

GALEONES DE FELIPE II AL SERVICIO DE LA CORONA DE PORTUGAL

Augusto A. ALVES SALGADO
Capitán de corbeta

Situación naval tras la Gran Armada

A finales del verano de 1588 fueron llegando, aisladamente o en pequeños grupos, a diversos puertos del norte de la península ibérica los navíos que habían participado en la «felicísima» armada enviada por Felipe II contra Inglaterra y que habían sobrevivido a los combates en el canal de la Mancha y a las temporales durante su viaje de regreso.

Entre los 130 que zarparon de Lisboa en mayo de 1588 se encontraban nueve galeones y dos zabras grandes de la Corona de Portugal (1). De esta expedición regresaron cerca de dos tercios de los navíos, entre ellos seis de los galeones y las dos zabras de Portugal, habiéndose perdido dos galeones en el célebre combate de las Gravelinas y otro en la costa de Irlanda.

A pesar de que la mayoría de los galeones de las Coronas de Portugal y Castilla (2) que habían sobrevivido constituían todavía una fuerza naval bastante poderosa, Felipe II ordenó, a finales de 1588, la construcción de otros 21 navíos de guerra para reforzar sus fuerzas navales. Las quillas de estos buques comenzaron a ponerse probablemente a principios del año siguiente.

Entre esos 21 navíos destacaré los conocidos como «Doce Apóstoles», construidos en el norte de España, y los seis galeones que debían construirse para la Corona de Portugal.

No hay duda de que fueron las necesidades defensivas las que impulsaron a Felipe II a iniciar la construcción de estos nuevos galeones, con cargo a la Real Hacienda (3).

Sin embargo, la falta de navíos para la Carrera de la India —gran preocupación de la Corona de Portugal— propició que esos seis galeones fuesen utilizados en esa Carrera exclusivamente y que Castilla cediese temporalmente algunos de los suyos para que Portugal pudiese mantener sus armadas.

(1) Existen algunas dudas sobre si las cerca de 10 carabelas portuguesas que zarparon de Lisboa con la armada, normalmente no mencionadas en las listas de navíos participantes, y que transportaban bastimentos para los navíos de la Corona de Portugal, participaron en toda la campaña o se quedaron en La Coruña.

(2) Respetamos la denominación del autor, pero quizá fuese más correcto hablar ya de Corona de España. (*N. del T.*)

(3) Cf. *Memorial de Varias Cousas Importantes*. Biblioteca Nacional de Lisboa, Reservados, cod. 637, p. 50v.

Los efectos negativos del uso de estos navíos de guerra, tan estimados por su escasez, para funciones puramente mercantes venía de los tiempos de la Gran Armada, cuando el portugués *San Antonio* fue retirado para que pasase a la India como simple nao (4). Los contratistas intentaron retirar otro galeón más de la Armada, el *São Marcos*, para destinarlo a Malaca, pero sin éxito (5).

Esta práctica, a finales de la década de los ochenta del siglo xv (6), se justificaba por la falta de naos en esa ruta, posiblemente como consecuencia de las elevadas pérdidas ocurridas en aquellos tiempos, en los que se perdieron cerca del 50 por 100 de los navíos enviados a Oriente (7).

Galeones de la Corona de Portugal tras la Gran Armada

De los seis galeones a construir en Portugal, uno, de 620 toneladas portuguesas, se construiría en la ribera (la famosa «Ribeira das Naus») lisboeta, semejante al *São Martinho* (8); y de los otros cinco, todos de 500 toneladas, dos lo serían en Lisboa (uno también en la Ribeira y el otro en *Chafariz [Fuente] del Rey*), otros dos en Oporto y el último en Vila Nova do Algarve, es decir, en el actual Portimão (9).

A pesar de que la construcción de estos seis galeones (el *São Filipe*, de 600 toneladas, el *São Bartolomeu*, el *São Paulo*, el *São Pantaleão*, el *São Pedro* y el sexto, cuyo nombre me ha sido imposible encontrar, todos de 500 toneladas) progresó con normalidad hasta finales de 1589, a principios de 1590 surgieron dificultades para poder concluirlos (10), aunque se intentó tenerlos listos para la nueva armada que se enviaría contra Inglaterra en 1591 (11).

