

# COMERCIO Y RIVALIDAD ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA. CORSO, ATAQUES NAVALES Y REPRESALIAS EN LOS SIGLOS XVI Y XVII<sup>1</sup>

*Ángel Alloza Aparicio*

Una de las conclusiones más impactantes a que llegó Keneth Andrews en su clásico *Elizabethan Privateering*, fue que si en las épocas medieval y buena parte de la moderna el corso y la piratería habían sido fenómenos interesantes pero no realmente significativos, por el hecho de que no habían tenido efectos de relevancia en el volumen y distribución del comercio, entre 1585 y 1650 esas actividades adquirieron una importancia más que notable, toda vez que el dominio de los océanos se había convertido en un asunto de primer orden en las guerras europeas, y en consecuencia había quedado en manos de las fuerzas navales de los diferentes Estados. Para el autor, el corso y la piratería produjeron sin duda resultados excepcionales entre las fechas señaladas, especialmente para Inglaterra. Durante ese período, entre 100 y 200 barcos ingleses salían al pillaje cada año, cuyas presas producían unos valores que en ocasiones superaron los 700.000 ducados anuales, equivalentes al 15 por ciento del total de las importaciones de Londres.<sup>2</sup>

Hacia el mes de junio de 1587, Drake apresó en las Azores una carraca portuguesa, nombrada *San Felipe*, que llegaba de Oriente repleta de especias y mercancías. Su carga de pimienta, canela, clavo, percales, sedas, marfiles, oro y plata fue valorada en 114.000 libras esterlinas (en torno a 411.000 ducados), suma formidable -sin duda- que triplicaba el valor de todos los barcos apresados y hundidos meses antes en la bahía de Cádiz.<sup>3</sup> Richard Hakluyt, autor de *The Principall Navigations*, anotó que en 1592 el capitán Thomas White, a su regreso de Berbería, tomó por presa dos barcos españoles cargados con mercurio, bulas papales, libros de misas y gran cantidad de excelentes vinos, tras lo cual calculó que la captura haría perder a Felipe II nada menos que 707.000 libras esterlinas.<sup>4</sup>

Si el valor de las presas podía llegar a ser realmente fabuloso, algo mucho más nocivo todavía para quien las sufría era la destrucción de las flotas, y con ellas la del propio comercio y la pesca. Robert Stradling ha calculado que hasta 1607 la actividad corsaria de particulares y del Almirantazgo de los Países Bajos sobre holandeses logró capturar cerca de 50 barcos al año, si bien a partir de 1621 -año del fin de la tregua- los apresamientos anuales alcanzaron una media cercana a las 200 embarcaciones.<sup>5</sup> Por esta razón, entre otras, resulta perfectamente lógico que Jonathan Israel, tras resaltar el papel central de los bloqueos comerciales en la política española, haya llegado a la conclusión de que la campaña de corso, unida a los embargos decretados contra buques y mercancías de rebeldes, tuviesen grandes repercusiones en la economía neerlandesa.<sup>6</sup>

En opinión de algunos de los autores mencionados, la supremacía española en Europa se jugaba en el mar, de modo que para ellos la pérdida de hegemonía desde finales del siglo XVI no se debió tanto a la derrota de los ejércitos terrestres, cuanto a la pérdida del dominio económico y de las redes comerciales y financieras ligadas a él. Llegados a este punto, es necesario señalar ya que al contrario que para la historiografía anglosajona, que ha sabido

ponderar el fenómeno de la guerra comercial en el transcurso de los siglos XVI y XVII, para la española este fenómeno ha pasado prácticamente inadvertido hasta la fecha, a pesar de ocupar un lugar central entre los factores que gravitaron en torno al cambio de liderazgo en el comercio mundial. Como contribución al conocimiento de tan importante fenómeno, este trabajo examinará de forma sucinta los instrumentos de guerra económica utilizados por España e Inglaterra en los siglos XVI y XVII -bloqueos, corso, represalias- y ponderará su impacto en las relaciones entre ambas monarquías, desvelando, al fin, la relevancia de una actividad que hasta ahora -vale la pena insistir- no ha sido tenida en justa consideración. Como aporte a la Historia de Canarias, la última parte del estudio se centrará en el impacto que la “represalia de Cromwell” causó en el comercio exterior del archipiélago, entre los mercaderes ingleses residentes allí, con el propósito de profundizar en el conocimiento de la colonia de comerciantes extranjeros en las islas, así como de explorar nuevas causas -y reconsiderar las ya conocidas- sobre la crisis del comercio de los vinos canarios en la segunda mitad del siglo XVII.

#### *ANTECEDENTES: LAS RELACIONES HISPANO-INGLESAS HASTA 1550*

El tratado de Medina del Campo firmado en 1489 entre Enrique VII y los Reyes Católicos vino a consolidar un floreciente comercio iniciado mucho tiempo atrás, en el que los ingleses cambiaban ropa, madera, trigo, pescado y plomo, por vino, frutas, aceites, hierro, lana y más tarde plata de los españoles. Estas relaciones tan fluidas, que a juicio de los especialistas se basaban en la complementariedad de los productos comercializados desde el siglo XIII, no estuvieron exentas de una fuerte rivalidad.<sup>7</sup> Una competencia extrema que a menudo encontró cauces de desarrollo en la adopción de políticas mercantilistas o en una mejor o peor adaptación de los hombres de negocio a circunstancias cambiantes, pero que en múltiples ocasiones también derivó en campañas de corso, ataques piratas, bloqueos comerciales e incluso en rompimientos bélicos con desastrosas consecuencias para los naturales de ambas naciones.

Entrados en el siglo XV, se observaban ya en la Península dos áreas de actividad con los mercaderes ingleses bien diferenciadas: la del norte, con San Sebastián, Bilbao, Santander, y en menor medida Galicia, importadora de textiles acabados, principalmente de Suffolk, y telas gruesas de lana, así como *Kerseys*, telas de algodón de Manchester o Gales, lino del Báltico, y trigo, mantequilla y arenque; y exportadora de lana merina y aceite industrial. La del sur, que abarcaba toda Andalucía, prácticamente reproducía el modelo anterior, aunque con algunas diferencias, al ser mayor el volumen de comercio y decantarse por importar textiles más finos y de mayor calidad, para llevarlos luego a América. De Andalucía los ingleses obtenían vino, aceite y frutas, pero también cueros finos, cestas de mimbre, sedas, tafetanes, productos de Indias Occidentales y Orientales como azúcar, cochinilla, pimienta, canela y alumbres.<sup>8</sup> Mención aparte merecen las Islas Canarias, donde desde muy pronto se estableció un fluido intercambio de azúcar, vino y tintes por manufacturas textiles y estaño, el cual al principio se realizaba vía Andalucía, por medio de mercaderes ingleses allí asentados, pero solo hasta el momento en que se desarrolló un comercio directo, o más bien triangular, que conectaba Andalucía, Madeira y Azores con los puertos del sur de Inglaterra.<sup>9</sup>

También en Inglaterra existían dos áreas de negocio bien diferenciadas, al menos en cuanto a su comercio con España se refiere, que eran Londres y los *outports*, especialmente Bristol y Southampton. Por último, un rasgo muy particular de estas relaciones es que en este tráfico bilateral no había extranjeros, tan solo los naturales de ambas monarquías, aunque en este terreno también se experimentarían cambios de importancia con el transcurrir del tiempo, pues hasta bien entrado el siglo XVI el dominio estaba en manos negociantes burgaleses y de

marinos y transportistas cántabros y vascos, mientras que en la segunda mitad de dicha centuria gran parte de los productos comenzaría a ser transportada casi exclusivamente en barcos ingleses y por naturales de aquella isla.

Si bien las relaciones comerciales entre los súbditos de ambas monarquías fueron fluidas y provechosas hasta 1550, este hecho no impidió que sus protagonistas sufriesen el acoso de las depredaciones producidas en la mayoría de los casos por marinos formados en aquellos mismos tráficos. La pugna entre Inglaterra y Francia iniciada en 1336 y la posterior alianza franco-castellana contra Inglaterra, dejaron en el Atlántico, de Cádiz al Canal de la Mancha, uno de los peores registros de violencia y destrucción. Como consecuencia de una política de extrema rivalidad, a partir de 1368 muchas naves inglesas fueron capturadas en las costas españolas. En 1369 algunos mercaderes ingleses aparecieron cruelmente asesinados en Sevilla, por lo que en Inglaterra se ordenó de inmediato un embargo general sobre los bienes de los castellanos que residían en la isla. En el verano de aquel mismo año, unos buques ingleses apresaron en San Maló siete naves castellanas, lo que motivó la posterior captura por parte de españoles de más de treinta embarcaciones inglesas, infligiendo así un duro castigo a su comercio marítimo. Los ingleses tomaron represalias, pero Eduardo III hizo levantar los embargos en cumplimiento de la tregua firmada en 1375. Las relaciones comerciales entre ambas coronas hasta fines del siglo XV están plagadas de conflictos producidos por robos y capturas, los cuales desembocaron las más de las veces en represalias que, a su vez, generaron nuevos litigios, y cuya solución acabó por reforzar enormemente el derecho de resarcimiento sobre terceros.<sup>10</sup>

