni pasará en cuenta, y lo pagaréis al precio que cuesta lo del Jerez» (7).

En contra de lo que pueda parecer, y pese a la costumbre de aguarla, la ración otorgada era escasa para la época. En el proyecto del marqués de Santa Cruz era de medio azumbre de Castilla por hombre y día (poco más de un litro) (8), y esta misma medida se daba al personal de las galeras mediterráneas, excepto a los forzados (9). La ración ideal establecida por el tratadista Chaves iba mucho más allá, señalando «vino cinco pipas por lo menos», para una dotación de 47 hombres al mes, concediendo, por tanto, más de litro y medio (1,57 litros) (10).

En términos generales el vino no llegó a faltar gracias a las reducciones en la cantidad que tocaba a cada uno, aunque se llegó a temer seriamente que faltase, ni se deterioró especialmente durante la Jornada; los restos del de mejor calidad pudieron ser vendidos al regreso a comerciantes vizcaínos de Pontevedra en septiembre de 1588 a 21 ducados «solo el caldo de cada pipa» (11), precio excelente ya que el vino que Santa Cruz iba a haber

(3) A.G.S. G.A. Leg. 221, fols. 77 y ss.

(4) «Relación de las naos...».

(5) A.G.S. G.A. Leg. 221, s/n.

(6) Felipe II al duque de Medina-Sidonia, 22 de febrero de 1588. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

(7) Museo Naval. Colección Navarrete. T. III, núm. 21.

(8) «Relación de las naos...».

(9) A.G.S. Estado. Leg. 1063, fol. 161.

(10) CHAVES, A. de: *Espejo de Navegantes* (ed. facsimilar). Madrid, 1983.

(11) A.G.S. G.A. Leg. 227, fol. 38.

comprado estaba a 12 ducados castellanos de promedio (12), con lo que hasta se pudo hacer negocio.

Harina, pan, bizcocho y bizcocho blanco

En 1583, coincidiendo con la propuesta de don Álvaro de Bazán, el buen año agrícola parecía favorecer sus proyectos, por lo que éste sugería a Felipe II que «en España se compre mucho trigo en esta cosecha porque con mucha comodidad se hallará» (13). En el citado plan se proponía el embarque no sólo de bizcocho sino también de harina sin amasar. Sin embargo, la Gran Armada no acabaría llevando más harina que la destinada a los enfermos y personal del hospital (14), y sería el pan fresco el complemento y sustituto del bizcocho mientras durase, dándose dos libras diarias de pan por persona «el día que no se diere bizcocho» (15). Lo que equivale a 920 gramos.

Según el plan de Santa Cruz, el porcentaje mayor de trigo y de bizcocho debía proceder de Burgos y la Tierra de Campos, que habrían de aportar una tercera parte de lo embarcado; Andalucía proporcionaría un millón ochocientos mil kilos, obtenidos básicamente en Málaga y su comarca; La Mancha y Cartagena debían remitir considerables cantidades, correspondiendo el resto a entregar a Nápoles y Sicilia, lugares en que era más barato (16), pese a exigir un transporte marítimo.

Respecto al trigo de esta procedencia, don Álvaro de Bazán pide en el verano de 1583 que los virreyes de Nápoles y Sicilia envíen más de tres mil salmas, equivalentes a seiscientas toneladas de España (17).

De Sicilia, Córcega y Cerdeña se acaban haciendo traer dos millones ochocientos noventa y ocho mil kilos, y de Nápoles ciento ochenta y cuatro mil.

La cantidad de bizcocho con destino al puerto lisboeta fue muy elevada, pero circunstancias de diversa índole redujeron las cifras de lo efectivamente empleado en la Armada. Tan sólo el bizcocho remitido desde Sanlúcar y Cádiz en el verano de 1587, en veintiocho urcas, quince naos y trece zabras y pataches, ascendía a más de cuatro mil toneladas actuales (88.000 quintales castellanos) (18).

El ataque de Drake de los días 29 y 30 de abril de 1587 destruyó, sin embargo, dieciocho bajeles, llevándose consigo ocho más; entre los destruidos se contaban tres urcas con más de ciento cincuenta mil kilos de trigo malagueño y un navío portugués con más de tres mil fanegas de trigo, que habrían dado otros cien mil de bizcocho (100.832) (19).

(12) «Relación de las naos...».

(13) 9 de agosto de 1583. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XLI.

(14) A.G.S. Contaduría del Sueldo (C. de S.). Segunda Época (2E). Legs. 274 s/n. y 289, fol. 341.

(15) «Instrucción a los Maestres de las Naos». Museo Naval. Colección Navarrete. T. III, núm. 21.

(16) «Relación de las naos...».

(17) Ídem.

(18) A.G.S. G.A. Leg. 222, fol. 14.

(19) Museo Naval. Colección Sanz de Barutel. Art. 6, núm. 91.

Otras cantidades se habían ido consumiendo por la tropa y dotaciones en la larga espera y preparativos.

Según la muestra de 9 de mayo, última practicada antes de zarpar, la Armada iba provista con ciento diez mil quintales de bizcocho, es decir, poco más de cinco mil toneladas, que contando a razón de veintitrés kilos por persona y mes, debía durar para más de seis meses (20).

