

EXTRACTO DEL HISTORIAL DE LA NAVE *LA REGAZONA*, CAPITANA DE LA ESCUADRA LEVANTISCA EN LA GRAN ARMADA DE 1588

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

DESDE principios de marzo de 2013 se están estudiando en la ría ferrolana los restos de una nave del siglo XVI descubierta hace años, que al parecer pertenecen a *La Regazona*, navío de la Gran Armada de 1588, el primer participante en aquella célebre jornada que ha aparecido en las costas españolas. Todo ello ha sido posible gracias a labor de un equipo investigador formado bajo la dirección de David Fernández Abella, y compuesto por miembros de la Universidad de Santiago de Compostela, la Escuela de Buceo de la Armada y la empresa de arqueología Argos. Parece lógico ocuparnos de esta nave, en base a la documentación que próximamente verá la luz en los tomos que faltan de la obra *La batalla del Mar Océano*, por si puede contribuir en algo a facilitar la meritoria labor arqueológica del equipo de Fernández Abella.

Decidida por el rey Felipe II la invasión de Inglaterra, la necesidad de reforzar la armada que se reunía en Lisboa obligó al monarca a ordenar en noviembre de 1586 el envío urgente a la Península de infantería, gente de mar y artillería gruesa desde Italia. Todo se embarcaría en cuatro galeazas y dos naves de Nápoles y seis naves de Sicilia. El alistamiento de estas últimas –*Trinidad Valenzera*, *Santa María la Encoronada*, *San Juan de Sicilia*, *San Nicolás*, *Juliana* y *Trinidad de Escala*– corrió a cargo del virrey conde de Alva de Liste. Salieron de Palermo a principios de abril de 1587 con Diego Pimentel y el Tercio de Sicilia a bordo. Tras hacer escala en Mahón y Alcudía, llegaron a Cartagena el 6 de mayo; el día 16 siguiente partieron hacia Gibraltar y el 15 de junio fondearon en Cádiz.

Por su parte, el conde de Miranda, virrey de Nápoles, se encargó del alistamiento de las cuatro galeazas *San Lorenzo*, *Zúñiga*, *Napolitana* y *Girona* y las dos naves *Santa Anunciada* y *Santa María de Visón*. Juan de Acuña tomó el mando de los seis navíos. Partieron de Nápoles el 6 de mayo y, tras hacer escala en Cerdeña, Formentera e Ibiza, salieron de este puerto el 23 de mayo para fondear en Cartagena el día 29 siguiente. Llegaron a Cádiz el 9 de julio.



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

Entonces, tanto las galeazas como las naves procedentes de Nápoles y Sicilia pasaron a incorporarse a la armada del conde de Santa Gadea, que levó de la bahía gaditana el 11 de julio de 1587 y fondeó en Lisboa el 4 de agosto.

El capitán vasco Martín de Bertendona fue nombrado por el rey, el 30 de enero de 1588, general de la escuadra de las seis naves procedentes de Sicilia, las dos que habían llegado de Nápoles y el galeón *San Francisco*, del duque de Florencia, y tomó el mando el 5 de febrero. Al incorporarse a su escuadra las naves *Regazona* y *Lavia*, embargadas el 16 de febrero de 1588, salió por lo tanto de Lisboa con 11 naves. Bertendona eligió *La Regazona* como capitana. El galeón de Florencia pasó a la escuadra de Portugal el 11 de julio, cuando la armada se encontraba en La Coruña.

Al partir de este puerto, la escuadra de Levante se componía de 10 naves; entre ellas seguía *La Regazona*, de origen y construcción veneciana, buen buque y bien marinado, uno de los mejores navíos y más poderosamente artillados de la Gran Armada a cargo del duque de Medina Sidonia destinada a la conquista de Inglaterra.

Según Cristóbal de Barros, *La Regazona* tenía de porte 1.067 y 3/4, toneladas, como aparece en la relación del arqueamiento que está en el Libro de Naves de 1592 (Archivo General de Simancas). Arqueada en Lisboa el 28 de abril de 1588, dio 1.079 toneles machos una vez sacado el 3 por 100 de gorja y raser, y con el 20 por 100 de refacción, 1.294 y 2/3 toneladas de sueldo. Las

dimensiones eran: eslora, 59 codos (32,88 m); manga, 21 codos y 1/6 (11,90 m); puntal, 12 (6,69) codos (1).

Respecto al armamento, inicialmente debió montar las 32 piezas de artillería de bronce que tenía al ser embargada, menos cuatro desembarcadas en Lisboa; en total, 28 (15 gruesas y 13 falcones y esmeriles, todo de bronce) (2). Entre la artillería y otras armas y municiones que recibió en Lisboa figuraba un cañón de batir, fundición de Alemania por Gregorio Loeffler Agustanus en la época del emperador Carlos V, de 52 quintales de peso, para tirar pelotas de hierro de 40 libras y dos encabalgamientos de campaña. Además embarcó posteriormente dos cañones, también de batir, de más de 50 quintales de peso procedentes de la nave *La Juliana* (3).

Su dueño era Jácome Regazona y estaba al mando del capitán y maestre Santo Corzo (4). En Lisboa tenía 80 hombres mar y 344 de gente de guerra (134 de la compañía de Pedro Camacho, 76 de la de Francisco de Céspedes y 134 de la de Pedro Sandoval Ponce de León). (5) En La Coruña sumaba 80 de mar y 291 de guerra (6).

El historial conocido empieza al ser embargada por Juan Vich por real orden el 21 de noviembre de 1585 en el puerto de Alicante con fianza de 4.000 ducados, cuando era su capitán Juan Rico (7). Partió de este puerto en enero o principios de febrero de 1586 (8). Tras unas actividades no precisadas, llegó a Lisboa cargada de vinos de Candía y malvasía el primero de febrero de 1588. Allí fue embargada de nuevo por el proveedor general Francisco Duarte el 16 del mismo mes, para ser agregada a la armada como capitana de las levantiscas (9), y tomó la primera muestra de la gente.