Los especialistas confirman que la *Guerra de los Cien Años* hirió de gravedad el comercio anglo-castellano. La inseguridad intrínseca a la actividad, así como la dificultad para conseguir compensaciones por robos y secuestros, hizo aumentar durante el siglo XV la expedición de *cartas de marca* a favor de mercaderes que traficaban por el Atlántico y el Mediterráneo. Ante este aumento de las violencias y ultrajes en el mar, las autoridades se vieron obligadas a adoptar medidas que limitaran sus trágicos efectos, bien por medio del establecimiento de sistemas de seguros, bien efectuando compensaciones generales de cuando en cuando.<sup>11</sup> Uno de los desencadenantes principales de esa escalada de conflictos se producía cuando una víctima inocente pedía justicia tras sufrir un agravio producido en virtud de una *carta de marca*, lo que con probabilidad implicaba que el agraviado solicitase a su vez una *contra marca*. No era un caso extraño: John George y Jonh Payne solicitaron en 1480 el resarcimiento por el robo de paños que habían sufrido a manos del marino vasco Pedro de Ochoa, quien alegó haberlos tomado en virtud de una *carta de marca* expedida a su favor.<sup>12</sup>

Pese a todo, a partir de 1466 el comercio recibió nuevos estímulos debido al acuerdo sobre los tráficos bilaterales que se firmó aquel mismo año, aunque tampoco derivase en la completa ausencia de conflictos, pues en 1480 un mercader escocés llamado John MacIntosh denunció a varios vecinos de Guipúzcoa y Vizcaya por haberse apoderado de su carabela en las costas de Inglaterra tres años antes. La embarcación, cargada de hierro, lienzos de Holanda, bonetes, pastel, especias y mercería, había sido valorada en 4.425 coronas (alrededor de un millón y medio de maravedís), y el escocés, tras tres largos años en pleitos, consiguió que le devolvieran el valor de lo robado sin necesidad de acudir a la represalia. En cambio, cuando el monarca inglés desestimó una petición de justicia formulada en aquellas mismas fechas por Pedro de Ochoa, el marino vasco antes mencionado, que había sufrido un ataque a manos de súbditos suyos en el que había perdido la nao y la carga de vino y hierro que portaba, los Reyes Católicos le concedieron una *carta de marca* para que pudiera resarcirse de sus pérdidas en bienes de ingleses.

En 1482 se firmó con Guipúzcoa un acuerdo comercial, con validez para 10 años, a pesar del cual las depredaciones continuaron, en especial las acometidas por marinos del *West Country*. En algún momento anterior a la firma de ese acuerdo las propias autoridades inglesas se habían visto obligadas a compensar a las víctimas de apresamientos producidos por sus propios súbditos. En 1474, el rey Eduardo IV se declaró en deuda con unos marinos vascos por valor de 5.000 coronas debido a las pérdidas que habían sufrido en el reinado de su antecesor Ricardo III. Una forma de compensación era eximirles de pagar derechos de aduana.<sup>13</sup>

Las buenas relaciones, aun salpicadas de disputas ocasionales, permanecieron hasta bien entrado el siglo XVI. Una muestra de ello lo constituye la formación en España de *The Andalusia Company* en 1530. Años antes, en 1517, el duque de Medina Sidonia había beneficiado a los mercaderes ingleses residentes en Sanlúcar con algunos privilegios corporativos, nombrando a su líder “cónsul y juez”. A esto se le conocerá posteriormente como el privilegio de San Jorge, pues los ingleses fundaron una capilla bajo la advocación de ese santo, alrededor de la cual construyeron unas casas que formarían con el tiempo el centro de su hermandad. Luego, el privilegio fue confirmado por Carlos V a instancias del embajador inglés. Las décadas siguientes fueron difíciles para todas las ramas del comercio inglés: declive de Amberes, crisis en la *Carrera de Indias*, problemas monetarios en Inglaterra, también de religión con el cambio al protestantismo de Isabel. Por añadidura, se produjo un aumento considerable de las tarifas aduaneras de España e Inglaterra, lo que haría resentirse un poco más si cabe al comercio.<sup>14</sup>

La caída de Amberes a comienzos de la segunda mitad del siglo XVI iba a modificar por completo el comercio de septentrión, en el cual Inglaterra y España jugaban un destacado papel, y sobre todo iba a alterar las relaciones entre los poderes europeos. Pero es de rigor señalar que, antes de producirse el saqueo de ese emporio comercial y los sucesivos bloqueos del canal de la Mancha, el clima político se había enrarecido enormemente, hasta el punto de que el decenio 1540-50 fue testigo de numerosos episodios de apresamientos en el mar y represalias que llegaron a desbordar la actividad diplomática de los embajadores de España, Inglaterra, Francia y los Países Bajos. Por un lado, los monarcas trataban de impulsar el comercio exterior con medidas como la decretada en 1539 por Enrique VIII, mediante la cual reducía las tasas aduaneras a las mercancías extranjeras; sin embargo, por el otro, también trataban de proteger sus propios intereses, al decretar un año después la *Navigation Act* de 1540 por medio de la cual establecía que la reducción de tasas aduaneras únicamente afectaba a las mercancías que arribasen en barcos ingleses. Mientras, en España se prohibía cargar en barcos extranjeros si los había españoles vacíos en los puertos. En este clima, y tras sufrir los súbditos del emperador algunas presas a manos de ingleses, varios mercaderes procedentes de Exeter que operaban en Vizcaya fueron detenidos en 1541 y acusados de sacar moneda y otros géneros de contrabando. En estos vaivenes, Carlos V y Enrique VIII sellaron un acuerdo en 1543 por el cual vetaban el uso de cartas de marca o represalia contra los súbditos de uno y otro soberano sin que antes el gobierno de la parte ofendida hubiera pedido oficialmente la restitución de las presas. Sin embargo, tras considerar Enrique VIII una traición la firma de la paz de Crépy entre Francia y España el año de 1544, el monarca inglés autorizó el corso contra franceses y escoceses en el Canal de la Mancha, lo que tuvo como respuesta el que Carlos V ordenase el embargo de los bienes de ingleses en los Países Bajos.<sup>15</sup>

El asunto Reneger constituye tal vez el caso más representativo del clima prebélico que se vivía durante aquellos años, y eso que justo antes de la captura efectuada por él, otros marinos como Hawkins y Wyndham habían conseguido presas incluso de mayor valor que la suya. En efecto, en 1545 el poderoso transportista de Southampton llamado William Reneger apresó un

barco de la flota de Indias llamado *San Salvador*, con un valor aproximado de 19.300 ducados en oro, plata y perlas, más una carga de azúcar. De no actuar rápido, el desgraciado incidente podría haber llegado a sentar un incomodísimo y peligroso precedente, ya que se trataba de la primera presa de un barco de la *Carrera* a manos de ingleses, de modo que tras algunas gestiones de la Casa de Contratación, y con orden del heredero Felipe, se ordenó como represalia la inmediata detención y embargo de los barcos ingleses surtos en los puertos de Andalucía, al menos hasta que no se juzgase y castigase a Reneger, y naturalmente hasta que no se restituyese la presa. En aquel momento las naos inglesas embargadas en Andalucía, con sus cargas, fueron valoradas por sus dueños en 26.000 ducados. Por añadidura, el embargo motivó el que algunos mercaderes que llevaban comerciando con España desde hacía más de 30 años, como William Aphowell o John Capps, se convirtiesen en corsarios y salieran al mar en busca de presas españolas.<sup>16</sup>

El caso dio lugar a una larga disputa diplomática, pues los ingleses afirmaban que los españoles habían roto los tratados, al haber ordenado una represalia sin haber pedido primero la restitución al gobierno inglés, y sin considerar que los casos de mar habían de ser resueltos, según lo establecido, no con represalias sino por medio de tribunales especiales. Pero para los españoles era claro que la presa había de resolverse a su favor, y sin discusión alguna, ya que de lo contrario se mostraría la enorme vulnerabilidad de la *Carrera de Indias* y la incapacidad de los barcos españoles para defenderse de los ataques ingleses. El embajador del emperador en Londres, al tiempo que ponía toda su energía en el caso Reneger, trataba de resolver las presas de Hawkins y Wyndham, las cuales superaban en valor los 26.000 ducados embargados a ingleses en Andalucía. Finalmente, tras largas y dificultosas conversaciones, los ingleses se avinieron a liquidar el asunto, no sin tratar de sacar algo de provecho, pues manifestaron que la cantidad de dinero apresado por Reneger (entre 15 y 20 mil ducados) apenas llegaba a 6.000. Finalmente el corsario hubo de restituir al menos una parte del dinero robado.