(4) Archivo General de Simancas (AGS), Estado (E)-Portugal, leg. 429, f. 35, en CALVAR GROSS, Jorge (dir.) y otros: *La Batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, vol. III, t. III. Ministerio de Defensa, Armada española y otros. Madrid, 1994, doc. 3438, p. 1503.

(5) AGS, E, leg. 131, fol. 12, en HERRERA ORIA, Enrique: *Historia de España y de sus Indias*, t. II. Academia de Estudios Histórico-Sociales de Valladolid. Madrid, 1929, doc. LVII, pp. 110-111.

(6) AGS, E-Portugal, leg. 429, fol. 34, en CALVAR GROSS, Jorge: *op. cit.*, doc. 3396, pp. 1468-1469.

(7) GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo, y LOPES, António: *Naufrações e outras perdas da «Carreira da Índia». Séculos XVI e XVII*. Grupo de Trabajo del Ministerio de Educación para las Conmemoraciones de los Descubrimientos Portugueses (?). Lisboa, 1998, p. 85.

(8) Este navío había seguido como capitana de la armada de 1588, con el duque de Medinassidonia embarcado y, anteriormente, había participado en las campañas de las Azores de 1582 y 1583.

(9) *Memorial de Varias Cousas Importantes*. Biblioteca Nacional de Lisboa. Reservados, cod. 637, p. 39. Este último acabo siendo construido también en Oporto. Véase *ibidem*, p. 43.

(10) AGS, GA, leg. 281, fol. 132.

(11) AGS, GA, leg. 250, fol. 356.

Hasta principios del año 1592 no se consiguió su alistamiento completo, por lo que ninguno de ellos pudo participar en la armada de don Alonso de Bazán que en 1591 trabó el célebre combate con el *Revenge* (12).

A principios de 1592 se devolvieron a la Corona de Portugal tres de sus principales galeones supervivientes de la expedición de 1588, el *São Martinho*, el *Santiago* y el *São Cristovão*. La entrega del *São Martinho* se efectuó el 28 de enero, y la de los restantes, en los días siguientes (13). Entretanto, y a pesar del esfuerzo efectuado para aprestar los navíos hasta el verano de 1592 (14), el elevado número de reparaciones que necesitaban y la falta de recursos financieros no permitieron que estuviesen listos a tiempo para integrarse en la armada de las islas de ese año (15), motivo por el cual no formaron parte de la escuadra castellana que pasó a las Azores ese verano (16). Estos galeones quedaron listos a finales de 1592 (17), mas las largas campañas de mar pesaban sobre ellos y, probablemente, las reparaciones de fortuna, fruto de la escasez de recursos financieros, propiciaron que a mediados de marzo de 1593, el agua de lluvia calase entre la tablazón de las cubiertas, por encontrarse éstas abiertas a pesar de salir de un período de reparaciones. Su mal estado obligó a su desguace ese mismo año (18).

Este telón de fondo que hemos esbozado más arriba es el causante de que Portugal careciese de navíos para la Carrera de la India y para sus armadas anuales a principios de la década de los noventa.

Galeones de Castilla al servicio de la Corona de Portugal

Mientras, en el norte de la península ibérica, los Doce Apóstoles, cuya construcción se había iniciado exactamente al mismo tiempo que la de los seis galeones portugueses, se encontraban prácticamente concluidos a principios de 1592. Su tonelaje oscilaba entre las 750 y las 1.500 toneladas castellanas. Uno de los que se encontraba en fase de conclusión, el *San Pablo*, de 1.480 toneladas y 42 cañones, sustituyó al portugués *São Martinho*, de 630 toneladas portuguesas, como capitana de la Armada de la Mar Océana. Otro de los Doce Apóstoles que interesa para este breve estudio será el *San Simón*, posiblemente del mismo tonelaje y construido en Bilbao.