La ración diaria quedaba establecida según estos cálculos en setecientos sesenta y seis gramos de bizcocho por persona y día, con lo que podía llevarse a la práctica cómodamente la «Instrucción a los Maestres de naos» de 21 de abril de 1588, dada por los oficiales reales, veedores y contadores, por la que se había de dar diariamente, tanto a soldados como a marineros, libra y media de bizcocho, peso de Castilla, es decir, poco menos de setecientos gramos (690 gramos) (21); cantidad ligeramente inferior a las veintiséis onzas (747,5 gramos) de la ración que en esta época viene dándose en las galeras mediterráneas (22).

En los cálculos de duración del primitivo proyecto de Santa Cruz se había estimado la de la Jornada en ocho meses; la escasez de víveres en general y de bizcocho en particular impondrá acelerar los acontecimientos y reducir a dos meses el acopio (23), esperando poder repostar durante el viaje.

Esta reducción se debía una vez más a que Bazán primero y Medina Sidonia después, se habían visto obligados a echar mano de los suministros destinados a la travesía en el largo apresto de la Armada, verificándose en parte los temores de Felipe II, que por carta de 30 de noviembre de 1587 había escrito a don Álvaro: «solo os acuerdo aquí el peligro que se corre de q. a poco mas q. se tarde... se consuma la vitualla en el puerto y falte para el viaje... con que pararía todo con grande daño y verguença» (24).

Otro factor más intervendría en la drástica reducción: el deterioro del bizcocho por mala estiba.

El 9 de enero 1588 escribía el marqués de Santa Cruz al Rey: «Siento mucho el vizcocho que se a dañado en las urcas. Lo cual siempre temí por haver entendido del Andalucía quando se cargava esta vitualla que las urcas eran algunas viejas y otras hazian agua que esta fue la causa de cargar el vino devajo y el vizcocho encima...» (25).

El largo tiempo de fabricación perjudica también al bizcocho que «no es tan bueno como pudiera por ser viejo y estar embarcado muchos días ha» (26).

En la muestra de 9 de mayo son treinta mil seiscientos noventa y tres raciones diarias para otras tantas personas.

Junto al bizcocho ordinario se embarca también una cantidad no conocida de «bizcocho blanco» envasado en pipas de madera para su mejor protección y

(20) A.G.S. G.A. Leg. 221, fol. 158.

(21) Museo Naval. Colección Navarrete. T. III, núm. 21.

(22) A. G. S. Estado. Leg. 1068, fol. 20.

(23) A.G.S. G.A. Leg. 221, fol. 158.

(24) A.G.S. Estado. Leg. 165, fol. 16.

(25) A.G.S. Estado. Leg. 131, fol. 12.

(26) Andrés de Alba a Felipe II. 19 de julio de 1588. A.G.S. Estado. Leg. 165, fol. 296.

conservación, fabricado con harina más fina y mejor preparada, que más tarde se denominará «galleta de dieta», para «regalo y servicio de los enfermos del ospital». Al menos cuatro toneladas de bizcocho fino fueron embarcadas en más de cien pipas, a cargo de Marco Antonio Escocio, enfermero mayor del Hospital Real de la Armada (27).

Pescado, carne y tocino

Aunque el marqués de Santa Cruz en su proyecto sólo aconsejaba llevar atún, en la Gran Armada se embarcó también bacalao, pulpo y sardinas, todo ello en salazón.

El atún ciertamente reunía muchas ventajas, era barato y nutritivo, además de cercano a la base. Las costas portuguesas del Algarve, Lagos y Villanuéva eran grandes productoras, y no menos las gaditanas de Conil y Zahara, cuyas almadrabas constituían parte del cuantioso patrimonio del duque de Medina Sidonia.

Aunque no disponemos de cifras del atún embarcado, éste juntamente con el bacalao debió de constituir la mayor parte, ya que las otras especies (pulpo y sardinas) debían utilizarse «cuando esto no hubiere» (28).

En marzo de 1588 había seis mil trescientos doce quintales de pescado a bordo (29), traído principalmente de La Coruña y Pontevedra. El 9 de mayo se dispone ya de los ocho mil quintales (368.000 kilos) que se estiman suficientes para una navegación de cuatro meses (30).

La «Instrucción a los Maestres de naos» de 21 de abril de 1588 prescribía la ración, de acuerdo también con los preceptos de la Iglesia: «Miércoles y viernes y sábado habeis de dar seis onzas de pescado, atún o bacallao, y cuando esto no hubiere, seis onzas de pescado pulpo o cinco sardinas para cada una ración... advirtiendo que el día que se les diere un género no se ha de dar otro, de manera que se ha de entender que una ración es tan solamente de cualquier género de estos pescados seis onzas, y cinco sardinas» (31).

Curiosamente no consta que se embarcase en Lisboa salazón de carne ni carne fresca, a las que sin embargo se acudirá en el posterior reavituallamiento de La Coruña. El tocino la suplirá.