Incorporada a la armada del duque de Medina Sidonia, siguió los movimientos del galeón *San Martín* desde la salida de Lisboa, el 30 de mayo de 1588, hasta la dispersión de las escuadras por el temporal del 18 y 19 de junio;

(1) El investigador naval José Luis Casado Soto da como dimensiones: eslora 33,91; manga 12,16; puntal 6,90 metros.

(2) Doc. AGS, GA, Sec. M. y T., leg. 220-49. El doc. AGS, E-Armadas y Galeras, leg. 455-569 a 589 de 9 de mayo, disminuye el número de piezas a 30. Según el Anexo 2 montaba 28 piezas.

(3) Véase Anexos 1 y 4. Entre las piezas de artillería recuperadas en Ferrol tras el naufragio aparecen dos piezas de hierro, posiblemente inglesas.

(4) Anexo 4.

(5) Anexo 8.

(6) Doc. AGS, E-Armadas y Galeras, leg. 455-569 a 589 de 9 de mayo. La muestra del 27 de junio en La Coruña especifica la gente de mar, la fuerza de cada compañía y el nombre de los capitanes embarcados con diferencias en el número de la gente. El extracto del historial de cada capitán embarcado figura en el Anexo 8.

(7) Doc. AGS, GA, Sec. M. y T., leg. 179-124.

(8) Doc. AGS, E-Venecia, leg. 1537-223.

(9) Anexo 4. Embargada por orden del Rey de 11 de febrero, no obstante haber dispuesto que no se hiciese el 11 de enero de 1588, pero la orden fue revocada el 6 de febrero. El embajador de Venecia en Madrid, Hierónimo Lippomano, protestó por el embargo. Su Majestad ordenó que se le dispensase trato de favor.



Combate naval de Gravelinas (8 de agosto 1588). Grabado naval alemán del siglo XVI. Museo Naval.

el día 24 ya había tomado el puerto de La Coruña. Una vez reaprovisionada de bastimentos y aguada salió a la mar el 22 de julio con el resto de la armada.

Alcanzada la costa británica, y tras los primeros encuentros con la flota inglesa del día 31 de julio, al amanecer del 2 de agosto, a eso de las 05.00, saltó viento escaso del NE, y la armada, situada a la altura de Portland, se encontraba a barlovento de la inglesa. Howard trató entonces de doblar la armada por el norte y arribó al NW ciñendo el viento todo lo que podía, acercándose a la costa. Medina Sidonia se hallaba en este momento con las galeazas en vanguardia y acompañado por varios navíos. Para evitar las consecuencias de las intenciones de Howard y mantener el barlovento, el duque puso también proa hacia tierra, seguido por otros navíos de la armada, aunque un tanto alejados. Al observar Howard lo inútil de la maniobra de

doblar a los españoles arrimado a tierra, viró por adelante con el *Ark Royal* y arrumbó hacia el SSE o el sur seguido por unos quince navíos en total, posiblemente para volver a ganar el barlovento a los españoles por la banda de la mar de la armada. La maniobra fue observada por el general español, el cual viró a babor para impedir las intenciones del almirante, lo que provocó el contacto artillero entre ambas formaciones.

Con su movimiento, el grupo de Howard quedó más cerca de la retaguardia de Alonso de Leyva que del propio *San Martín*. De esta forma, las primeras naves en combatir a los ingleses fueron las levantiscas de Martín de Bertendona y los galeones de Portugal que acababa de asignar el duque como refuerzo de Leyva. En este duelo artillero generalizado se distinguió, entre otras naves, *La Regazona* de Bertendona (10).

Como siempre, los navíos españoles intentaban inútilmente llegar al abordaje, pero los ingleses, muy maniobreros, mantenían la distancia y rehusaban llegar al alcance del tiro de mosquete. Martín de Bertendona acometió al *Ark Royal*, capitana de Howard, hasta llegar bien cerca, aunque el inglés se zafó del ataque con soltura dándole la popa. El fuego por ambas partes fue muy vivo, siendo grande el consumo de municiones, sobre todo por parte británica, por su mayor rapidez en la recarga y disparo de la artillería. Sin embargo, no existe constancia de averías o bajas notables en ninguno de ambos contendientes.

Tras el episodio de los brulotes lanzados contra la armada la noche del 7 al 8 de agosto, avanzada la mañana de este último día un escuadrón inglés a cargo de Henry Seymour, a bordo del *Rainbow*, acompañado por el *Vanguard* de William Winter, el *Antelope* de Henry Palmer y otros se dirigieron hacia el ala de estribor de la retaguardia española para combatir los navíos que se iban quedando rezagados, alcanzándolos entre las 09.00 y 10.00 a la altura de Gravelinas. Rodearon estos navíos atrasados, cuya identidad se desconoce — posiblemente el galeón *San Cristóbal*, de Gregorio de las Alas capitana de la escuadra de Castilla *La Regazona* de Bertendona, el galeón *San Juan* de Diego Enríquez y la nave *San Juan de Sicilia*, de Diego Téllez Enríquez—, sometiéndolos a un fuerte cañoneo. Solo el *Vanguard* disparó 500 proyectiles de medio cañón, culebrina y media culebrina a distancias que llegaban al alcance de la mosquetería y arcabucería e incluso menores, lo que permitió estar a la voz entre los barcos. Con este procedimiento, que duró casi seis horas, los ingleses causaron daños a tres de los navíos españoles no obstante su fuerte resistencia; el *Rainbow* atravesó a uno de ellos con seis cañonazos disparados a corta distancia. Según el embajador Hierónimo Lippomano, el duque comunicó a Su Majestad que *La Regazona* había combatido muy bien en la acción del 8 de agosto.

(10) Según la relación del propio Bertendona sobre el suceso, «otro día, habiendo amanecido 18 naves inglesas sobre la del almirante real Juan Martínez de Recalde, que le tenían apretado, le socorrió el dicho general Bertendona tan gallardamente que los ingleses tuvieron por bien de retirarse». (Lilly Library, Bloomington, Indiana, Bertendona Papers, número 171, «Relación de servicios de Martín de Bertendona», borrador).