El clima prebélico experimentado los años previos a 1550 se observa muy bien en el informe obtenido tras la investigación que ese mismo año había mandado efectuar Carlos V para conocer el número de apresamientos de naos españolas sufridos en el Cantábrico y Atlántico por corsarios ingleses, escoceses y franceses. El emperador quería conocer el valor de las presas efectuadas por franceses sobre españoles y flamencos al objeto de que Francia compensara a los comerciantes perjudicados como paso previo para reanudar las relaciones comerciales entre ambas monarquías.<sup>17</sup> La averiguación, como se aprecia en el cuadro 1, encerraba un resultado sorprendente: durante los años que transcurren entre 1545 y 1549 se denunciaron nada menos que 32 presas hechas a marineros vizcaínos, cinco a gallegos, 32 a asturianos, 26 a guipuzcoanos y 22 a marineros de Sevilla. Todas ellas arrojaban unas pérdidas superiores a un millón de ducados.<sup>18</sup> Además, muchas de las informaciones enviadas por los corregidores destacaban el nulo caso que se había hecho a los marineros que habían denunciado los robos ante las justicias de Francia e Inglaterra. Hernando de las Alas, vecino de Avilés, denunció al inglés Tomasín de Calais por el robo de su embarcación en la costa de Galicia, pero “la justicia no le hizo caso, antes se rieron de él”. El propio Hernando cuenta que vio venir de Francia a otros marineros asturianos -a Juan de Muñoz, Diego Calderón y Juan Álvarez- a quienes habían robado los franceses un barco cargado con vino, si bien, al traerlos en dilaciones el Almirantazgo francés, y no poder alcanzar justicia, habían decidido volverse a España. En la primavera de 1549, el marino andaluz Pedro Díez estuvo en Francia más de dos meses intentando recuperar las mercancías que un corsario francés le había robado, pero no obtuvo justicia, a pesar de haber identificado allí los géneros hurtados. Él mismo atestiguó haber visto en Francia a los vecinos de Avilés antes mencionados. En suma,

muchos de los dueños de navíos robados fueron a pedir justicia a Francia, pero nunca la consiguieron.

Las soluciones propuestas para combatir los ataques corsarios de ingleses, franceses y escoceses tras la averiguación de 1550 fueron múltiples, si bien, en última instancia, casi todos los corregidores encuestados abogaron por la represalia, al constatar la cantidad de agravios sufridos por los naturales, la crueldad empleada contra ellos y el nulo caso que se les hizo ante la justicia extranjera. El corregidor de Guipúzcoa sugirió como medidas posibles a adoptar el que se exhortara a los reyes de Francia e Inglaterra a que impidieran que de sus puertos saliera embarcación alguna sin dar primero fianza para garantizar que en sus viajes no cometerían robos ni actos de pillaje, bajo pena de ser castigados con multa de cuatro veces el valor de lo robado. Otra solución que planteó consistía en el envío de jueces españoles a Francia e Inglaterra, con el permiso de sus monarcas, para que junto a magistrados de aquellos reinos procesasen los casos de piratería que en adelante se denunciase en los tribunales. Si ninguno de estos remedios era posible, la autoridad guipuzcoana postulaba la práctica de represalias comerciales sobre los compatriotas de los corsarios que residían en los puertos bajo su jurisdicción.

En suma, el floreciente comercio entre España e Inglaterra se vio en ocasiones truncado por una rivalidad extrema, en la cual -empero- no solo estuvo en juego el comercio bilateral, sino el dominio de los tráficos en la Europa noroccidental. La caída de Amberes a partir de 1568 supuso ya definitivamente el final del dominio hispánico del comercio de septentrión, que a partir de aquella fecha fue disputado ferozmente por Inglaterra, Holanda y Francia, potencias que -hay que decirlo- ya no se conformarían solamente con el dominio de ese único ámbito, sino que rivalizaban por el del comercio mundial.

#### *LA CAÍDA DE AMBERES Y EL COMERCIO DE SEPTENTRIÓN*

A lo largo del siglo XV y durante buena parte del siguiente, el modelo comercial hispánico fue dominante en Europa, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. Los expertos aseguran que esto fue debido a un cambio de coyuntura a escala continental, en el cual la economía castellana crecía mientras que la de Europa experimentaba un declive importante. El desarrollo de la pañería de Flandes y Brabante, fundada sobre la lana merina de Castilla, facilitó este proceso, cuyos agentes más importantes fueron los mercaderes burgaleses, los marinos cántabros y vascos, y las ferias de pagos de Medina del Campo, Villalón y Rioseco -como canalizadoras de los flujos mercantiles derivados del comercio exterior-. El descubrimiento de América consolidó aún más la expansión, ya que la naturaleza de los intercambios con Europa obligaba a saldar en moneda los déficit de balanza.<sup>19</sup>

El punto más alto de este comercio se alcanzaría en 1550, al registrarse nada menos que unas exportaciones de 450.000 arrobas de lana a Brujas y de 125.000 a Italia. A partir de ahí los índices comenzaron a descender debido a una serie de factores conectados con las guerras de religión en Francia, la revuelta de los Países Bajos y la oposición inglesa, los cuales convirtieron la marina mercante española en objetivo preferente de los corsarios hugonotes, los *mendigios del mar* holandeses y los *privateers* ingleses. Un contexto de violencia y destrucción que acabó erradicando casi por completo la navegación española en el norte. Junto a estos problemas, la demanda de lana merina decreció sensiblemente a consecuencia de la introducción en los mercados de otro tipo de paños de peor calidad, a pesar de que en el Mediterráneo se experimentasen aumentos considerables de demanda de lana superior, como el registrado en 1574, cuando se exportaron a Italia 218.000 arrobas.

La caída de Amberes al inicio de la segunda mitad de la centuria del Quinientos provocó el derrumbe del modelo comercial hispánico sintetizado aquí al máximo, lo que introdujo una serie de cambios de gran calado en el comercio de septentrión, y por extensión -como advertimos más arriba- en los tráficos intercontinentales, cuyo liderazgo comenzarían a disputarse ahora holandeses, ingleses y franceses. Pero cabe preguntar cómo fue la ruptura y qué consecuencias tuvo. La secuencia de hechos queda detallada a continuación.

Cuando en 1560 Isabel de Inglaterra apoyó sin reparos a los rebeldes escoceses y a los holandeses que postulaban la ruptura con la Monarquía, Felipe II promovió el cierre del comercio inglés en Amberes. Dos años más tarde, a raíz del acuerdo de Hampton Court entre Isabel y los Hugonotes, las acciones corsarias se multiplicaron, y entre fines de 1563 y primer mes de 1564, François Le Clerc (*pata de palo*) y varios piratas ingleses capturaron más de 70 navíos comerciales que navegaban entre Normandía y Países Bajos. El embajador español en París, Francés de Álava, calculó que rondaban el millón de escudos de oro las pérdidas sufridas por españoles a manos de corsarios franceses entre 1560 y 1563. Los siguientes años serían aún peores, incluso entre 1564 a 1566 la presión corsaria fue de tal envergadura que algunos financieros españoles se negaron a asegurar los navíos. Todo esto culminó en el primer bloqueo de Amberes de 1568-1571, cuyo detonante fue precisamente el apresamiento en el Canal de la Mancha y costas de Inglaterra de varias embarcaciones españolas cargadas con dinero y diferentes mercancías. La no devolución de las presas efectuadas por ingleses dio lugar al embargo de naves inglesas surtas en puertos de Países Bajos y Península Ibérica.<sup>20</sup>

En efecto, en noviembre de 1568 una nave y cuatro lugres vizcaínas fueron empujados por los corsarios franceses y una tormenta a las costas de Inglaterra (Plymouth). Las embarcaciones portaban cargas de lana y dinero (155 cajas de reales de plata y otras cantidades que iban sin licencia) todo ello por valor de 130.000 ducados, pertenecientes casi por completo a genoveses y dos españoles residentes en Brujas. La lana incautada podía valorarse en 100.000 escudos. Con la excusa de que el dinero era legalmente genovés y no español, Isabel I decidió no devolverlo, lo que originó una gran disputa con resultados adversos para el comercio. Por lo pronto el duque de Alba mandó embargar los bienes de ingleses que residían o traficaban en los Países Bajos, mientras en España también se bloquearon flotas inglesas en Andalucía y Vizcaya. Por su parte, en abril de 1569 los ingleses capturaron 11 navíos de una flota de 14 que se dirigía a Amberes desde Portugal.<sup>21</sup>

El duque de Alba estimaba que el valor de las mercancías y navíos arrebatados por los ingleses a los españoles superaba los dos millones de ducados, el doble de lo incautado a los flamencos detenidos en Inglaterra. Sin embargo, los bienes embargados a los ingleses en Flandes no superaban los 200.000 ducados, mientras lo recaudado en España alcanzaba tan solo el valor de 43.500 libras esterlinas. En verdad, las repercusiones del incidente de 1568 habían sido sin duda considerables para los españoles, ya que muchos de los mercaderes de Sevilla, junto a algunos otros de Burgos, solo tenían asegurada la mitad de las mercancías que les habían capturado, con lo cual sufrieron pérdidas cuantiosas. Además, el cierre del Canal durante año y medio llevaba al desastre al comercio de la zona. Solo franceses y hanseáticos navegaban con relativa libertad por sus aguas. Los mercaderes genoveses y el comercio flamenco-español protestaron reiteradamente debido a las múltiples pérdidas que la crisis les estaba ocasionando, las cuales estimaron, en conjunto, en más de tres millones de ducados, a lo que habría que añadir el valor de las 120 embarcaciones detenidas en los puertos ingleses.<sup>22</sup>