La procedencia del tocino para la Armada fue muy diversa, trayéndose de Nápoles una buena parte por consejo, una vez más, de don Álvaro de Bazán, a causa de su menor coste. Las dehesas extremeñas aportaron otra parte, y se remitieron más de dos mil quintales de Sevilla por mar, a bordo de las mismas zabras y pataches que habían embarcado el bizcocho, siendo traído el resto de Guipúzcoa, Galicia y Vizcaya (32).

(27) A.G.S. C. del S. 2E. Leg. 274.

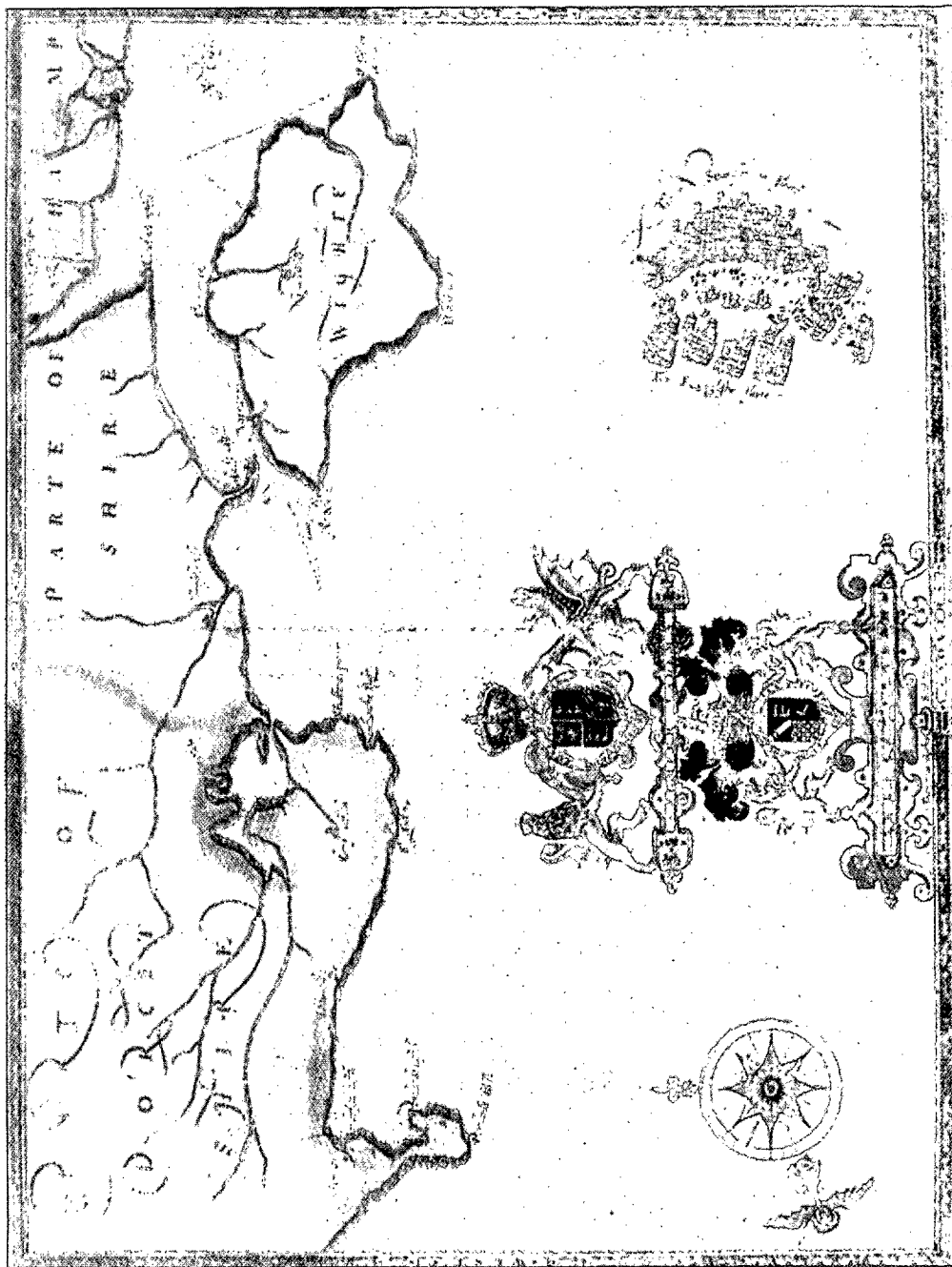
(28) Museo Naval. Colección Navarrete. T. III, núm. 21.

(29) A.G.S. G.A. Leg. 221, fol. 77.

(30) A.G.S. G.A. Leg. 221, fol. 158.

(31) Museo Naval. Colección Navarrete. T. III, núm. 21.

(32) A.G.S. G.A. Leg. 236, fol. 19.



La «Armada Invencible» ante la isla de Wight. *Expeditiones Hispanorum in Angliam Vera Descriptio*. A. D. MDLXXXVIII. R. Adams, 1590

Según la relación de víveres embarcados hecha en Lisboa, la Armada llevaba provisiones de tocino para seis meses, con un total de seis mil quinientos quintales, es decir, cerca de trescientos mil kilos (33).