La construcción de estos navíos fue mas rápida, de modo que se encontraban listos a principios de verano. A finales de junio de 1591 zarpó para Ferrol el *San Pablo*, a fin de unirse al resto de la escuadra de don Alonso de Bazán,

(12) AGS, GA, leg. 341, fol. 183. Para más datos sobre estos navíos, ver ALVES SALGADO, Augusto António: *Seis galeões da Coroa de Portugal ao serviço de Felipe II*. Academia da Marinha. Lisboa, 2001.

(13) AGS, GA, leg. 348, fol. 74.

(14) AGS, GA, leg. 353, fol. 24.

(15) AGS, GA, leg. 353, fol. 93.

(16) AGS, GA, leg. 359, fol. 85, y Biblioteca Nacional de Lisboa, Fundo Geral, Códice 8750, p. 72.

(17) AGS, GA, leg. 358, fol. 72.

(18) AGS, GA, leg. 372, fol. 76.

viaje que discurrió sin grandes incidencias, para navegar posteriormente como capitana de don Alonso hacia las Azores, donde trabó el mencionado combate con el *Revenge* (19). Por lo que respecta al *San Simón*, que salió en conserva con el *San Pablo*, embarcó tanta agua en un temporal que los sorprendió a la salida de Bilbao que tuvo que regresar al puerto de arribada (20).

Después de la campaña de las Azores, de 1591, los navíos entraron a principios de 1592 en Lisboa, donde efectuaron diversas reparaciones (21) y recibieron más artillería de las armerías reales (22).

A finales de 1592, el *San Pablo*, capitana de la armada castellana (23), es transferido a la Corona de Portugal, junto con el ya citado *San Simón* y otros tres galeones castellanos más viejos (24).

La mayoría de las dotaciones de estos galeones prestados a la Corona de Portugal se componían de portugueses, hombres de mar de mucha experiencia que fueron enrolados de contra maestres, segundos contra maestres, condestables y demás oficios marineros (25).

A pesar de saberse poco sobre las actividades de estos galeones entre los años 1593 y 1595, creo que debieron de participar en las armadas de las islas de esos años (26). A finales de 1595, los navíos son devueltos a Castilla junto con los galeones *Santiago* y *San Bartolomé*, prestados sólo para 1595 (27). Durante el período en que estuvo al servicio de la Corona de Portugal, el *San Pablo* sirvió de capitana en las armadas donde participó (28).

Cuando los galeones fueron devueltos a Castilla (29), necesitaron de un mes y medio a dos meses de carena para quedar listos (30), tras lo cual se les asignaron nuevos comandantes (31).

Esta devolución produjo diversos roces entre ambos reinos, pues los representantes de Castilla se quejaban de que Portugal no devolvía todas las piezas de los cargos enviados con los galeones cuando éstos fueron prestados, incluso si se descontaban las piezas proporcionadas a la Gran Armada en 1588 (32).

(19) EARLE, Peter: *The Last Fight of the Revenge*. Collins & Brown. Londres, 1992, pp. 84-96. Para más datos sobre los navíos en la campaña de 1591, consultar la obra mencionada.

(20) Sir William Monson: «The Naval Tracts of...», editado por M. Oppenheim, Navy Records Society, vol. IV. Londres, 1902, p.73.

(21) AGS, GA, leg. 365, fol. 160; leg. 352, fol. 19, y leg. 353, fol. 24.

(22) Tal fue el caso del *San Simón*, por ejemplo. Véase Archivo Nacional Torre do Tombo, Corpo Cronológico, Parte II, leg. 262, doc. 25.

(23) AGS, GA, leg. 348, fol. 74.

(24) AGS, GA, leg. 358, fol. 72.

(25) AGS, GA, leg. 358, fol. 72.

(26) Biblioteca de Ajuda, 44-XII-56, pp. 72-76v.

(27) AGS, GA, leg. 453, fol. 184.

(28) AGS, GA, leg. 432, fol. 136.