En respuesta a las represalias efectuadas en Países Bajos y España contra los mercaderes ingleses, y debido a las presiones generadas por los propios productores de paños, la reina Isabel se vio obligada a admitir su responsabilidad en el embargo de los navíos y demás

bienes que aparentemente pertenecían a españoles. Lo cierto es que a pesar de que el contrabando y el comercio clandestino habían logrado paliar las necesidades más acuciantes generadas por el bloqueo comercial, la industria textil inglesa se resintió tras el cierre de Amberes, al no conseguir materias primas -indispensables para fabricar paños- ni otros productos asimismo necesarios para sus manufacturas, como aceite, jabón o alumbre, situación que provocó serias protestas de tejedores y manufactureros ingleses, que acabarían forzando en 1571 las negociaciones para la restitución de los embargos, resueltos finalmente en 1574 con la publicación de un acuerdo mediante el cual el dinero confiscado a italianos era reconocido por Isabel como un préstamo forzoso, a pagar con un reembolso anual del 10 por ciento.<sup>23</sup>

Una consecuencia de esta grave crisis es que, a partir de 1568, Ámsterdam sucedería a Amberes como centro financiero de Europa, que lo había sido desde 1549. Cerrado en falso el conflicto en 1571, la insurrección de Holanda provocaría un nuevo bloqueo de Amberes entre 1572 y 1577, lo que acabó por complicar definitivamente las cosas al comercio español con septentrión. Pero este no solo era víctima de las depredaciones en el mar, sino también de sus propias limitaciones, particularmente en los ámbitos del transporte, la política mercantil y la innovación tecnológica. Estos elementos acabarían por lastrar enormemente el desarrollo de la marina mercante española, dando así facilidades a los rivales. Merece la pena examinar, aunque sea brevemente, estas cuestiones.

A fines del siglo XV, el dominio ejercido sobre el Atlántico por los marinos vascos y cántabros comenzó a ser contestado por el ascenso del comercio y navegación ingleses. Algunos especialistas afirman que el inicio de la rivalidad se produjo en el momento en que Carlos V otorgó privilegios económicos y mercantiles a súbditos flamencos, alemanes, ingleses y genoveses al comienzo de su reinado en España, en compensación por los compromisos financieros que había adquirido con ellos. Concesiones que además fueron acompañadas por el olvido o desuso de la legislación proteccionista promulgada por los Reyes Católicos, la cual favorecía mediante premios y privilegios la construcción de barcos de gran tonelaje y les daba preferencia de carga respecto a los navíos de menor porte y los extranjeros. De tal modo que, a finales de su reinado y comienzos del de su hijo, en el Cantábrico muchos armadores, mercantes y maestros lamentaban la escasez de barcos de naturales surtos en sus puertos, la cual era ampliamente atribuida al incumplimiento de las leyes y pragmáticas del reino, que disponían que habiendo en puerto navíos de naturales, no debía cargarse en los de extranjeros.

Ya en el reinado de Felipe II, en concreto en el año 1563, se ordenó de nuevo el cumplimiento de la preferencia de carga en navíos españoles y, entre estos, en los de mayor porte, además de establecerse un sistema de ayudas para la construcción de grandes embarcaciones, necesarias para la defensa pero no del todo beneficiosas para la marina, en particular la vasca, ya que el hierro -por ejemplo- era transportado habitualmente en navíos no superiores a 300 toneladas.<sup>24</sup> Por otra parte, las autoridades portuarias eran conscientes de que para que los extranjeros trajesen alimentos deficitarios en la región, había que garantizarles de algún modo la consecución de fletes de retorno, es decir, que la adopción de políticas mercantilistas en algún momento había de mostrar flexibilidad.<sup>25</sup>

Lo cierto es que en el Cantábrico se estaba produciendo un cambio hacia el navío pequeño en detrimento del grande, debido fundamentalmente a la competencia cada vez mayor de pequeñas embarcaciones extranjeras, que gozaban de mayor flexibilidad a la hora de contratar los fletes. El memorial de Andrés de Poza escrito en 1596 explica bien este extremo. El autor, profesor en Bilbao del arte de navegar, afirmaba que a comienzos de siglo XV entre Bilbao y

Portugalete había no menos de 200 velas de gavia y ocho o diez mil marineros empleados en ellas, y que a fines de esa centuria todo este potencial estaba agotado, y achacaba tal caída a la ley de la “mayoría”, porque al dar preferencia a la grandes embarcaciones, que requerían muchos meses para completar los fletes, impedía la navegación de las pequeñas naos de los naturales, más no la de extranjeros, que disfrutaban de privilegios. Además, continuaba De Poza, muchos marineros vascos ya no volvían a Bilbao cuando partían, sino que quedaban en Lisboa o Sevilla a trabajar en la Carrera de Indias, donde eran muy estimados. Existen otros muchos testimonios de coetáneos que corroboran estos datos. Una consecuencia de todo esto es que los extranjeros, en particular los ingleses, con sus barcos medianos se fueron apoderando de algún modo del comercio de los naturales, ya fuera por los privilegios de que gozaban, ya por la crisis de la flota mercante española, o simplemente porque traficaban en unas condiciones económicas mucho más ventajosas que las de los españoles.

Por el contrario, la flota mercante inglesa experimentó un decisivo auge durante el reinado de Isabel I, a pesar de que sus efectos solo comenzasen a apreciarse durante el de su sucesor. En efecto, hacia 1560 los ingleses todavía registraban una balanza comercial negativa, y los mercaderes extranjeros controlaban cerca de un 40 por ciento de las importaciones de Londres y un 23 por cien de las exportaciones. Sin embargo, mientras que las exportaciones inglesas se basaban casi enteramente en paños (80%), las importaciones -mucho más diversificadas- consistían en buena medida en productos destinados a las manufacturas textiles y a la industria naval, lo que en último término explicaría su gran actividad industrial, así como el cambio revolucionario que se estaba produciendo en su agricultura, capaz de alimentar ahora a una gran masa de población empleada en los talleres.<sup>26</sup>

Cabría preguntarse asimismo cómo afectó a Inglaterra la caída de Amberes, ya que al comienzo de la era isabelina dos tercios del comercio inglés se concentraban en ese emporio, y el resto entre Francia y España principalmente. Además, los barcos que transportaban ese comercio pertenecían en su mayoría a extranjeros, muchos de ellos a españoles, a pesar de los casi cien años de leyes de navegación proteccionistas. Hacia la mitad de la centuria del Quinientos, las únicas flotas mercantes inglesas de alguna consideración estaban compuestas por los 70 barcos pequeños y medianos de la flota anual de vinos de Bordeaux, las 30 embarcaciones aún más pequeñas que también anualmente se dirigían a Brouage y La Rochelle para cargar sal, y finalmente los 100 barcos que ya en 1557 se introducían en el Báltico. La flota pesquera inglesa, que hacia 1529 contaba nada menos que con 440 barcos repartidos entre el Mar del Norte, Islandia y aguas de Escocia, hacia 1560 no llegaba apenas a 133 embarcaciones. Con la caída de Amberes, este modelo cambió por completo. Por un lado, los ingleses se vieron obligados a buscar nuevos mercados, y adquirir en los lugares de origen los artículos que antes conseguían a través de intermediarios; por el otro, la intervención gubernamental en el comercio exterior se tornó decisiva tanto a la hora de impulsar la industria naval, como a la de cambiar el carácter negativo de la balanza comercial y transformarlo en positivo.

En este contexto, la búsqueda de un paso por el noreste para llegar a Cathay llevó a los ingleses a explorar en 1553 el mercado de Rusia, fundando en 1555 la *Muscovy Company*, en 1581 fundaron la *Turkey Company*, y en 1600 la *East Indian Company*. En contraste con estas iniciativas pacíficas en el Este, los especialistas nos han advertido de que la empresa inglesa en el Oeste asumió una forma mucho más agresiva mediante el corso y la piratería.<sup>27</sup> Por lo que respecta a la balanza comercial, hubo que esperar a la primera mitad del siglo XVII para ver eclosionar los avances registrados en el período isabelino. Durante la primera mitad de la centuria del Seiscientos, el comercio con España y con Levante floreció, ropas bastas y finas *draperies* se vendían en Europa del sur y Oriente medio, llegando a sustituir estos mercados a

los del norte en volumen y valor de las exportaciones. Si en 1560 se importaba seda en Inglaterra por valor de 12.000 libras esterlinas, en 1640 la cifra llegaba a 220.000 libras. La importación de pasas de corinto se cuadruplicó en volumen entre 1600 y 1640. Las especias, sobre todo pimienta, crecieron también exponencialmente, y su reexportación generó cuantiosos beneficios.<sup>28</sup>

La “Relación de las navegaciones que hacen los ingleses” elaborada por el embajador Bernardino de Mendoza en 1579, describía a la perfección la situación de la expansiva marina mercante inglesa frente a la depresiva flota española. En ella, Mendoza señalaba con acierto que el comercio inglés en aquellos años se extendía a Ruán, Burdeos, Países Bajos, Emden, Hamburgo, Danzig, Moscovia, Terranova, Italia, Levante, Portugal, pero que el “mayor y de más importancia (se producía) en los puertos de España”, pues si por aquellas fechas los ingleses enviaban anualmente a Ruán 12 ó 15 navíos pequeños, a Burdeos 70 u 80, y a Portugal 10 ó 12, a España acudían nada menos que entre 300 y 400, debido a que las 150 ó 200 naves empleadas en este último segmento hacían como mínimo dos viajes al año. A la pesca de Terranova se dirigían entre 30 y 40 navíos ingleses, tras haber logrado neutralizar la dura competencia de franceses y holandeses.