Sólo correspondían dos días de tocino a la semana —los domingos y los jueves— a razón de seis onzas, es decir, ciento setenta y dos gramos diarios.

Queso y «menestra»

Se pensaba obtener la mayor parte para la Jornada, de Sevilla, Extremadura y Portugal (34), pero el queso efectivamente embarcado procedió en buena parte de toda Andalucía y fueron traídos a Lisboa desde Sanlúcar en zabras, pataches y urcas mil quintales (46.000 kilogramos) (35). De Guipúzcoa y Vizcaya se trajeron mil quinientos quintales más (36), y el resto de lugares próximos al embarque.

La cantidad de queso prevista de 6.500 quintales no pudo ser alcanzada. En marzo de 1588 sólo se habían podido reunir 2.500, pero, tras un ímprobo esfuerzo en vísperas de hacerse a la mar, la flota cuenta con 3.433 quintales, o sea, cerca de 158.000 mil kilos (37). No había sino para tres meses ya que la ración prevista era de seis onzas (172,296 gramos) dos días a la semana (lunes y miércoles) durante seis meses (38).

Esta eventualidad estaba sin embargo prevista y se ordenó comprar más tocino para ser repartido en cuanto faltase el queso (39).

La cantidad de seis onzas de Castilla de queso por hombre dos días a la semana venía siendo por otra parte la ración normal en galeras (40).

En el plan de Santa Cruz se preveían 16 onzas de queso de ración (459 gramos); sin embargo, y mucho más lógicamente, en la Armada a las seis onzas se añadieron tres onzas de habas o garbanzos (41). Se denominaba «menestra» al guiso de arroz, garbanzos o habas con que se completaba la dieta de carne o pescado. El arroz solía completar la carne salada o tocino y las habas y garbanzos las raciones de queso y pescado (42).

En el plan de Santa Cruz estaba previsto traer las habas y garbanzos de Cartagena, Málaga, Sevilla, Nápoles y Sicilia, y el arroz de Génova y Valencia (43).

En el verano de 1587 se remiten de Sevilla y otras regiones andaluzas cerca de 5.000 fanegas de habas y garbanzos (277.500 litros) y 2.600 quinta-

(33) A.G.S. G.A. Leg. 221, fol. 158.

(34) «Relación de las naos...».

(35) A.G.S. G.A. Leg. 221, fol. 14.

(36) A.G.S. G.A. Leg. 236, fol. 19.

(37) A.G.S. G.A. Leg. 221, fol. 158.

(38) Museo Naval. Colección Navarrete. T. III, núm. 21.

(39) A.G.S. G.A. Leg. 221, fols. 77 y ss.

(40) A.G.S. Estado. Leg. 1068, fols. 20 y ss.

(41) Museo Naval. Colección Navarrete. T. III, núm. 21.

(42) Museo Naval. Colección Navarrete. T. III, núm. 21.

(43) «Relación de las naos...».

les de arroz, que se completarán posteriormente con otros envíos (44), como el que traen consigo las galeazas de Nápoles en febrero de 1588.

Según la relación de bastimentos de 9 de mayo de 1588, había embarcadas 6.320 fanegas de habas y garbanzos (350.000 litros), y 3.000 quintales de arroz (138.000 kilogramos), que se estimaban suficientes para seis meses (45). Sin embargo, por una nota aclaratoria, sabemos que estas cifras no eran del todo exactas, sobrando arroz (3.714 quintales), y faltando habas y garbanzos (5.766 fanegas), por lo que se decidió completar con arroz la escasez de los otros alimentos (46).

Por otra parte, esta inexactitud nos confirma en la impresión de que las relaciones no son absolutamente fiables, dándose con frecuencia cifras inexactas con las que a menudo discrepan los oficiales reales. De hecho nunca se supo con exactitud el volumen total de bastimentos embarcados y consumidos.

La ración se estableció en la siguiente forma: domingos y jueves dos onzas (57,5 gramos) de arroz como complemento de la ración de tocino; lunes y miércoles tres onzas de habas o garbanzos (86,148 gramos) con la correspondiente de queso; miércoles, viernes y sábados, otras tres onzas con el pescado (47).

Para aderezar la «menestra» se embarcaron 11.300 arrobas de aceite y 23.870 de vinagre, calculándose que habría suficiente para seis meses (48).

Arribada forzosa a La Coruña

Cuando la Armada zarpaba de Lisboa el 30 de mayo llevaba, en opinión de todos, suficientes víveres para llevar a cabo la empresa y volver. El propio Medina-Sidonia había hecho constar «... tengo por cierto que con las (vitualas) que tengo en los navíos me han de bastar para hacer la jornada» (49).

La última relación tomada, de fecha 9 de mayo, señalaba cantidades y tiempo de duración para todos los bastimentos excepto de agua y queso, de los que sólo había para tres meses, y de pescado, para cuatro; la Armada estaba avituallada para medio año en las cantidades y medidas que ya se han señalado.

Sin embargo, y para acudir a cualquier eventualidad «si os sobreviniere algun temporal forzoso», el Rey había ordenado que el capitán general designase un puerto para reavituallarse y de paso hacer aguada en la costa gallega cerca de Finisterre (50).