Emprendió el regreso a España manteniendo la conserva del galeón *San Martín*, hasta apartarse de la armada el 2 de septiembre. La nave arribó a Muros (Galicia) el 10 de octubre muy destrozada y con la gente llena de necesidades. El 9 de noviembre tenía a bordo 49 hombres de mar. Estando surta en este puerto, Martín de Bertendona, contra su propia voluntad y la del capitán y piloto de la nave, partió de allí el 4 de diciembre para trasladarla a La Coruña en cumplimiento de las órdenes del marqués de Cerralbo, gobernador de Galicia. El día 6, con mal tiempo, perdió dos áncoras al fondear sobre las islas Sisargas; logró levar a duras penas gracias a la ayuda de dos pinazas vizcaínas, y el 7, muy tarde, estaba en medio del puerto de destino. El viento bien fresco, impedía tomarlo ni tan siquiera con el auxilio de las galeras *Diana* y *Princesa*. A las 23.00 cargó el tiempo tanto que corrió riesgo de ir sobre unas peñas. Con esfuerzos libró el peligro y a las tres de la madrugada del día 8 lograba entrar en Ferrol «con una poquita claridad de la luna». Una vez dentro de la ría varó a causa del mal tiempo y de la falta de áncoras; quedó adrizada y con esperanzas de una posible recuperación, pero al dar a la banda fueron inútiles los esfuerzos realizados para sacarla en las mareas vivas. Se pudo salvar la artillería y parte de los bastimentos y municiones (11). Una vez finalizadas las obras del fuerte de la isla de San Antón (La Coruña), se montó en él la artillería gruesa procedente de la *Regazona* (12), justo a tiempo para poder emplearla eficazmente contribuyendo al fracaso del ataque inglés de Norris y Drake en mayo de 1589 (13).

(11) Anexos 4, 5, 6 y 7. Lippomano informó el 3 de noviembre «que la *Regazona*, cuyo maestre y treinta tripulantes han muerto, se ha hecho pedazos.» Esto último era erróneo, pues como hemos visto el naufragio en Ferrol ocurrió el 8 de diciembre. El mismo embajador lamentó el accidente en su carta del 24 de diciembre y una semana más tarde dio la noticia de la varada en Ferrol. La relación del suceso que hizo Martín de Bertendona (Anexo 6) es ilustrativa de la calidad profesional de este vasco extraordinario. Tan sólo los marinos que han barajado aquellas costas y entrado en Ferrol de noche con temporal deshecho del sudoeste pueden apreciar el mérito de aquellos hombres de mar del siglo XVI.

(12) Anexo 7. La artillería y despojos de la *Regazona* pasaron a servir en la armada por orden del Rey (AGS, doc. GA, Sec. M. y T., leg. 208-113): «*Que pues la nave Regazona se perdió, procure que se recojan los despojos y artillería della para servir en el armada, tomándolos por inventario y tasando cada cosa para que se le pueda pagar a su dueño*», aunque en febrero de 1589 aún no se daba por perdida la nave.

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

ANEXO 1

1588. Mayo-14, Lisboa.

RELACIÓN. Anónima. Artillería, armas, municiones y pertrechos del cargo de artillería que lleva la nave Regazona de la escuadra de Martín de Bertendona entregados por Juan de Acuña Vela.

SIGNATURA: AGS, GA, Sec. M. y T., leg. 221-156.

OBSERVACIONES: Original. Parcial

NAVES DEL CARGO DE MARTÍN DE BERTENDONA

La nave *Regazona*, capitana

Un cañón de batir encabalgado de mar y con dos encabalgamientos de campaña cumplidos.

Dos armones con sus timones y ruedas cumplidos.

Cuatrocientas pelotas de hierro colado de a 40 libras.

Trescientas pelotas de hierro colado de todas suertes.

Dos ruedas enterizas.

Cien azadas.

Veinte mosquetes con sus aderezos y cien arcabuzes.

Quince quintales de plomo.

Sesenta y nueve arrobas y dos libras de cuerda.

Ciento y ochenta y nueve quintales, cuarenta y nueve libras de pólvora.

Cuatrocientas picas.

Cincuenta pelotas enramadas y de cadena.

Cuarenta palancas y 40 cuñas de madera.

Seis quintales y diez libras de pelotas de arcabuz.

Dos quintales y diez libras de pelotas de mosquete.

ANEXO 2

1588. Mayo-14.

RELACIÓN. Anónima. Navíos, dotaciones, artillería y armamento de la armada de Lisboa.

SIGNATURA: SA, Spanien, Diplomatiscche Korrespondenz, Karton 11, 363-371.

OBSERVACIONES: Traducción del doc. original en italiano.

ANEXO 3

1588. Octubre, n. d. 8, [La Coruña].

RELACIÓN. Por un soldado embarcado en el galeón San Juan, almiranta de la armada. Contiene la campaña realizada por el galeón San Juan, donde iba embarcado Juan Martínez de Recalde, almirante general de la armada, desde que salió de La Coruña el 22 de julio de 1588, hasta que regresó al mismo puerto el 7 de octubre.

SIGNATURA: AHN, Órdenes Militares, leg. 3512/34. Parcial

«A dos del dicho, en amaneciendo, nos entró el viento nordeste con que se le ganamos al enemigo, el cual como lo vio volvió la proa a huir, y toda nuestra armada sobre él, dándoles carga de cañonazos y haciendo ellos fuerza de vela. Y mudándonos el viento al sudeste nos le tornaron a ganar y cargaron ellos sobre nosotros, dándonos carga en la retaguardia y sobre la almiranta que venía en ella como el día antes, sin ser socorrida de ninguna otra nao de la armada, porque todas parecía que se querían meter las unas en las otras, según se retiraban de la ocasión y se abordaban unas con otras, que cierto es lástima decirlo. Esto duró desde que amaneció hasta las cuatro o cinco de la tarde que dejaron de tirar los enemigos a la almiranta, sin ser socorrida (como se dice) sino de don Alonso de Leyva, que vino a hacerlo con otra nao levantisca.»