(29) Justo después de su devolución a la Corona de Castilla, algunos de estos navíos continuaron siendo reabastecidos y pertrechados en Lisboa, según se puede constatar en la diversa documentación aislada (¿anónima?) existente en el Archivo Nacional Torre do Tombo, Corpo Cronológico, parte II, legs. 270, 271 y 274.

(30) AGS, GA, leg. 432, fol. 136.

(31) AGS, GA, leg. 432, fol. 135.

(32) AGS, GA, leg. 453, fol. 184.

Por el contrario, el *San Simón* no fue devuelto a Castilla junto con los demás galeones sino que fue integrado en la armada de la Carrera de la India de 1595, que zarpó de Lisboa el 12 de abril al mando del capitán Antonio Carvalho. Su primer viaje no fue de los más felices, toda vez que el navío no llegó a la India, sino que tuvo que arribar a Mozambique, donde permaneció once meses, para regresar desde allí a Lisboa, adonde arribó el 27 de agosto de 1597. En esta armada seguía también uno de los seis galeones construidos por la Corona de Portugal, el *São Pantaleão* (33).

En 1598, cuando por primera vez la armada de la India no pudo salir, porque una fuerza naval inglesa bloqueaba Lisboa, un navío castellano, identificado esta vez como galeón, tenía previsto zarpar para Malaca al mando de Cosme de Lafetar (34).

No obstante, las unidades que no pudieron seguir para Oriente se integraron en la armada de las islas del mando del conde de Feira, don João Pereira Forjaz, que zarpó de Lisboa el 10 de julio de 1598 a fin de proteger la recalada de los navíos que regresaban de Oriente. La fuerza regresó el 17 de octubre después de una travesía sin incidentes. El *San Simón* estaba mandado por don Pedro Coutinho (35).

Los mismos que participaron en la armada de la India de 1598 vuelven a integrarse en la de 1599, siendo el *San Simón* identificado esta vez como nao mandada por Diego de Sousa (36). Los navíos, que llegaron a Goa en octubre de ese año, no viajaron en conserva sino que fueron saliendo, desde principios de 1600, a medida que completaban su carga.

Durante su regreso, el *San Simón*, al mando todavía de Diego de Sousa, a quien llamaban el Gallego por ser de Viana do Castelo, avistó el 25 de abril la isla de Santa Elena, llevando en conserva un carabelón (37), que había encontrado en los 161° de latitud, e iba del Río de la Plata para Angola. Cuando, para hacer aguada, hacía por el fondeadero que había frente a la ermita de la mencionada isla, encontró dos navíos holandeses que provenían de la Sonda y esperaban, desde hacia cinco o seis días, a otros dos con los que venían en conserva (38). Por estar muy necesitado de agua y saber que sería perseguido

(33) A.G.: «Subsidios para o estudo da Carreira da India», *Anáís do Clube Militar Naval*, vol. CXIX, Lisboa, octubre-diciembre, 1989, p.786, y vol. CXXI, enero-marzo, 1991, p.138. Curiosamente, en ninguna de las cerca de 11 relaciones de la Ruta de la India estudiadas por este autor existe referencia alguna a que el navío fuese español. La única excepción es la introducción a un estudio de diarios de navegación de la Ruta, donde el navío es identificado como «galeón vizcaíno», aunque el autor no indica cuál es su fuente. QUIRINO DA FONSECA: *Diários de navegação da Carreira da India*, Academia de Ciencias de Lisboa, Lisboa, 1938, p. XXXVIII.

(34) A.G.: *ibidem*, p. 139.

(35) Curiosamente, en la relación de los navíos que integraron esta fuerza naval, el navío es identificado como nave de la India. Véase TEODORO DE MATOS, Arturo: «O Diário de bordo da viagem de Francisco de Faria Severim aos Açores em 1598». *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, vol. XLIII, t. II, Angra do Heroísmo, 1985, pp. 419-457.

(36) A.G.: *ibidem*, p. 140.

(37) Carabela de pequeñas dimensiones, normalmente utilizada para enviar mensajes.