(44) A.G.S. G.A. Leg. 221, fol. 14.

(45) A.G.S. G.A. Leg. 221, fol. 158.

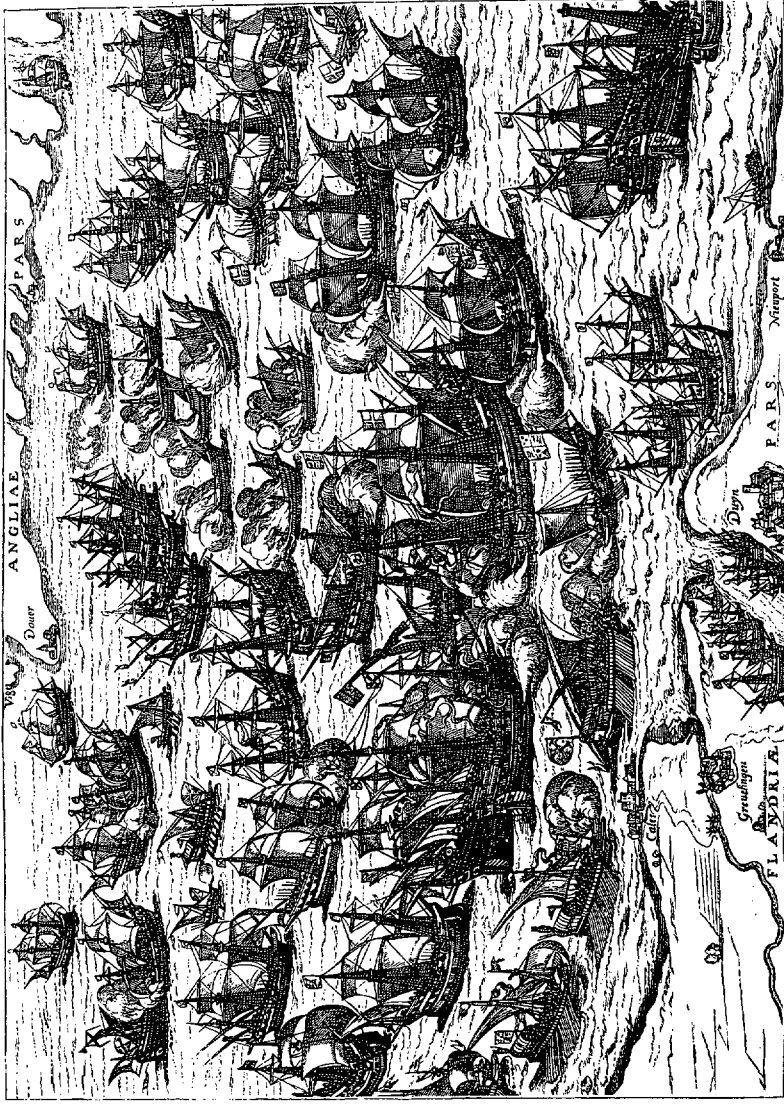
(46) A.G.S. G.A. Leg. 221, fols. 77 y ss.

(47) Museo Naval. Colección Navarrete. T. III, núm. 21.

(48) «Relación de las naos...».

(49) Carta a Felipe II. 21 de mayo de 1588. Museo Naval. Colec. Sanz de Barutel. Art. 4, núm. 879.

(50) Carta a Medina-Sidonia. 1 de abril de 1588. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.



La Armada invencible. (Grabado en cobre, original de F. Hogenberg)

Entre Vigo y La Coruña el duque de Medina-Sidonia optó por el último, y así se previno al virrey, marqués de Cerralbo, para que estuviese dispuesto y preparase algunas vituallas y, sobre todo, carne salada, que no se había podido embarcar.

Los sucesos posteriores demostrarían lo acertado de esta medida. La travesía había comenzado con calmas y bonanzas que después dieron paso a vientos contrarios que no permitieron avistar el cabo Finisterre hasta el 13 de junio. A partir del día 10 empiezan a hacerse patentes graves insuficiencias.

Ese día se remite un patache al marqués de Cerralbo solicitando «Toda la carne salada, tocino, queso, pescado y sebo que hubiese allí» mientras Medina escribe al Rey en cifra refiriéndose a las vituallas: «llevo gran falta de ellas» (51), solicitando que se le envíen los bastimentos en barcos locales para poder proseguir su camino.

Un hecho definitivo hará variar el plan principal: algunas urcas acuden a pedir agua a la capitana tras haber agotado su provisión de tres meses en quince días. Este inconveniente le obligará a entrar en La Coruña el 19 de junio tras celebrar consejo de oficiales generales.

Ese mismo día y los dos siguientes un furioso temporal dispersa y castiga la flota. Cuando se consigue reagruparla se comprueba fehacientemente la escasez de vituallas y la alarmante falta de agua. ¿Qué había sucedido con un almacén flotante calculado para ir, llevar a cabo la misión, y regresar cumplidamente y sin tener que repostar?