ANEXO 4

1590. Noviembre-22, El Ferrol.

RELACIÓN. Naves levantiscas que sirven y han servido en la armada. Asiento y cuenta particular que se tiene con sus capitanes.

SIGNATURA: AGS, CS, S. serie, leg. 280-351 a 380, 1391 a 1701, 1730 a 1733 y 1751 a 1760, y CMC, 2.^a época, leg. 1208, s.f.

OBSERVACIONES: El legajo ha sido transcrito parcialmente entresacando párrafos

La nave veneciana nombrada Regazona, dueño Jácome Regazona, capitán Santo Corzo.

Esta nave fue embargada en Lisboa por el proveedor general Francisco Duarte, y aunque se le pidió el embargo della y de otras no lo ha dado, que está en blanco este asiento. Envíase receta para fenecer la cuenta de la dicha nave en 28 de noviembre 1589.

Cargo de la artillería, armas y municiones que recibió por cuenta de Su Magestad, de que la ha de dar.

Más se le hace cargo de la artillería, armas y municiones y otros pertrechos que el dicho Santo Corzo recibió, como parece por una relación que envió

Baltasar de Navarrete, fecha en Lisboa a trece de noviembre de 1589, de lo que esta dicha nao y otras levantiscas del cargo de Martín de Bertendona recibieron. Que lo que por ella consta haberse dado y entregado al dicho capitán es lo siguiente en esta manera:

- Un cañón de batir, fundición de Alemania, que encima de la cámara tiene un escudo con las armas imperiales con un letrero que dice «Plus Ultra», y otro letrero más abajo que dice «Gregorio Lefer Agustanus»; otro letrero más abajo que dice «Carolus», reparado de pincel con follajes y mascarones, que pesa cincuenta y dos quintales y catorce libras; tira pelota de cuarenta libras de hierro colado, con dos encabalgamientos de campaña, que son cureñas guarnecidos de hierro, y cuatro ruedas de rayos guarnecidos de hierro, dos ejes con sus ánimas de hierro y manguillas guarnecidas de hierro y cuatro arandelas de hierro y ocho sotrozos para los cabos de los pezones de los ejes, dos armones guarnecidos con sus timones y dos ruedas de rayos, cada uno guarnecido de hierro para marchar en campaña, dos lonjas guarnecidas con nueve pernos de hierro, con sus cadenas y chavetas, que pesaron cinco arrobas, cuarenta palancas de madera y cuarenta cuñas de madera, y cuatrocientas pelotas de hierro colado de cuarenta libras para la dicha pieza.
- Un carnequí de madera con su llave y torno guarnecido de hierro para alzaprimar.
- Dos ruedas enterizas para en mar, para servicio del dicho cañón.
- Cien arcabuces con sus llaves, baquetas y rascadores, y cien frasquillos guarnecidos de hierro de la nueva invención, y cien moldes de hierro para servicio de los dichos arcabuces.
- Un cargador de cobre con su atacador y barras y zoquetes y lanadas.
- Trescientas pelotas de hierro colado, las ciento y veinte de a doce libras, y las ciento y veinte de cuatro libras, y sesenta de a seis libras.
- Quince quintales de plomo en plancha, peso de Castilla, neto de tara.
- Veinte mosquetes con sus llaves, baquetas y rascadores, y veinte frascos y veinte frasquillos guarnecidos de hierro, y veinte horquillas con sus hierros y cuentos, y veinte moldes de hierro para servicio de los dichos mosquetes.
- Sesenta y nueve arrobas y dos libras de cuerda de arcabuz, peso de Castilla.
- Ciento y ochenta y nueve quintales y cuarenta y nueve libras de pólvora de arcabuz, peso de Castilla, envasados en doscientos y sesenta y nueve barriles de madera.
- Cuatrocientas picas de hierro con sus hierros y cuentos.
- Cincuenta pelotas enramadas de cadena que pesaron diez y ocho arrobas y catorce libras.
- Cien pelotas de hierro colado de cuarenta libras cada una.
- Seis quintales y diez libras de balas de arcabuz, en seis barriles de madera.

- Dos quintales y diez libras de balas de mosquete en dos barriles de madera, todo ello neto de tara, peso de Castilla.

Hasta aquí la relación de Navarrete.

Por declaración del escribano desta nao se le cargan dos cañones de batir de bronce, que declaró tener las armas reales, que los recibió del escribano de la nao *Juliana*, de más de cinquenta quintales cada uno. Y en este oficio no hay otra razón de lo tocante a este cargo.

Hácese cargo al dicho Santo Corzo, capitán, de veinte y cinco alcancías y quince bombas de fuego artificiales y cinco pipas para las dichas bombas y catorce varas de lienzo, medida de Portugal, para cartuchos que recibió del capitán Estevan de Oliste, que lo es de su nao nombrada *La Anunciada*, como parece por su conocimiento, fecho en Lisboa, a veinte de abril de mil y quinientos y ochenta y ocho.

Relación de las cosas que convienen averiguarse para fenecimiento de la cuenta de la dicha nao.

La dicha nao *Regazona* fue a la ciudad de Lisboa del Reino de Portugal cargada de vinos de Candía y malvasía, lo cual Su Magestad mandó que se le tomase para el armada real que fue a Inglaterra y que la dicha nao fuese a servir en la dicha armada, para lo cual se embargó en diez y seis de febrero de quinientos y ochenta y ocho y fue sirviendo en la dicha armada y volvió con ella y arribó a la villa de Muros, que es en el Reino de Galicia. Y estando allí surta, Martín de Bertendona, general de la escuadra donde iba la dicha nao, contra la voluntad del capitán y piloto della la sacó del dicho puerto para La Coruña; y que llegando a la isla de Sisarga perdió dos áncoras, y pasó con ella a La Coruña, y teniéndola allí surta la tornó a sacar el dicho capitán y la llevó al puerto de Ferrol; y en la playa y puerto de la dicha Ferrol se perdió la dicha nao, en ocho de diciembre de quinientos y ochenta y ocho.