A España van de Londres y Bristol, principales estabularios del reino, y de los demás puertos, dos veces al año, a la vendeja a fines de agosto, y a la rocavendeja en diciembre y enero, más de 300 navíos, y algunos son de opinión que llegarán a número de 400, contándose el ser una nao cada viaje que va, a causa de ir las más de ellas dos veces al año, y muchas tres, de las cuales parten primero algunas de ellas a Hamburgo, Flandes, Moscovia, Dunaque y Ruán a cargar mercaderías que allí hay como cera, cordaje, pez, lencerías, tapicerías y manufacturas para llevarlas derechamente a España porque en la isla no las hay que sean así de estima, no pagando con el hacer primero estos viajes los fletes de ida de vacío, como de ordinario les acontece a las naos que parte de aquí, porque paños no son muchos los que llevan. Y es para Vizcaya y Galicia, y trigo si hay necesidad de ello, y algún estaño, plomo, sebo.

Estas naos son de las más grandes y mejores y bien artilladas y marineadas. Tienen parte en estas naos, que serán en número 150, muchos mercaderes, marineros y gentes del país, por ser tanta la ganancia de los fletes, fuera de vivir mucha gente del reino con este trato.<sup>29</sup>

En este mismo sentido, la Relación de las embarcaciones extranjeras que habían entrado en los puertos andaluces entre 1577 y 1579 mandada confeccionar por Francisco Duarte, factor de la Casa de Contratación, arrojaba un resultado de 2.308 navíos (637 en Sanlúcar, 951 en Cádiz, Puerto Santa María 384, Puerto Real 120 y Málaga, Gibraltar y Ayamonte 60 cada uno). Confirmando el informe de Mendoza, la mayoría de ellos eran ingleses, seguido de franceses, hanseáticos, bretones, holandeses y, en último lugar, irlandeses.<sup>30</sup>

Entre 1574 y 1585 se vivió un nuevo período de calma relativa en las relaciones hispano-inglesas, en el cual el comercio experimentó serios avances, impulsado por la creación de la *Spanish Company*, que a diferencia de la pionera, *The Andalusia Company*, extendía su área jurisdiccional a toda la Península Ibérica, desde Fuenterrabía hasta Barcelona, y gozaba del monopolio del comercio con España. Pero esto aplicaba exclusivamente a los mercaderes ingleses, ya que el privilegio emanaba de su rey, no del de España, quien en última instancia, aconsejado por Juan de Austria, reeditó viejas políticas mercantilistas para neutralizar el ascendente poder de los mercaderes ingleses en España. Solo los beneficios que estos

pensaban obtener del *rey prudente* dan una idea de las consecuencias que podría acarrear la institucionalización de su ya claro dominio.

Según una relación publicada en 1579, “la compañía de los ingleses que tratan en España” pensaba alcanzar del rey católico el libre comercio y trato en todos los puertos de Galicia, no solo en los señalados por las autoridades. En la misma pedía que ningún inglés pudiera comprar aceite, vino o fruta de vendeja -venta de pasas, higos, limones, en el tiempo de la cosecha- sin que el cónsul fijase primero el precio y señalase el tiempo en que se hubiera de comprar; asimismo solicitaba que las naves que partían de Inglaterra hacia España marchasen en flotas, y que la que iba con mercaderías a Galicia no partiese hasta fin de septiembre para encontrarse a fines de octubre en Andalucía, tiempo en el que la vendeja estaba ya hecha y la gente tenía necesidad de vender la fruta de ella. Finalmente, los ingleses solicitaban que se obligase a los dueños de los barcos a pagar el rescate de los marineros si la nave era apresada por piratas, y reclamaban que los extranjeros que llegasen a la Península antes que ellos no pudiesen vender sus mercancías en tanto no llegasen los comerciantes de la *Spanish Company*. Otras solicitudes menos exigentes eran el poder elegir cónsul con residencia en Sevilla para conocer las causas y diferencias tocantes a las mercaderías, deudas y averías, así como que este pudiese tener un agente. Las peticiones fueron examinadas por las autoridades españolas competentes, y su dictamen fue claro: “Todo esto va en detrimento de Su Majestad y sus vasallos, (ya que) los ingleses sólo atienden a hacer *monipodio*”.<sup>31</sup>

Además, aquel mismo año de 1579, conocida la actividad de Drake en las Indias, cualquier petición por parte de los ingleses iba a caer en saco roto. Con aquella expedición, que las autoridades españolas habían intentado impedir a toda costa, se abrió un nuevo período de hostilidades que se vio espoleado también por el disgusto de Isabel debido la agregación de Portugal a la Monarquía hispánica, y a consecuencia de la intervención de Felipe II en los asuntos de los Países Bajos.

#### *LA GUERRA ABIERTA Y EL FENÓMENO PRIVATEERING, 1585-1604*

El tráfico inglés con España y los Países Bajos continuaba en 1585, no obstante las prohibiciones a que estaba sujeto. Lo hacía por medio de personas interpuestas -franceses, escoceses, irlandeses- pero también por los comerciantes ingleses asentados en España que no tuvieron demasiados reparos en hacerlo, sabedores de la necesidad y dependencia de algunos de los productos con que se traficaba.<sup>32</sup> Por esta razón, Felipe II ordenó en el verano de aquel año un nuevo embargo de navíos ingleses atracados en los puertos de sus dominios, y como consecuencia de esa nueva incautación, Isabel I instó a Drake a tomar represalias, las cuales materializó hostigando Vigo y marchando después al Caribe, donde arrasó Santo Domingo y causó el incendio de Cartagena de Tierra Firme.<sup>33</sup> Todo ello sazonado con una política de depredación en el Atlántico y Mar del Norte que no solo provocó la prolongación del rompimiento bélico hasta el inicio de la centuria del Seiscientos, sino que tuvo las peores consecuencias posibles para el comercio y la marina mercante española.

El término *privateerig*, acuñado en el siglo XVII, se creó para distinguir al corsario (*privateer*) del pirata, pero sobre todo para designar las empresas privadas antiespañolas en el mar, autorizadas o permitidas por el gobierno inglés, e iniciadas durante el reinado de Isabel I. *Privateering* tenía sin duda un carácter privado, pero también se trataba de un fenómeno político, toda vez que era el Estado quien otorgaba o rechazaba las patentes de corso.

Los grandes mercaderes eran los más interesados en las campañas de corso, ya que de entre sus actividades la más beneficiosa era la que combinaba viaje de negocios con pillaje.<sup>34</sup>

Incluso algunos de ellos, como John Watts, hicieron del corso su principal actividad, y con tanto éxito que cuando acabó la guerra se había convertido en el “mayor pirata del reino”. Watts había sido aprendiz de James Hawes, y estaba conectado con los mercaderes de la *Spanish Company* y el comercio de la Península Ibérica liderado entonces por Robert Lee, futuro Lord Mayor, Thomas Wilford, secretario de dicha compañía, y otros. Sin embargo, al ser uno de los principales perjudicados con los embargos de 1585, nada más comenzar la guerra inició acciones corsarias junto a John Bird y su socio John Newton, primero en el Canal de la Mancha y la bahía de Cádiz, y luego, por medio de sus lugartenientes, en el Caribe. Acabó siendo uno de los grandes promotores de colonias en Norteamérica, personificando de este modo la contribución de la piratería a la expansión del comercio exterior inglés. La carrera de Paul Baynning fue en cierto sentido comparable a la de John Watts. Con los embargos de 1585 en España se calcula que perdieron él y su socio Robert Barker unas 37.442 libras. Su primera salida fue en la expedición a Cádiz en 1587, y después trabajó en el Caribe. Tomó parte muy activa en la fundación de la *East Indian Company*, y murió el mismo año que John Watts, en 1616, habiendo alcanzado una fortuna incluso superior a la de este.