Varios factores intervinieron en este desenlace. En primer lugar debemos consignar la poca fiabilidad de las listas oficiales que ya hemos comentado; a esto hay que añadir la pillería de los maestros, e incluso de los oficiales reales, que había señalado Medina-Sidonia el día de la partida como «la falta de ministros que V. M. tiene aquí que le sirvan con ley y amor» (52) y que el propio Felipe II conocía, como se manifiesta al escribir al duque: «... habeis de mirar mucho... no se reciba el engaño que por lo pasado ha habido, pues sabeis si lo que se ha hablado en hecho de verdad responde a las relaciones que os dieron antes de salir de Lisboa que me enviasteis y me tenian con opinion bien diferente de lo que el hecho ha mostrado... todo lo cual obliga a que hagais que los oficiales anden muy ciertos y puntuales» (53).

Otros factores a tener en cuenta fueron la tardanza en salir de Lisboa y la lentitud de la singladura hasta Finisterre. En la base lisboeta se consumía más de lo que se almacenaba, teniendo que echarse mano de lo previsto para el viaje, pese a las prevenciones de Felipe II a este respecto cuando señalaba «el peligro que se corre de que... se consuma la vitualla en el puerto y falte para el viaje» (54).

Respecto a la lentitud de la travesía, además de las malas condiciones atmosféricas, señalaba Medina-Sidonia: «Las urcas me van deteniendo porque

(51) Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

(52) 30 de mayo de 1588. Museo Naval. Colección Sanz de Barutel. Art. 4, núm. 881.

(53) 5 de julio de 1588. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

(54) Carta al marqués de Santa Cruz. 30 de noviembre de 1587. A.G.S. Estado. Leg. 165, fol. 16.

son muy malos navios de vela y es forzoso andar todos a su paso...» (55), y en otro lugar: «Las vituallas desta Armada se van gastando, porque... el viaje con tantas naos no puede dejar de alargarse, asi por los tiempos que han corrido, como por irnos aguardando unos a otros, que esto es lance forzoso, en especial con las urcas...» (56).

Sin embargo, la causa principal de la carestía fue la corrupción de los alimentos, que se comienza a manifestar a poco de navegar: «la sardina y el pulpo ha convenido que se eche a la mar, y el tocino se va dañando muy apriesa», escribe el almirante al Rey (57), y en opinión del veedor general don Jorge Manrique, excepción hecha del «vino y arroz y algunas minestras, de lo demas no habia que hacer cuenta, porque no era de ningun provecho ni la gente lo comia» (58).

El motivo de este desastre es doble: por una parte la mala calidad de los víveres, especialmente su escasa curación y salazón; por otra, y tal vez más decisiva, la de su largo tiempo embarcados, ya que pese a que la Armada no se hizo a la mar hasta el 30 de mayo, los víveres estaban estibados desde el 13 de abril y muy mal acondicionados (59).

Aunque aún quedaba bizcocho para tres meses, era de mala calidad y en varios buques, como la galeaza *Girona* y la nao *Santa María de la Rosa*, se moja, resultando incomible (60).

La gran bodega sufre mucho por causa de la mala estiba y el fuerte temporal de los últimos días: «... las pipas... con la tormenta todas baraustaron y deshicieron» escribe Medina a Felipe II el 11 de julio (61).

Cuando la Armada arriba a La Coruña, por lo que a bastimentos se refiere, debe partir prácticamente de cero una vez más.

El segundo aprovisionamiento

Mientras la Armada se rehace en La Coruña, se reciben instrucciones estrictas del Rey en el sentido de dar vitualla fresca de pan, carne y pescado a la gente y respetar el bastimento del viaje, tanto el poco que había quedado como el que se iba reponiendo (62).

En esto se había adelantado el buque desde los primeros días: «Carne fresca ha dos días que se va dando, y el pan comenzara mañana, que es gran regalo para la gente y con que se van entreteniendo las vituallas» (63), había comunicado Medina-Sidonia con mucha antelación a la orden Real.

(55) Carta a Felipe II. 1 de junio de 1588. Museo Naval. Colección Sanz de Barutel. Art. 4, núm. 882.

(56) Carta a Felipe II. 10 de junio de 1588. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

(57) 18 de junio de 1588. Museo Naval. Colección Sanz de Barutel. Art. 4, núm. 885.

(58) Parecer de los oficiales generales de la Armada sobre la salida de La Coruña. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

(59) Ídem.

(60) Museo Naval. Colección Sanz de Barutel. Art. 4, núms. 893 y 894.

(61) Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

(62) Carta a Medina-Sidonia. 5 de julio de 1588. A.G.S. Estado. Leg. 165, fol. 133.

(63) Carta a Felipe II. 6 de junio de 1588. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

De estos alimentos había abundancia en la zona y no hubo que acudir a otros lugares; además de la carne fresca, el marqués de Cerralbo tenía preparados desde mayo 2.000 quintales de carne salada, para lo que se habían sacrificado 1.042 bueyes.

El pan, sin embargo, no se puede obtener en las cantidades necesarias «por ser tierra tan estrecha, que aun para sólo los enfermos no se ha podido haber» (64), por lo que se reparte bizcocho procedente de Lisboa.