Y porque lo susodicho no consta por recaudos bastantes conviene que se haga averiguación dello y de los días particulares en que sucedió; asimismo la llegada al puerto de Muros como el día de la pérdida.

Y porque se ha entendido que antes que la dicha nao se perdiese estaba despedida del servicio de Su Magestad y no ganaba sueldo, es necesario averiguar esto muy particularmente; y si estaba despedida, en qué día fue el despedimiento; y para ello convendrá pedir razón a los ministros y oficiales de la armada y a las demás personas que pareciere ser necesario.

Al tiempo que la dicha nao se perdió, dice el dueño della que se salvaron los bastimentos y municiones que estaban en la primera y segunda cubierta, lo que dello se pudo salvar, y se entregó a Vasco de Milanés, tenedor de bastimentos en la ciudad de La Coruña, y que lo que estaba de la segunda cubierta en adelante se anegó y perdió sin poderse salvar cosa alguna. Y porque desto no consta por recaudo ninguno, es necesario que se averigüe lo que se salvó

de la dicha nao y a quien se entregó; y asimismo lo que se perdió y anegó con ella, si pudiere ser declarando las cosas y cantidades que se perdieron, muy particularmente, de manera que se pueda entender lo que en esto hubo para si se pudiere hacer cuenta con cargo y descargo.

El dueño de la nao pretende que no se le han de cargar los bastimentos, artillería y municiones que le faltaren de las que se le entregaron y recibió para el servicio de la dicha nao, porque dicen que estaban debajo de la dicha segunda cubierta della, y porque parece que respecto de haber servido la dicha nao en la jornada y que en tanto tiempo y larga navegación como tuvo, en las raciones de la gente de mar es general cosa no guardar la instrucción tan puntualmente como se les da y gastan muy más largo que lo que dicen las dichas instrucciones, y haciendo cuenta con lo que reciben y gastan siempre son alcanzados en cantidad de bastimentos, los cuales se les cargan a dinero a cuenta del sueldo de la nao, y si se le hubiese de dar por consumidos, diciendo que se perdieron cuando la nao se perdió parece que sería en daño de la hacienda de Su Magestad, hase de advertir y averiguar lo que cerca de esto se pudiere para evitar este daño.

Y la misma consideración se tiene en muchas correcciones de botas y pipas viejas y quebrantos de botijas, donde van vinos y aceite y vinagre, que procede de culpa y negligencia de los maestros a cuyo cargo están, que lo que estas faltas montan se les carga también a dinero, y así es necesario ir con mucho cuidado en la averiguación contenida en el capítulo antes deste.

Y porque sé que él ha visto en algunas armadas que en estos reinos se han juntado, que los maestros de las naos que en ellas sirven suelen vender algunos bastimentos de los que reciben de Su Magestad, con parecerles que los toman a cuenta de lo que montare su sueldo; y si esto hubiese sucedido en esta nao vendría a ser en daño de la hacienda de Su Magestad respecto de la pretensión que para esto tiene de haber, se le ha de dar por consumido.

Y porque el dicho capitán dice que cuando Draque llegó a La Coruña puso fuego a la Pescadería della y se quemó la casa en que el dicho capitán vivía y dentro della los papeles que el dicho capitán tenía para el descargo de la dicha cuenta, sin poder salvar ninguno, y para poderse tomar y fenecer la dicha cuenta es necesario pedir a los contadores y Veedor General de la armada copias de las libranzas que a terceras personas se dieron sobre el capitán y maestro de la dicha nao, y si saben o tienen noticia de que las cumpliesen en todo o en parte, y lo que en ello hubiere que advertir para podersele recibir en cuenta.

Por la certificación que dio el proveedor Francisco Duarte, del embargo desta nao parece que en diez y seis de febrero del año de quinientos y ochenta y ocho le tomó la primera muestra y que se le hallaron en ella ochenta personas, veinte oficiales con la persona del capitán, ocho artilleros, cuarenta y ocho marineros; y habiéndose pedido razón al dicho Francisco Duarte declarase los nombres y señas de cada persona para comprobación dellas destas, respondió que la razón que dello tenía estaba en Sevilla, en parte donde no se podía sacar, y que se pidiese al contador Pedro de Ygueldo, porque tenía tras-

lado della en los libros de su Oficio; convendrá se pida traslado de la dicha lista y se envíe con lo demás.

Y porque por la lista que se presenta de la dicha gente de mar parece se les tomó muestra en veinte y tres de noviembre de quinientos y ochenta y ocho, y desde diez y seis de febrero del dicho año, que fue la primera que les tomó el dicho Francisco Duarte, hasta el dicho día veinte y tres de noviembre, que son más de nueve meses, no hay razón de habérseles tomado otra muestra, y para poder averiguar la cuenta del sueldo que hubo de haber la dicha gente y lo que sirvió cada uno y qué faltas hubo en el dicho tiempo conviene se pida razón al dicho contador Pedro de Ygueldo, y al contador Pedro Coco Calderón, y a los demás oficiales de la armada den razón si en el dicho tiempo se les tomaron algunas muestras, y que den traslado dellas, y no habiéndose hecho se diga la causa por qué se dejó de hacer y se envíe la razón que dello hubiere.

Por una lista que se ha traído a esta Contaduría, firmada de Miguel Pérez de Yriaín, que dice la sacó de los dichos libros de la Veeduría General que estaban a su cargo, parece que tomaron muestras a alguna gente de mar que servía en la dicha nao en dos de marzo y cinco de abril del año de quinientos y ochenta y nueve, y habiéndose perdido esta nao en ocho de diciembre del año de quinientos y ochenta y ocho parece que se contradice, estando perdida la dicha nao, poder servir en ella la gente cuatro meses después que se perdió. Y así convendrá dar pliego para que los oficiales de la dicha armada vean esta contradicción y den razón de lo que en ello hubo; y si visto lo que respondieren, si conviniera hacer alguna averiguación se hará y se enviará todo a esta dicha Contaduría. Fecha esta relación en Madrid, a nueve días del mes de septiembre mil y quinientos noventa y un años. Luis de Alarcón. Baltasar Flóres de León.