(38) Con los que navegaban en compañía.

por los holandeses si salía a alta mar, fondeó en dicho lugar y se preparó para el combate. Tras dar fondo, se le aproximó un bote holandés exigiendo, en castellano, su rendición, bajo amenaza de utilizar la fuerza en caso contrario. Diego de Sousa ordenó armar un falconete (39) que ahuyentó al bote.

Percibiendo que los portugueses no se rendirían, los holandeses iniciaron un intenso fuego de artillería sobre ellos, matándoles dos hombres, rindiendo el trinquete, dañando el palo mayor con uno de los muchos proyectiles de hierro que dispararon, e inutilizando parte de la jarcia y cabuyería.

Los tripulantes del galeón, al ver los elevados desperfectos que el navío había sufrido en tan breve espacio de tiempo, intentaron pasar al carabelón con la finalidad de huir. Diego de Sousa consiguió persuadirles de que desistieran de tales intenciones, respondiendo a continuación con un fuego cerrado que provocó elevados daños y pérdidas humanas entre los navíos enemigos; éstos maniobraron inmediatamente para colocarse por la proa del navío portugués y no ser así alcanzados por sus piezas.

El galeón no permaneció en esa posición desfavorable durante mucho tiempo pues, siendo su capitán muy hábil en cosas de la mar, embarcó en un bote anciote cuyo calabrote afirmó a la caña del timón; así pudo espiarse con auxilio del cabestrante y ofrecer de nuevo el costado a los enemigos.

Tras veinte horas de combate ininterrumpido, los holandeses comprendieron que lo que parecía sencillo se estaba complicando y se retiraron.

A pesar de los desperfectos sufridos por el galeón, la victoria había sonreído a los portugueses, que desembarcaron para reabastecerse de la tan necesitada agua, para lo cual utilizaron los toneles abandonados por los holandeses. Cinco días después del combate, y mientras todavía se estaban llevando a cabo las reparaciones, comenzaron a llegar los restantes navíos portugueses.

El día 16, cuando llegó la nao *Nosa Senhora da Paz*, aparecieron las otras dos naos holandesas, que al avistar tamaña fuerza fondearon cerca del paraje de la aguada, por estar también «sedientos», pero lejos de los portugueses. Sin embargo, a pesar de la tentativa frustrada de hacerse pasar por navíos fieles al monarca de Castilla, zarparon sin poner pie en tierra (40).

El *San Simón* regresó a Lisboa el 23 de agosto de 1600, en compañía de los restantes de la armada (41). Volvió a formar parte de la de 1601, que quedó constituida con seis galeones, enviados para la defensa de la India (42), al mando de Lorenzo Pires Carvalho. Zarpó el 27 de abril en compañía de

(39) Pieza ligera de cureña móvil.

(40) COSTA QUINTELLA, Inácio da: *Annões da Marinha Portuguesa*. Quarta Memória, Ministerio da Marinha, Lisboa, 1975, pp. 93-96, y COUTO, Diego do: *Década XII*, libro IV, cap. XIII. Livraria Sam Carlos. Lisboa, 1974 (según la edición de 1788), pp. 435-441.

(41) A.G.: *ibidem*.

(42) Según otra relación de la Ruta de la India, otros tres galeones que siguieron ese año eran vizcaínos: *Santiago*, *Santo António* y el *São João*. Posiblemente estos navíos fueron prestados después de 1598, cuando no comprados en el norte de España. Véase A.G.: «Subsidio para o estudo da Carreira da India». *Andás do Clube Militar Naval*, vol.CXX. Lisboa, enero-marzo, 1990, p. 118.

otro galeón, el *Nosa Senhora da Bígonha*, pero ambos tuvieron que regresar de arribada a Lisboa (43).

En 1603 el *San Simón*, que figura esta vez como galeón, al mando de Andrés Moreira, zarpó el 9 de julio de Lisboa con destino a la India, de donde regresó el 9 de julio de 1604 (44).