Respecto al pescado tampoco se respeta la orden Real, basándose en la prevención existente contra él: «El pescado fresco no se ha dado por ración, porque demas que no le habia tanto, es de mucho inconveniente para la salud», escribe el duque al Rey (65).

Para ahorrar bizcocho se ordena reducir en un cuarto la ración de este alimento, con lo que ésta queda en 18 onzas por hombre y día. Se establece también la ración de carne en una «libreta», es decir, una libra «pues hay cantidad en la tierra y vale a menos de siete maravedis» (66).

Poco a poco se van reponiendo las vituallas, trayendo de Lisboa grandes cantidades de bizcocho, aceite, vinagre, vino y atún, a bordo de urcas de transporte (67).

El pescado y el tocino para la travesía fueron aportados también por las autoridades locales (68).

Los víveres estaban embarcados el 28 de junio en las siguientes cantidades:

Bizcocho: 42.752 quintales, es decir, cerca de dos mil toneladas.

Queso: 622 quintales (28.612 kilogramos).

Tocino: 1.632 quintales (75.164 kilogramos).

Atún: 2.199 quintales, más de cien toneladas.

Bacalao: 195 quintales (8.970 kilogramos).

Sardinias: 35.723 arrobas (410.814 kilogramos).

Arroz: 1.613 quintales (74.198 kilogramos).

Habas y garbanzos: 2.305 fanegas (17.650 kilogramos).

Vino: 4.902 pipas.

Vinagre: 336 pipas y 1.684 arrobas.

Aceite: 2.840 arrobas, que hacen 32.660 kilogramos (69).

No se hace referencia a la carne en salazón, que debió de ser consumida durante la estancia en puerto, ni a la fresca, que se embarcó, como veremos, a última hora.

(64) Medina-Sidonia a Felipe II. 11 de junio de 1588. Museo Naval. Colección Navarrete.

(65) Ídem.

(66) Don Pedro de Valdés a Felipe II. 5 de julio de 1588. Museo Naval. Colección Sanz de Barutel. Art. 4, núm. 903.

(67) Felipe II a Medina-Sidonia. 28 de junio de 1588. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

(68) El duque de Medina-Sidonia a Felipe II. 21 de junio de 1588. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

(69) A.G.S. G.A. Leg. 221, fols. 163 y ss.

Con estos suministros parece bastante a Felipe II, que no quiere más retrasos: «el bastimento que es menester para el viaje, pues no es tan poco el de dos meses» (70), escribe a Medina Sidonia.

Lo cierto es que aunque en conjunto se puede decir que la Armada estaba aprovisionada para dos meses, no lo estaba en igual proporción de todos los víveres, según la «dieta» o ración preestablecida. De bizcocho había para dos meses y medio; de queso o tocino para dos meses; de pescado en conjunto para cinco meses y medio; de arroz para tres meses; de habas y garbanzos para dos meses; de aceite para mes y medio; de vino para dos meses, y de vinagre también para dos meses.

La Armada partía definitivamente con vituallas para un plazo muy corto, aunque se esperaba poder repostar pronto en Flandes, y peligrosamente escasa de vino, pese a la optimista opinión de Andrés de Alba de que «de bastimentos forçossos q es pan y vino lleva honestamente lo que ha menester» (71).

Como suplemento y mientras dure (entre seis y ocho días) se embarca también carne viva, y en cumplimiento de una orden expresa de Felipe II se prepara el embarque de «1.000 carneros y 500 bueyes y vacas y las gallinas que se pudieren...» (72).

La travesía

La primera referencia que tenemos desde la salida de La Coruña relativa a víveres y aguada es del domingo 7 de agosto, en que la Armada fondeada en el puerto aliado de Calais, cuyo gobernador ofrece todo lo necesario, intenta reavituallarse enviándose al proveedor y al pagador a comprar lo necesario (73).

Esa misma noche el peligro de incendio causado por los brulotes lanzados por Drake hizo picar estachas y salir precipitadamente a la flota, impidiendo el previsto suministro.

El 11 de agosto se toma una decisión trascendental al «verse que se le acababan los bastimentos y agua y el no tener puerto para repararse de nada, se determinó volverse la vuelta de España» (74).

El 21 de agosto, entre las islas escocesas, escribe Medina-Sidonia al Rey: «me hallo en este paraje navegando la vuelta de La Coruña por acortar camino y ser tan pocos los bastimentos que se llevan, que para que puedan durar un mes y el agua, se han acortado las raciones generalmente sin exceptuar persona, porque no perezcan...» (75). A cada persona se da «media libra de bizco-

(70) 5 de julio de 1588. Museo Naval. Colección Navarrete. T. XXX.

(71) Carta a Felipe II. 19 de julio de 1588. HERRERA ORIA, A.: *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España y de sus Indias*. Tomo II. Madrid, 1930. Doc. CXXIX.

(72) A.G.S. G.A. Leg. 225, fols. 75 y ss.

(73) «Relación de lo sucedido desde el 22 de julio al 21 de agosto». Academia de la Historia. Colección Jesuitas. T. LXXII, núm. 81.