Esta nave fue arqueada por Cristóbal de Barros en mil y sesenta y siete toneladas y tres cuartos, como parece por la relación del arqueamiento que está en el Libro de Naves del año de 1592.

Relación de los bastimentos, artillería y municiones y otras cosas que se han salvado de la nave *Regazona* que dio al través en el puerto de Ferrol, en cumplimiento de la orden que tenía del señor marqués de Cerralvo, los cuales envió a la ciudad de La Coruña en diferentes barcas, desde 9 de diciembre de 1588 hasta 19 de enero de 1589. Son las siguientes en esta manera.

En el barco de Adán

Una pieza de bronce de once quintales y 51 libras, que tira balas de seis libras.

Otro pedrero de bronce de 287, con su cureña.

Otro pedrero de bronce de peso de 192, con su coruña (*sic*).

Otro pedrero de peso de trescientos, con su coruña.

Otro pedrero de 166, con su coruña.

Otro pedrero de 185, con su coruña.

Otro pedrero de peso de 200, con su coruña.
Otro pedrero de peso de 176, con su coruña.
Otro pedrero de 199, con su coruña.
Otro pedrero de peso de 174, con su coruña.
Asimismo lleva una caja con sus ruedas.
Otras dos cajas con sus ruedas.

En el barco de Juan Bacarón

Una media culebrina de peso 3.379 libras con su caja y ruedas
Otra media culebrina de peso 2.322 libras con su caja y ruedas
Otra media culebrina de peso 2.348 libras con su caja y ruedas
Otra media culebrina de 2.328 con su caja y ruedas
Un esmeril de bronce con su cámara de bronce
Dos piezas de hierro colado con sus encabalgamientos, sin números
Catorce ruedas herradas y dos llanas
Un armón de campaña
Treinta y seis cadenas, las seis de punta, las treinta enramadas
Dos balas de cañón de batir que son de hierro
Otra de hierro peso de cuatro libras
Veintiocho lanternas de piedra
Veinticinco lanternas de ramales y dados de cadena
29 ramales de cadena
Cien alcancías de fuego artificial
26 bombas artificiales con sus astas, las cuatro sin ellas
Setenta y nueve picas con sus hierros
Más cincuenta picas con sus hierros

En el barco de Antonio García Peredo

Una media culebrina de peso de 2.304 libras con su caja y ruedas
Otra media culebrina de peso de 7.407 libras con su caja y ruedas
Otra de peso ciento y noventa sin cu[...].
Otra de ciento ochenta y dos
Otra de peso de ciento y sesenta y nueve
Otra de peso de 208
Otra de 195
Cuatro cámaras de hierro
Tres encabalgamientos guarnecidos de hierro, el uno de cañón de batir, las
ruedas llanas

Lo que se ha recibido en la galera Diana

Un cañón de batir del Rey
Dos medias culebrinas de peso de dos mil trescientas y veinte y ocho libras
y la otra 2.356 libras sin caja

En el barco de Juan de Amor

Un medio sacre de bronce, peso de 1.117 libras con su caja
Otro medio sacre de peso de 1.170 libras con su caja
Otro medio sacre de peso de 1.174 libras con su caja
Asimismo lleva con esto once cámaras de hierro.

El navío de Juan Luis

Tres cucharas de cañón de batir
Tres atacadores con sus lanadas
Ocho cucharas de medio cañón
Nueve atacadores a medio cañón
Seis cucharas de media culebrina
Seis atacadores con sus lanadas
Dos cámaras de hierro de pedreros
Cinco cámaras de hierro de pedreros
Cuatro barriles de balas de plomo de arcabuces y mosquetes
Seis bombas de fuego artificial

En el navío de Juan Luis

182 balas de cañón de batir
175 balas de cañón de hierro
220 balas de media culebrina
204 balas de piedra de a doce y 14 libras
Cuatro cadenas armadas
Una lanterna de dados
Una romana con su pilón

En Ferrol

Todos los dichos bastimentos y municiones y otras cosas en esta relación contenidas se sacaron de la dicha nave *Regazona* se embarcaron y enviaron a la dicha ciudad de La Coruña en los navíos que se declaran desde 9 de diciem-

bre de 1588 años hasta nueve de enero. Y para que de ello conste y se dé recaudo al dicho Gaspar de Jácome, escribano de la dicha nave, de la presente firmada de mi nombre y fecha en La Coruña, a siete de enero de 1589. Tomás de Aguirre.

Porque la dicha nao se perdió en el dicho puerto de Ferrol, allí se habrá de hacer averiguación para que se declara y sepa las cosas que se perdieron en la dicha nao.

ANEXO 5

1588. Diciembre-11, La Coruña.

RELACION. El marqués de Cerralbo. Varada de la nave *Regazona* en la ría de El Ferrol.

SIGNATURA: a) AGS, GA, leg. 236-141; b) MN, col. SB, ms. 390-951.

OBSERVACIONES: El doc. a) es original y el b) copia. Remitida con el doc. 6916. Publicada en FD, La Armada Invencible, doc. 179.