El efecto acumulativo de las destrucciones y apresamientos de barcos españoles causó un impacto muy negativo y grave en el comercio y la industria naval domésticas, no tanto en la *Carrera de Indias* como en el comercio de septentrión. Por añadidura, el corso produjo una acumulación de capital en manos de los grandes mercaderes ingleses que sirvió luego para invertir en nuevos tráficos, ganando así capital y fuerza marítima, al contrario de lo que ocurría en la Península. En 1608, Tomé Cano afirmaba que 25 años antes había en España más de mil barcos pertenecientes a marinos privados, y en Portugal más de 400, junto a 1.500 carabelas, mientras que en el momento de escribir su memorial apenas existía una pequeña parte de ello.<sup>35</sup>

Si en términos materiales las depredaciones habían causado un efecto devastador, en el terreno psicológico los efectos producidos por el desastre de la Armada Invencible y otros episodios como el ataque a Cádiz un año antes no pudieron ser más demoledores para la moral de los españoles. Además, en ese contexto de cambios económicos y de rivalidad máxima entre los Estados europeos, se estaba produciendo una acalorada controversia diplomática acerca del principio de *libertad de los mares* que hacía la brecha entre ambas potencias aún más profunda, ya que la postura de los británicos restaba legitimidad a las conquistas de los españoles. En el debate, Inglaterra argumentaba que, según el *derecho de gentes*, a cada Estado le correspondía la libertad de comercio y navegación, y aseguraba que un monarca sólo podía prohibir el comercio a súbditos de otros soberanos en su propio territorio, no en lugares ajenos, dejando así entrever las dudas que albergaba sobre la verdadera soberanía de los dominios allende los mares que Portugal y España aseguraban poseer. De resultas, con el argumento de que el mar y el aire estaban a disposición de todos para uso común, los ingleses postularon sin ambages la libertad de comercio y navegación por los océanos, que eran de todos y para todos. Razones que más tarde también emplearía Hugo Grocio en *De iure praedae comentarius* (1609) reivindicando esos mismos derechos.<sup>36</sup>

#### PAZ Y COMERCIO ENTRE 1604 Y 1625

El reinado de Felipe III inauguró un ciclo de paz en Europa, materializado por los tratados con Francia, Inglaterra y la tregua con los Países Bajos que, a su vez, condujo a la firma de acuerdos comerciales con otras naciones en Europa. Ahora bien, los dos decenios durante los cuales se prolongó este ciclo pacífico no estuvieron exentos de una fuerte protección del comercio exterior, así como de una no menos profunda rivalidad que derivó en múltiples

ocasiones en conflictos de consideración. Por lo que concierne a Inglaterra y España, el tratado de paz y comercio firmado en agosto de 1604 restableció el tráfico entre ambas naciones, pero prohibió a los súbditos ingleses cualquier tipo de ayuda a Holanda, a cambio de quedar exentos del derecho del 30 por ciento establecido en 1603 -decreto de Gauna- aunque no de las fianzas exigidas para exportar.

La ruptura entre ambos reinos había sido tan prolongada que, a su reanudación, los flujos comerciales se habían alterado notablemente, de modo que el reinicio oficial del comercio anglo-español en 1604 chocó con múltiples aristas y contrariedades. Por lo pronto, como quiera que el acuerdo se limitaba pretendidamente a Europa, entre esa fecha y 1625 se produjeron algunos apresamientos de naves inglesas por españoles en aguas del Caribe cuyo valor fue estimado en nada menos que 70.000 libras esterlinas de plata, como denunció el informe redactado por John Milton en 1655 y utilizado por Cromwell como *casus belli* para iniciar hostilidades contra Felipe IV.<sup>37</sup> Si bien, por lo que respecta al ámbito europeo, que es el que aquí nos interesa, lo que realmente frenó la reincorporación del comercio inglés en España fueron los inconvenientes que los mercaderes encontraron en aduanas y puertos peninsulares, en unos años en cuyo transcurso se había restablecido el comercio con todos los países septentrionales.

Por otro lado, los dos decenios de confrontación habían cambiado algunos aspectos importantes de la naturaleza del comercio bilateral. Así, desde que desaparecieron los privilegios de *The Spanish Company* en 1606, cientos de comerciantes londinenses y de los *outports* que no solían participar en el tráfico marítimo con España vieron las puertas abiertas al comercio con la Península, y lo invadieron, pudiendo subsistir, con menoscabo de los mercaderes habituales, gracias a su capacidad para operar con márgenes de beneficios más pequeños. La entrada en tromba del pequeño comercio inglés se vio interrumpida tras la firma de la tregua con los holandeses en 1609, pero solo hasta que en 1621 la reanudación de las hostilidades les devolviera cierta prosperidad. Este nuevo flujo del comercio inglés se observa bien en las relaciones de fianzas abonadas por los comerciantes británicos a partir de 1604. Por medio de estas fianzas u obligaciones, que suponían el abono del 30 por ciento del valor consignado por los mismos mercaderes, estos se obligaban transportar las mercancías a determinados puertos de Inglaterra o Escocia, aunque también de Flandes, Alemania, Polonia, Noruega o Dinamarca; pero en ningún caso a los de Holanda, Zelanda o de países que habían salido fuera de la obediencia de la Monarquía Católica, en cuyo caso perderían el depósito que habían efectuado a su salida de España. El cuadro 2 muestra la nómina de mercaderes ingleses negociando en Sanlúcar de Barrameda en torno a esas fechas.

La naturaleza de los intercambios con Inglaterra varió entre el último tercio del siglo XVI y el primero del siglo XVII: crecieron de forma notable las exportaciones españolas tanto de *frutos de la tierra* como de productos coloniales, y se redujeron las importaciones de ropa inglesa a España, que hasta ese momento habían constituido un mercado muy importante. Las importaciones anuales de vino andaluz y canario en Londres se duplicaron entre 1600 y 1630.<sup>38</sup> Incluso muchos mercaderes ingleses se vieron obligados a vender *new draperies* a precios más bajos de los habituales, o a traer pescado o trigo, con objeto de continuar comerciando con productos españoles. Compraban vino a precios que alcanzaban los 18 ducados por bota, mientras por la sal pagaban entre nueve y 14 reales el cahíz. En el año de 1606 llevaron sal desde Sanlúcar por valor de 163.126 reales.

La pérdida de los mercados europeos en la primera mitad del siglo XVII, justo como había ocurrido tras la caída de Amberes en el último tercio del XVI, espoleó de nuevo a los ingleses a buscar nuevos recursos lejos de Europa. Así, las 99.000 *draperies* exportadas a las

Provincias Unidas y Alemania en 1614 descendieron hasta 45.000 en 1640.<sup>39</sup> Y por más que se implementaran medidas proteccionistas, como la diseñada por el concejal Cockayne,<sup>40</sup> todo invitaba a la expansión, al comercio extraeuropeo. Durante el primer cuarto de la centuria del Seiscientos, los comerciantes ingleses buscaron por primera vez establecer comercio sistemático con América, no obstante las vías ya abiertas con Rusia, Turquía, Venecia, Oriente Próximo e Indias Orientales por medio de compañías privilegiadas. Pero el asunto de América iba a resultar diferente, pues allí, en Virginia, Bermudas, Barbados... no había oro, y para comerciar con el tabaco antes había que invertir, fundar asentamientos y cultivarlo. El negocio resultaría a medio y largo plazo muy rentable, pero en el corto sólo significaba inversión y dificultades, y el comercio tradicional únicamente quería beneficios inmediatos.<sup>41</sup>

Por otra parte, el comercio extraeuropeo no era seguro, y ahí, al igual que habían hecho los españoles desde hacía mucho tiempo, y deberían continuar haciéndolo por más tiempo todavía, los ingleses se vieron obligados a invertir en seguridad, muy especialmente en el Mediterráneo, si querían mantener a buen recaudo sus conexiones con Oriente Medio, con Turquía y Siria. Este hecho no solo les obligaba a mantener buenas relaciones diplomáticas con sus vecinos y aliados, sino también a rediseñar su política exterior. Lo veremos a continuación, pero antes es conveniente observar cómo tras la larga ruptura de más de 20 años, y a pesar de que el comercio entre España e Inglaterra no se había interrumpido enteramente durante el conflicto, las buenas relaciones comerciales entre casi todos los Estados europeos hicieron más dura la competencia, de resultados de lo cual los conflictos, aun de diferente raíz, surgieron inexorables.

En efecto, una vez firmado el tratado de 1604 y excluido a los británicos del pago del derecho de treinta por ciento, aunque no del abono de fianzas, parecía que todo marchaba extraordinariamente bien en el comercio bilateral, pero no era así. De una parte, la tregua con los rebeldes, en claro menoscabo de los tráficos de ingleses, hizo aflorar tensiones. De otra, la actividad corsaria por parte de ingleses en el lado europeo del Atlántico, aunque reducida ahora a la mínima expresión, no cesó por completo, lo que obligó a Jacobo I a formar y dar comisión especial en 1610 a un alto tribunal formado por Lord Almirante y otros grandes de Inglaterra para averiguar y sentenciar las causas abiertas contra corsarios ingleses y sus consortes en Irlanda y Escocia. Dos años más tarde, y a fin de reparar de algún modo las presas y actividades piráticas que todavía sufrían súbditos de uno y otro reino, se ordenó confeccionar relaciones de los pleitos pendientes que por distintas razones no alcanzaban sentencia ni a favor ni en contra, a fin de hacer justicia y compensar a las víctimas si procedía en derecho. Pero la tarea no era sencilla: el embajador español protestó regularmente por los cambios de jurisdicción a que se vieron sometidos los pleitos interpuestos por españoles, ya que cuando estos ganaban uno ante el Almirantazgo de Londres, órgano competente en materia de presas, los culpados apelaban a la justicia civil y esta les amparaba mediante la avocación de la causa, que volvía a iniciarse, en claro menoscabo de los litigantes.<sup>42</sup>