(74) «Relación de lo sucedido a la Armada de S. M. desde el 22 de julio hasta el 21 de agosto de 1588». Academia de la Historia. Colección Salazar. L. 23, núm. 17.

(75) Museo Naval. Colección Sanz de Barutel. Art. 4, núm. 932.

Acargo de Alexandro campany

- ~ Diez y ocho pipas de Vino las nueve de cardia _____ 18 Pipas
- ~ Vna pipa de Vinagre _____ 1
- ~ Dos quartos de aceite _____ 2
- ~ Vna pipa de aceite,
- ~ Vna pipa y dos quartos de carne salada
- ~ Tres Vaxillas de feuo,
- ~ Vna cantidad de toño,
- ~ Vna cantidad de cadenas y Hexaminia,
- ~ Vna cantidad de garauanzo
- ~ Nueue Baxiles de abun.
- ~ Vna pipa de pescado cejal,
- ~ Tres Velas de a Ros,
- ~ Media caxa de candelas,
- ~ diez Velas,
- ~ Diez y siete Baxiles de galeaza
- ~ Vna Bota de feuo

Lagaleaza

- ~ Seize quintales de Vnocho.
- ~ Cinco pipas de Vno,
- ~ Franta onças de garauanzo
- ~ Diez quintales de plomo,
- ~ seis mill de Artilleua de todas suertes,
- ~ Nueve

cho, medio cuartillo de vino, y un cuartillo de agua» (76). Medina-Sidonia será criticado al regreso por no haberse avituallado en Flandes y por no distribuir bien los alimentos: «con estar muy abastecidos los navios no lo proveia, y morian y murieron muchos de hambre» (77).

Más que de muerte por hambre estrictamente, cabe hablar de muerte por enfermedades, a las que naturalmente contribuyó el debilitamiento por la escasa dieta y la ausencia de vitaminas y víveres frescos. En la época se achacaban muchas enfermedades a la falta de alimento suficiente.

El mal estado del bizcocho contribuyó a la proliferación de las afecciones gástricas ya que, como tuvo ocasión de comprobar una vez en tierra el corregidor de Vizcaya: «es tal q. los cochinos no lo quieren comer ny los perros, aunque se lo den remojado en caldo,... ny se puede entender q. hombres pudiesen comer tal» (78).

Conclusiones

Los defectos en el aprovisionamiento de la Armada constituyeron la razón fundamental de su fracaso, afirmación que se apoya en las siguientes consideraciones:

- La pérdida de tiempo en los aprestos de Lisboa, que determinó la preparación y alerta de la flota inglesa, se debió a problemas de abastecimiento en parte causados por el ataque de Drake y por su mera presencia en aguas atlánticas. Así vemos como por unos informes del servicio secreto de 6 de junio de 1587: «con el daño q. él (Drake) avia hecho esperaba q no podria juntar ya Su Md. grande Armada» (79), y el propio Felipe II señalaba al cardenal archiduque el 14 de septiembre: «... no aviendose podido juntar este año todo lo q. en las relaciones se tanteava, y obligando la salida de Draques y la seguridad de las flotas a salir el mismo Marqués a recogellas... no ha auido hasta aqui lugar para mas...» (80).
La destrucción de alimentos y barricas viejas, por su parte, determinarán posteriores escaseces.
- La arribada forzosa a La Coruña fue causada por la corrupción y destrucción de las vituallas y pipas de agua, lo que ocasionó una nueva demora y la nueva salida precipitada con víveres sólo para dos meses.
- La imposibilidad de reavituallarse en Calais y Flandes será causa de que se decida volver a España por carecerse de alimentos y ser la vuelta del Norte el camino más rápido.

(76) Academia de la Historia. Colección Salazar. L. 23, núm. 17.

(77) Apuntes del P. Juan de Victoria. Recogido por FERNÁNDEZ DURO, C.: *Op. cit.* Doc. 186.

(78) A.G.S. G.A. Leg. 242.

(79) Avisos de Inglaterra. A.G.S. G.A. Leg. 222.

(80) A.G.S. Estado. Leg. 165, fols. 2 y 3.

Con suficientes vituallas la flota hubiera podido alcanzar su objetivo un año antes, cuando el ejército de Farnesio estaba en su mejor momento y los ingleses desaparecidos.

Incluso en agosto de 1588 la Armada podría haber intentado la vuelta del Canal con resultados impredecibles.

EQUIVALENCIA ENTRE UNIDADES DE MEDIDA CITADAS

Arroba de Castilla (medida de peso) = 11,502 kilos.

Arroba de Castilla (medida de capacidad para líquidos) = 16,133 litros.

Azumbre (medida de capacidad) = 2,016 litros.

Cuartillo (medida de capacidad equivalente a 1/4 de azumbre) = 0,504 litros.

Fanega de Castilla (medida de capacidad para áridos) = 55,5 litros.

Libra castellana (medida de peso) = 459,456 gramos.

Onza (medida de peso equivalente a 1/16 de libra) = 28,716 gramos.

Pipa o bota (medida de capacidad para líquidos) = 516 litros.

Quintal (medida de peso equivalente a 4 arrobas) = 46 kilos.