Relación de lo que ha sucedido a la nave *Regazona*, capitana de las levantiscas

A cuatro de éste (diciembre) partió de Muros Martín de Bertendona con la nave *Regazona*, dejando al partir una ancla; y en el camino una borrasca de viento le llevó la vela mayor, y llegando sobre Sisarga a los 6, le fue forzado dar fondo en parte que dejó allí otras dos anclas. Y a los 7, bien tarde, llegó cerca de este puerto con tiempo que no pudo tomarle y bien fresco; avisando de la manera que venía salieron las galeras a darle cabo, y por la mucha mar dicen que no lo pudieron hacer. Dióseles orden para que luego arbolasen y estuviesen listas para que si en la bajamar calmase algo el tiempo volviesen a meter la nave. Y en tanto, con unos barcos se le envió una ancla y cable y una vela mayor de otra nave; y con la ancla que se le envió y otra que le había quedado dio fondo a una legua de este puerto. De las once de la noche adelante cargó grandísima tormenta y garrando las anclas iba a dar sobre unas peñas, y estando ya de ellas a 30 pasos saltó el viento al contrario y le apartó de la piedra, y cortando las áncoras y haciendo trinquete salió de allí. Y a las tres de la mañana entró en Ferrol, y por no le haber quedado áncora ninguna sino del batel, dio fondo con ella y garreando encalló en tierra, cortando el árbol mayor. A los 9 escribió Martín de Bertendona lo sucedido, y pedía que se le enviasen dos anclas y un cable, con que se remediaría hasta que él viniese a La Coruña. Hicieronse poner en orden tres anclas pequeñas que se tomaron de otros navíos y de particulares, y un cable, y estándolo dando para partir, a los 10 llegó Bertendona que dijo estaba la nave derecha y sin hacer agua que la bomba no pudiese achicar, que lo que era necesario era gente que la aligerase del artillería y otras cosas. Enviose allí una galera con las áncoras y cable, y al capitán del galeón *San Juan* con todos los artilleros de campaña

que se hallaban en La Coruña, y al que hace el oficio de contador de las gale-
ras para que pusiese en recaudo lo que se sacase de la nave; y Bertendona
quedó en La Coruña para tratar la orden que se habrá de tener en aderezar los
navíos. A la noche llegó una carta del capitán de la tierra que decía había dado
la nave a la banda y que tenía mucha agua, que había comenzado a sacar la
pólvora. Fue allá Bertendona; halló la nave con mucha agua y que crece y
mengua con las mareas. Con todo eso se hacen diligencias para sacarla si se
puede; verse ha el fin de ellas dentro de seis días, que son mareas vivas

ANEXO 6

1588. Diciembre-17, Ferrol.

CARTA. Martín de Bertendona a Felipe II. Pérdida de la nave *Regazona*.
Obras necesarias en los navíos surtos en La Coruña.

SIGNATURA: AGS, GA, leg. 228-116.

OBSERVACIONES: Original. Nota de Secretaría en el margen.

Señor

En otra se le responde. Domingo, a tres déste, partí desde Muros con
nordeste bien claro, porque con otro viento no se podía salir, haciendo toda la
diligencia posible por cumplir con lo que Vuestra Magestad me mandaba por
su carta y el marqués de Cerralvo me ordenaba, para venir con mi nave a este
puerto, sin embargo de los inconvenientes que a Vuestra Magestad y al dicho
Marqués escribí, por la falta que tenía de jarcia y velas por estar muy cascadas
de las tormentas pasadas. Y otro día, lunes, estando quince leguas del Cabo, me
dio un sudoeste que me metió dentro del dicho cabo, y vino con tanta oscuri-
dad que no se veía tierra aunque estábamos bien cerca della. Y entre Munguía
y Sisarga, diez leguas de La Coruña, me dio un oesnoroeste tan recio, con la
misma cerrazón, que me llevó el papahigo mayor y quedé con sólo el de trin-
quete, y cargó tanto el viento y mar que me echó a cincuenta pasos de Sisarga,
que es una isla seis leguas de La Coruña, y entre ella y la tierra firme surgí
entre unas rocas, aguardando a que abonanzase, sin embargo que todos los
marineros que traje de Muros y pilotos querían dar al través en un arenal, por
escapar la gente. Y al amanecer, tirando cuatro piezas pidiendo socorro, vinie-
ron a bordo dos pinazas de vizcaínos que estaban en Malpica, una legua de
nosotros, los cuales nos sacaron, estando en el último trance, por entre la dicha
isla y la tierra firme, por donde no se ha visto que haya pasado navío.

Y a este tiempo fue Dios servido de volvernos el viento oesudoeste, todo
tan milagrosamente que si los marineros no fueran conocidos creyéramos eran
ángeles que habían venido a socorrernos en tal extremo, pues nos sacaron de
donde nadie pensó salir con vida; a los cuales marineros y pinazas di cincuen-
ta ducados, y en la una despaché al Marqués un piloto y un alférez de don

Pedro Ponce, que venía embarcado con su compañía, para que me socorriese con las galeras a meterme en el puerto y me enviase algunas anclas y cables, porque en la isla que digo dejé dos ayustes y dos anclas, y viniendo con el mismo oeste a entrar en el puerto de La Coruña, vimos que venían las galeras a remolcarnos, aunque más tarde de lo que fuera menester, las cuales se volvieron sin darnos cabo diciendo que había un poco de mareta. Y así me fue forzado surgir en medio del puerto una hora, de noche, con una sola ancla que tenía. Y a esta hora me envió el Marqués una ancla y una vela, pero sobreviniendo una tormenta deshecha vino todo esto tan tarde que nos valió poco, porque habíamos garrado hacia la banda de Betanzos sobre unas peñas, una legua de La Coruña. Y estando yo en proa recorriendo las amarras, sin sentirlo, por popa, en la barquilla que me envió el Marqués se me salieron dos pilotos que traía de Muros con otros tres compañeros suyos y el contramaestre y guardián de la nave con once marineros, de suerte que en todos eran diez y seis. Y viendo luego su falta y que íbamos al través sin remedio, nos entró viento sursudoeste que duró cuanto un marinero y yo cortar los cables y salir a la vela, y aunque quise salir a la mar, habiéndose vuelto el viento al mismo oessudoeste, entré por la boca deste puerto de Ferrol con una poquita de claridad de la luna; y fue el viento tan recio y con tanta mar que en La Coruña, como no nos vieron a la mañana, nos hicieron ahogados, de suerte que en las iglesias nos encomendaban a Dios las almas. Y aunque este puerto es muy bueno, por la grandísima fuerza del viento no pudimos reparar sobre una pequeña ancla que traíamos, y así hubimos de encallar en el mejor lugar que se pudo, donde está la nao sobre basa y porrina; y porque no se abriese, le hice cortar el árbol mayor por los tamborettes; de suerte que pudiese servir.