Por su parte, los mercaderes ingleses residentes en España se quejaban asimismo de la imposibilidad de obtener justicia en buenas condiciones de tiempo y calidad, por lo que pidieron la creación de una junta con jurisdicción suficiente como para poder despachar con exclusividad sus asuntos, dado que aunque en Madrid se había ordenado tratarles con diligencia, nunca se había hecho. A esta petición el rey contestó que no era posible desaforar a los naturales con quienes tenían pleitos los ingleses, de modo que como compensación ordenó que cada cuatro meses el embajador británico le proporcionase una lista de los pleitos que estuvieran pendientes, en los cuales estuviera dada sentencia sumaria, para luego poder ordenar a audiencias y chancillerías su pronto despacho. Disponemos de la relación de pleitos que se vio en el Consejo de guerra en enero de 1612, la cual muestra que en aquel momento

únicamente había cuatro litigios sin resolver, tan sólo uno más de los que había interpuestos en Inglaterra por españoles en esa misma fecha.<sup>43</sup>

El año de 1614 fue testigo de nuevas reclamaciones de los diplomáticos españoles en Londres debido al cierre de las pesquerías de Terranova por los ingleses, acción que perjudicaba notablemente a los pescadores vascos y franceses. Felipe III encargó a su diplomático Alonso de Velasco promover el permiso para que los vizcaínos pudieran pescar ballenas en *Newfoundland*, pero aquel lo veía difícil debido al derecho tan asentado que tenían los británicos en Groenlandia, así como a que también las autoridades inglesas se lo habían prohibido a franceses y holandeses. A pesar de las buenas relaciones, y de que Jacobo planteó la petición a su consejo, lo único que concedió fue “el entretener la respuesta”, sin dar una negativa clara, como había hecho con los demás. En estas circunstancias, los embajadores español y francés acordaron unir flotas de ambas naciones y enviarlas a pescar, aun con la incertidumbre de lo que podría ocurrir, ya que como apuntaba el diplomático español, los holandeses habían marchado a Terranova sin permiso, pero con 16 navíos bien artillados, lo que había movido a los ingleses a desplazar otros tantos barcos también muy fuertes “los unos y los otros resueltísimos en darse la batalla y echarse a fondo”. Felipe III evitó dar apoyo y navíos de su armada, tan solo se permitió expedir patentes.<sup>44</sup>

Entre otras razones, no se comprometió más el monarca porque las relaciones bilaterales atravesaban por un momento dulce, a pesar de los problemas. De hecho, el embajador informaba desde Londres en julio de ese mismo año de 1614 de que se había avanzado mucho en la extinción de los piratas ingleses, ya que la mayoría de las presas que se habían hecho a súbditos españoles se habían restituido, e incluso un navío con carga de cueros que el mercader de Londres y pirata John Davis había tomado por presa en las Indias, se había mandado restituir a sus propietarios. En esta ocasión, el Almirantazgo se había incautado del propio barco de Davis, mientras Jacobo I había ofrecido su cabeza al embajador español, y entre tanto le tenía preso en la Torre de Londres. El diplomático sólo pidió que se pusiese al reo al pie de la horca, por ver si se arrepentía, como en efecto hizo, comprometiéndose por escrito a no volver a intentar presa alguna contra españoles bajo pena de 20.000 libras. Por añadidura, Velasco pudo poner broche de oro a su gestión gracias a la restitución de una presa de cuantioso valor procedente de Indias Orientales, con 72.000 reales en pimienta y 400.000 en otras mercaderías, y tan solo con la evidencia de que al tratarse de pimienta por fuerza tenía que ser portuguesa o española.<sup>45</sup>

En cambio, los mercaderes ingleses que operaban en Andalucía no estaban tan contentos, razón por la cual elevaron un memorial de agravios por mano de Francisco Cotington, agente del rey de Gran Bretaña, donde denunciaban la intromisión a comienzos de 1616 de alguaciles comisionados por el Consejo de Estado para registrar sus casas e incautarse de sus bienes, papeles y libros de contabilidad. La comisión se había dado en virtud de una denuncia de saca de metales en un navío surto en Cádiz, llamado *El verdadero amor*, en el cual -efectivamente- se había encontrado dinero. Lo cierto es que, entre 1606 y 1620, Castilla fue víctima de una sangría espectacular, al haber sido incapaz de impedir la entrada de 39 millones de ducados en vellón falsificado, con la consiguiente salida de moneda buena, lo que generó unos problemas monetarios gravísimos. Los introductores fueron sobre todo holandeses, pero también participaron activamente portugueses, franceses e ingleses, en connivencia con los propios naturales.<sup>46</sup>

No obstante estos tira y afloja, las relaciones anglo-españolas en la segunda década del siglo XVII, al menos desde el punto de vista político, pueden calificarse de excelentes, sobre todo si se las compara con las registradas años atrás y con las que se vivirían en adelante.

Hasta tal punto lo eran que los ingleses, debido a la necesidad de proteger su comercio con Levante, propusieron a la Monarquía Hispánica una colaboración militar para limpiar de piratas el Mediterráneo, solicitud que puede considerarse como un hecho más que extraordinario. En efecto, en 1617 Lord Almirante propuso tomar Argel aun a pesar de los peligros ciertos que la acción conllevaba -los españoles lo sabían bien porque lo habían intentado en 1601 y 1603-. Como quiera que la empresa no se llevó a cabo, se planteó a España la posibilidad de unir algunas flotas para erradicar la piratería turca y berberisca en el Mediterráneo, y asegurar así los tráficos. Felipe III mandó que se viese la propuesta en su Consejo, donde hubo opiniones para todos los gustos, desde las que mostraban desconfianza absoluta a los ingleses, aunque sus postulantes admitieran al final la posibilidad de una acción conjunta, como el duque del Infantado, hasta las que veían una muy buena oportunidad para llevar a efecto la empresa, como el secretario Miguel de Aróztegui. También se requirió el asesoramiento de expertos como el coronel Semple, quien desgranó uno por uno todos los inconvenientes que podrían resultar de semejante acción, pues según su opinión “los ingleses sólo buscaban su provecho”.<sup>47</sup>

En Madrid se entretuvo mucho la respuesta a la solicitud inglesa debido a que el gobierno de Londres no había sido capaz de impedir la expedición de Walter Raleigh. Los ingleses, ansiosos por obtener una contestación afirmativa debido a las pérdidas que estaban sufriendo a manos de los piratas, solicitaron que al menos se les diese libertad para navegar en el Mediterráneo y licencia para juntarse con los holandeses y atacar la piratería turca. Estos últimos solicitaron lo mismo, pero Julián Sánchez de Ulloa, sustituto temporal de Gondomar en Londres, aclaró que los holandeses no estaban en absoluto preocupados por los piratas, sino por conquistar las Indias Orientales. Al fin, en abril de 1619 se llegó a un preacuerdo con los ingleses por el cual cada Corona se comprometía a armar 20 navíos de guerra, bien guarnecidos de artillería, hombres y bastimentos, para operar en colaboración en el Mediterráneo.<sup>48</sup> Al poco de redactar el acuerdo, Felipe III trató de impedir su ejecución, pero resultó tarde, con lo que dio instrucciones a Gondomar para que si los ingleses se hacían finalmente a la mar por su cuenta -los holandeses ya lo han hecho- supieran que serían recibidos en los puertos españoles conforme al tratado de 1605, es decir, de grupos no superiores a ocho navíos.

Cabe recordar que para los españoles la necesidad de proteger el Mediterráneo y el área atlántica del Estrecho contra el corso y la piratería no era nueva, pero casi siempre existían otras necesidades puntuales más perentorias. De hecho, ya en el reinado de Felipe II se había visto la necesidad de defender mejor las costas y la *Carrera de Indias*. Incluso en 1590 se diseñó la creación de una escuadra de 20 naves gruesas y 15 filibotes para que disuadieran a los corsarios y aguardaran la flota de Indias, pero no fue hasta 1607 cuando se creó la Armada del Mar Océano, con tres escuadras de 10 galeones cada una para vigilar la costa desde Gibraltar al cabo de San Vicente, y adentrarse hasta Azores, Madeira y Canarias. Junto a este esfuerzo defensivo, Felipe III consiguió tomar Larache en 1610, y La Mamora cuatro años más tarde, lo que obligó a los corsarios a huir y refugiarse en Salé. Según los especialistas, el aumento del corso en el área a fines del reinado de Felipe III fue espectacular: Miguel Ángel de Bunes y José Antonio Martínez Torres afirman que entre 1618 y 1626 se produjeron alrededor de 6.000 capturas, cuyas mercancías alcanzaron en el mercado un valor cercano a 15 millones de ducados. Cifra que Matías de San Francisco eleva a 26 ó 27 millones entre 1629 y 1639.<sup>49</sup>

El asunto de Walter Raleigh en torno a los años 1617 y 1618 alteró notablemente el clima que desde 1604 había dominado en las relaciones anglo-españolas. El incidente, que reseñaremos enseguida, hubiera quedado en nada si no le hubiesen seguido otros

acontecimientos que de algún modo sirvieron como detonante para que en Westminster se formase un verdadero partido antiespañol, con el duque de Buckingham a la cabeza, que empujaría finalmente al gobierno británico hasta el rompimiento de 1625. Veámoslo más despacio.