Aunque ésta fue su última participación en la Carrera de la India, el *San Simón* regresó a Oriente al año siguiente, al mando de don Francisco de Noronha, junto con los galeones *Nosa Senhora das Mercés* y *São Nicolau* (45) y dos naos (46), ante la posibilidad de un ataque por parte de los holandeses. A pesar de estar previsto que los galeones se dirigiesen directamente a Malaca, acabaron por arribar a Goa, adonde arribaron en octubre de 1605 (47).

La amenaza holandesa era bien patente pues, en mayo de 1605, una fuerza de 11 navíos de diverso tonelaje zarpó de los Países Bajos con destino a Oriente, al mando de Cornelis Matelieff y con Olivier Van de Vivere de segundo comandante. Esta fuerza llegó a su destino a principios de 1606 y, una vez allí, los comandantes de la expedición decidieron atacar Malaca, por la amenaza que constituía para el comercio holandés y el de sus aliados en aquel teatro. Esta fuerza bloqueó Malaca a partir del 30 de abril de 1606 (48).

La plaza portuguesa, mandada a la sazón por Andrés Furtado de Mendonça, estaba debilitada en sus defensas por haber sido enviados la mitad de sus hombres en dos fustas (49) a proteger la recalada de los navíos aliados de Portugal que regresaban de China. Con suerte, ambas fustas lograron regresar a la ciudad sitiada sin que los holandeses consiguieran interceptarlas. A pesar de los esfuerzos de los holandeses y sus aliados, Malaca resistió hasta la llegada, a mediados de agosto, de una poderosa fuerza naval portuguesa mandada por el virrey de la India, don Martín de Melo e Castro. Dicha fuerza, compuesta por 11 galeones —incluyendo el *San Simón*, del mando de don Francisco de Sotomaior (50)—, tres naos y diversas embarcaciones ligeras —de vela y remo—, había zarpado de Goa el 3 de mayo con 3.000 portugueses

(43) A.G.: «Subsidios para o estudo da Carreira da Índia». *Anáís do Clube Militar Naval*, vol. CXXI, Lisboa, enero-marzo, 1991, p.141.

(44) *Ibidem*, p.142.

(45) Existe una relación del armamento de estos tres galeones que, por encontrarse microfilmada, no me fue posible consultar. Véase Livro das Monções, n.º. 6-A, fols. 83-86.

(46) *Ibidem*, p. 143. En la Biblioteca da Ajuda existe una relación de los materiales utilizados en la preparación de esta fuerza naval. Véase Biblioteca da Ajuda, 51-VI, 11-18.

(47) BOTELHO DE SOUSA, Alfredo: *Subsidios para a história militar marítima da Índia*, vol. I, Lisboa, 1930, p. 628.

(48) Los acontecimientos de Malaca se basan principalmente en las obras indicadas más abajo, excepto cuando se indique el caso contrario. Véase BOTELHO DE SOUSA, Alfredo: *Subsidios para a história militar marítima da Índia*, vol. II, Imprensa da Armada, Lisboa, 1948, pp. 30-50. MONTEIRO, Saturnino: *Batalhas e combates da Marinha portuguesa*, vol. V, Sá da Costa, Lisboa, 1994, pp. 29-52.

(49) Pequeñas embarcaciones de remos utilizadas en Oriente.

(50) Con la muerte de éste, asumirá el mando André Pessoa. Véase BOXER C.R. y FRAZAO DE VASCONCELOS: *André Furtado de Mendonça*. Fundação Oriente y Centre de Estudos Marítimos de Macau, Macau, 1989, p. 135.

y diversos nativos de la India con destino a Achem. Tal objetivo perseguía castigar a su monarca, por apoyar y dar abrigo a los holandeses; allí se presentó, por ello, el 13 de junio, sin sospechar del cerco que estaba sopor-tando Malaca.

Cuando los portugueses estaban al borde del fracaso ante Achem, llegó una embarcación de Malaca que les notificó la situación en que se encontraba aquella plaza. A pesar de la oposición de algunos, el virrey reembarcó sus tropas —lo cual se verificó en tales condiciones que costó se ahogasen 150 hombres (51)— y zarpó de inmediato para esa ciudad, a la que llegaron el 15 de ese mes.