Y luego, habiendo despachado al Marqués un caballero el segundo día, visto la seguridad del navío, fui a La Coruña a dar cuenta al Marqués de todo y pedirle favor para descargar la artillería y municiones y bastimento. Y estando con él, recibió una carta diciendo que la nao se había henchido de agua y se había echado mucho a la banda; y así vine luego. Y he hecho sacar toda la artillería, excepto dos cañones de batir de Vuestra Magestad, los que les procuraré sacar hoy sábado, si Dios fuere servido. Hase sacado algún bizcocho; lo demás se ha mojado, y ello valía harto poco. Lo voy enviando todo al Marqués, quien si me da el recado necesario sacaré esta nave; y mañana volveré a La Coruña a tratar de boca el remedio della. Tengo aquí una galera y algunos carpinteros, que todos trabajan, porque los marineros de la nave ya querían verla del todo perdida a trueque de verse libres.

Todos los inconvenientes que nos han sobrevenido antepuse a Vuestra Magestad y al Marqués; y ésta era la causa porque rehusaba el salir de Muros con nave tan grande, sin aparejos. Y todo esto no fuera parte para que el viaje se acabara con bien, si las galeras hicieran su deber y el socorro viniera dos horas antes.

Después desto me envió el Marqués unas cartas de Vuestra Magestad en que me dice ha dado orden al dicho Marqués para que me encomiende el adobio destas naves. Helo tratado con él para que se cumpla, y me dice vendrán cien calafates y los demás oficiales con brevedad. El galeón *San Juan*

no tiene necesidad de más de media carena y el galeón *San Bernardo* tampoco, aunque tiene más necesidad que *San Juan*; la nave *San Bartolomé*, dice el dueño que dándosele dineros la pondrá presta; esta nave mía, dentro de quince días se sabrá el fin della, a las aguas vivas. Los dos galeones son de Vuestra Magestad y como a tales se ha de tener cuidado. Y la urca y éstas otras naos sus dueños les darán recaudo, dándoseles dineros; y yo asistiré a que se aderecen competentemente. Y si hubiere recaudo cumplido de calafates y carpinteros y buen tiempo, dentro de mes y medio se podrán aparejar. El Marqués acude a todo bien. Una cosa suplico a Vuestra Magestad humildemente, y es que las cosas que se me mandaren hacer en su servicio me las deje hacer a mi parecer, para que merezca el premio o culpa si acertare o errare. Y esto es el servicio de Vuestra Magestad, cuya católica persona guarde Dios Todopoderoso. Del puerto de Ferrol, a 17 de diciembre 1588. Martín de Bertendona.

ANEXO 7

1588. Diciembre-18, La Coruña.

CARTA. El marqués de Cerralbo a Felipe II. Recuperación de restos de la *Regazona*; artillado del fuerte de San Antón (La Coruña) con las piezas recuperadas de la nave.

SIGNATURA: AGS, GA, leg. 228-109.

OBSERVACIONES: Original. Parcial.

Señor.

En el aderezo de las naves que han llegado a este reino se hace poco por falta de dinero y porque aún no han llegado los oficiales por que se ha enviado, y haberse ocupado los que aquí había en procurar remediar la nave *Regazona* que dio al través en Ferrol. Y viendo que en esto avía tanta duda y dilación, envié a aquel puerto un alguacil que hiciese dar a los marineros de la nave, por sus dineros, lo que hubiesen menester para el reparo de la nave; y a Avendaño y los demás que allí estaban envié a decir se viniesen, quedando allí Aguirre hasta poner en cobro lo que Vuestra Magestad tenía en el navío. Hasta ahora se le ha ido sacando borrachas y alpargatas, pólvora y vino, y la artillería; faltan todavía dos cañones, mas será seguro el sacarlos. De que se acabe de recoger toda, enviaré a Vuestra Magestad relación de lo que es.

En el fuerte de San Antonio se ha dado y da prisa, y voy poniendo en él la artillería gruesa que se saca de *La Regazona*, y espero dentro de ocho días tenerle en defensa; y estuviéralo ya si no hubiera faltado de la obra la galera *Diana*, que ha estado en Ferrol procurando remediar la nave. Luego comenzaré a hacer una buena trinchera en el otro lado del puerto, que sea suficiente para tener artillería que ayude a la del fuerte, porque sin esto no quedaría cerrado como conviene.

De La Coruña, 18 de diciembre 1588. El Marqués de Cerralvo.

ANEXO 8

1588. Diciembre-n. d. 18, La Coruña.

RELACIÓN. Anónima. Los capitanes y gente que llegaron a los puertos gallegos en las naos de la armada.

SIGNATURA: a) AGS, GA, leg. 236-140; b) MN, col. SB, ms. 390-952.

OBSERVACIONES: El doc. a) es original y el b) copia. Publicada en FD, La Armada Invencible, doc. 182 y URIGORRI, doc. 8. Parcial, sólo incluye a los embarcados en la Regazona.

Relación de los capitanes y gente que ha llegado a los puertos de Galicia en las naves de la real armada de Su Magestad.

En la nave Regazona, capitana de las levantiscas, con Martín de Bertendona fueron las tres compañías siguientes.

La compañía de que es capitán don Pedro Camacho es del tercio de don Alonso de Luzón, de las que vinieron de Nápoles a esta jornada. El capitán fue a Italia con el duque de Osuna; fue de su guardia, y desde aquel tiempo lo es de infantería. Así esta compañía como las dos siguientes, fueron embarcadas desde el principio en este navío, y en él, me dice Bertendona, guardaron siempre sus puestos los capitanes.

La compañía de don Francisco de Céspedes, de las que envió Sevilla, fue en el tercio de don Francisco de Toledo. Vino en la misma compañía por alférez y después se la dieron en Lisboa.

La de don Pedro Ponce de Sandoval es de la misma ciudad y del tercio de don Francisco de Toledo; también vino por alférez de la compañía y se le dio después.