Antes de la llegada de la fuerza lusa, un navío de aviso permitió que las tropas holandesas reembarcasen y se preparasen para el combate con los recién llegados. El primer enfrentamiento se produjo entre los días 17 y 24. Habiendo perdido cada bando dos navíos grandes, los holandeses acabaron por retirarse y levantar el bloqueo de Malaca (52).

Con la retirada de los enemigos, y no viéndolos en las inmediaciones, el virrey cometió un terrible error táctico: dividió su fuerza naval, enviando una mitad a proteger la recalada de los navíos que venían directamente de Lisboa, y la otra, a Macao.

Al conocer los holandeses tal decisión del virrey, reabastecieron sus navíos y, tras convencer a sus mandos subalternos y tripulaciones, regresaron a Malaca para contraatacar.

El día 20 de octubre los holandeses estaban de nuevo frente a Malaca, sorprendiéndose al encontrar allí algunos galeones portugueses, incluido el *San Simón*, fondeados paralelamente a la costa, cerca de la isla de las Naos, y al mando del propio virrey.

Matelieff decidió no atacar de inmediato esta fuerza, optando por fondear cerca de Malaca, cediendo la iniciativa a los portugueses. Estos últimos atacaron el día 27, momento en que el almirante holandés decidió asimismo entablar combate. Quizá porque los resultados del primer choque no fueron decisivos o porque los navíos tenían sus pañoles casi vacíos, el holandés, en lugar de optar por la guerra galana, decidió atacar al abordaje.

El primero en sufrirlo fue el *São Nicolau*, que se encontraba más afuera de la línea de navíos fondeados; los restantes se mantuvieron en sus posiciones de fondeo, no haciendo nada por auxiliar a esta unidad, debido a la orden dada por el virrey, don Martín Alfonso de Castro. El *São Nicolau*, atacado por siete navíos enemigos simultáneamente, a las 17.00, cuando le quedaban siete válidos de sus cerca de 250 tripulantes, y tras un día entero de intenso combate, se rindió una vez que su capitán cayó herido mortalmente.

(51) Este desastre y otras situaciones que ocurrieron durante el mando del virrey, que además de eso envergaba en la capitana el estandarte de Castilla y no el pabellón de la Corona portuguesa, hacía que reinase alguna desconfianza entre el personal de la fuerza naval y el propio virrey.

(52) En este primer enfrentamiento no hay referencia específica alguna al *San Simón*, aunque estuviese presente.

No obstante, cerca de las 15.00, los capitanes de los restantes galeones portugueses decidieron desobedecer al virrey y atacar los navíos holandeses. El primero en hacerlo fue el *Santa Cruz*, seguido a continuación del *San Simón* y de otro galeón. Estos dos últimos abordaron al navío almirante holandés, el *Amsterdam*, pero fueron a su vez embestidos por el exterior por el *Zwarte Leeuw* y el *Mauriflus*. El combate duró hasta el anochecer, momento en que los navíos se separaron, encontrándose el *San Simón* terriblemente dañado, con la arboladura y los aparejos destrozados, sin ancla y a la deriva (53).

La derrota portuguesa fue total: dos galeones incendiados por el enemigo, dos por los propios portugueses —incluido el del virrey, que nunca llegó a combatir, pero que, para evitar su captura, incendió su propio navío— habiéndose perdido los dos restantes por voladura de sus paños de pólvora.

El *San Simón*, bastante dañado, fue uno de los navíos capturados, tuvo solamente 45 muertos.

La gran cantidad de pólvora que encontraron a bordo los holandeses mejoró sustancialmente su abastecimiento.

Este fue el final del último de los galeones prestados por Felipe II a la Corona de Portugal.

A modo de conclusión, podemos afirmar que Felipe II había apoyado con todos los medios que poseía a su socio «menor» durante el período dualista, dándole toda la importancia que le fue posible a las cuestiones navales de la Corona de Portugal.

(53) Será durante este combate cuando el capitán de navío don Francisco de Sottomaio muera.