El informe de Gondomar sobre las actuaciones llevadas a cabo en su embajada para impedir la expedición de Walter Raleigh a las Indias pone en claro el débil equilibrio existente en el Atlántico y la escasa legitimidad que se daba al monopolio español. Raleigh se hallaba preso en Inglaterra por delito de Lesa majestad, acusado de conspirar contra el rey, y en ese estado propuso al monarca una expedición a Guiana, en busca de El Dorado, por el Orinoco, con la flota que formaría él mismo y sus valedores, no sin asegurar previamente que para nada tocaría tierras del rey de España.<sup>50</sup> Gondomar, conocedor de los proyectos del pirata, habló repetidas veces con el rey Jacobo para pedirle que impidiera a toda costa la expedición, a lo que el monarca respondía que él no podía impedirlo, pues de hacerlo el reino se le echaría encima. Sólo se comprometía a someterlo a consejo con el fin de estorbar el plan. En el consejo, el propio rey expuso los inconvenientes de dicha jornada, pero Walter tenía tantos valedores que todos le ayudaron, ofreciendo al monarca fianzas de que no haría daño alguno, ya que sólo buscaba El Dorado. Después, ante las noticias de Gondomar de que Raleigh pararía en Canarias, el embajador aconsejó el embargo general de bienes de ingleses residentes en España, al objeto de resarcirse de los daños que más que probablemente dicha escala causaría. También propuso que la Armada del Mar Océano fuese a buscarle y le llevase a Sevilla donde se le castigaría ejemplarmente.<sup>51</sup>

Al fin, el viaje se realizó durante el año de 1617 y comienzos del siguiente, y puso en jaque al gobierno de Madrid, que contempló la posibilidad de romper con los ingleses -si no lo hizo es porque sabía que expulsarles del comercio con España significaba su marcha a Indias, como lo habían hecho ya los holandeses, lo que era más perjudicial-. La expedición, aparte de los estragos materiales, ofendió la reputación de España, pues al salir de Londres había dado palabra, y fianzas, de no tocar ni hacer daño alguno en tierras de vasallos de Felipe IV. Sin embargo, se adentró en las islas de Barlovento, se apoderó del lugar de Santo Tomé, degollando de paso a su gobernador y capitanes, y robó la hacienda que encontró. Además, también tocó en Canarias. Comprobadas estas acciones, en Madrid se habló de la necesidad de tomar satisfacción y, en caso de que no se castigase a Raleigh, de hacer represalia y embargar los navíos y haciendas de ingleses residentes en los dominios de la Monarquía. El capítulo seis de las paces de 1604 obligaba a la restitución por los daños causados, pero es que además la agresión del pirata obligaba a suspender la resolución tomada de admitir la armada de Inglaterra en puertos españoles para la defensa de las costas del Mediterráneo hasta comprobar la satisfacción que daba el Estuardo. El 29 de octubre de 1618, Raleigh fue ajusticiado.

Si América se mostraba vulnerable a los ataques piratas, los daños y robos por parte de los ingleses en las Indias Orientales eran asimismo proverbiales. A fines de 1619, Felipe III escribió al rey Jacobo para solicitarle la devolución de dos presas portuguesas que súbditos suyos habían capturado en el Pacífico, las cuales fueron valoradas en nada menos que 250.000 ducados. Destacados miembros de la *East Indian Company*, reunidos a instancias del soberano, confirmaron el robo, pero aclararon que lo habían hecho como respuesta a los agravios y depredaciones que ellos sufrían de ordinario en aquellas latitudes. Como ambas partes alegaban pérdidas importantes, el rey Jacobo instó a que de una y otra se diese relación de daños, y tras examinar ambas, que el menos agraviado compensase al más perjudicado. Pero el embajador español pronto comprobó que los ingleses exageraban en la relación de daños que presentaron, y además sabía que los portugueses no tenían costumbre de robar a

nadie, antes al contrario, sospechaba que si habían hecho algún daño este habría sido defendiéndose, nunca atacando. Finalmente, cabía oponer que los ingleses no podían tomarse la justicia por sus manos, pues estaba establecido en los tratados que si tenían algún motivo de queja debían representarlo ante las autoridades españolas.

Casos como este se fueron acumulando en el transcurso de aquellos años, produciendo como resultado un serio deterioro de las relaciones. En la primavera de 1623, el Príncipe de Gales fracasó en su intento de desposarse con la hermana de Felipe IV.<sup>52</sup> Tras la negativa obtenida en Madrid, el futuro rey de Inglaterra -acompañado por el duque de Buckingham y un grupo de parlamentarios ingleses- inició en Westminster una ofensiva contra Felipe IV que consistía en hacer virar su lucha contra el comercio privilegiado hacia una política abiertamente anti-española, aunque se realizase oficialmente solo con la intención de fomentar la liberalización del comercio.<sup>53</sup> Ya en 1620 algunos grupos aristocráticos antiespañoles y calvinistas, compuestos por Nataniel Rich, conde de Warwick, Lord Saye, Dudley Digges, Benjamin Rudyerd, John Pym y otros, habían financiado acciones corsarias en el Atlántico y promovido el hostigamiento de Holanda contra España. Realizaban lo que Carlos I no podía hacer abiertamente, entendiendo que los intereses coloniales y comerciales de Inglaterra debían ser defendidos y expandidos con medios políticos y militares contra España.

Por eso no resultan casuales las expediciones de Raleigh ni las primeras colonizaciones inglesas en los años 1618 y 1619. Warwick envió su navío *Treasurer* en 1618 con el objeto de cometer actos de pillaje en las Indias Occidentales y establecer Virginia como base para futuras acciones piratas. En 1620, los ingleses habían comenzado a introducirse seriamente en el Caribe: la *Amazon Company* se creó en 1619 y logró asentar varios hombres en el delta del Amazonas.<sup>54</sup> Todos estos procesos invitan a pensar que el rompimiento de 1625 estaba decidido tiempo atrás. Solo había que esperar el momento.

#### *ROMPIMIENTO Y REPRESALIA EN 1625*

A fines de 1625, los ingleses decidieron junto a los holandeses atacar el emporio gaditano y apropiarse de la flota de Indias mediante la ofensiva de una poderosa fuerza compuesta por 106 naves y 14.000 hombres. Después de ocho días de lucha en aguas del Atlántico, la ofensiva fue repelida.<sup>55</sup> El rompimiento, aunque sin éxito por parte inglesa, ya estaba hecho, por lo que en diciembre de aquel mismo año, con la excusa de que el comercio se había convertido en muy peligroso, Carlos I prohibió a sus vasallos el trato en España y Países Bajos, so pena de confiscación de navíos y mercancías. La agresión inglesa provocó la paralización del comercio entre ambas coronas hasta 1630; también originó la toma de represalias por parte de Felipe IV, que materializó confiscando y vendiendo los barcos ingleses que se aprehendieron en algunos puertos de la Península Ibérica, especialmente en Andalucía y Portugal.<sup>56</sup>

Poco tiempo antes de producirse el rompimiento, algunos de los mercaderes de Londres que contrataban en la Península conocían de primera mano los malos tratos que en aquellas fechas se estaban dando a los súbditos de Felipe IV en Inglaterra, por lo que temían que en España se hiciera otro tanto con ellos. Así, intuyendo lo que se preparaba en Londres, que culminaría en el tratado firmado entre Carlos I y las Provincias Unidas en agosto de 1625 para invadir Cádiz, algunos de estos *London Merchants* avisaron del peligro que suponía el romper con España, pues a la fecha tenían en sus puertos cerca de 100 navíos, 1.200 piezas de artillería, con más de dos millones (sic) en mercancías y efectos, “y si se daba ocasión para un embargo general quedarían ellos destruidos y el rey deservido”, por lo que pedían no dar

excusas al rey de España para que procediese de aquel modo, y no pudiese entonces justificar una acción tan peligrosa para Inglaterra.<sup>57</sup>

La acción se produjo, si bien es cierto que no resultó tan peligrosa en cuanto a las pérdidas materiales derivadas de los embargos se refiere. Por lo que respecta a los negocios, sí que resultó desastrosa para los británicos. El resultado de los embargos efectuados en Andalucía y Portugal produjo un valor cercano a los 250.000 ducados. Pero algo mucho peor para ellos, como se ha dicho, resultaría la pérdida de actividad comercial con España, ya que el rompimiento se prolongó hasta noviembre de 1630, fecha en la cual Felipe IV y Carlos I firmaron un nuevo tratado de paz, confederación y comercio que restablecía el tráfico comercial entre ambas coronas, con similares características a acuerdos anteriores como el de 1604.<sup>58</sup>

En el intervalo 1625-1630, la Monarquía recibió un durísimo golpe de los corsarios, aunque en esta ocasión no se trataba de ingleses sino de holandeses, que merece la pena reseñar debido al agravio económico que le causó, lo que ayudará a comprender mejor los daños que el corso podía eventualmente causar y las cautelas que se tomaban contra él.<sup>59</sup> Me refiero al logro de Piet Heyn (Pieter Pieterszoon Heyn) en 1628, sueño de todo pirata y corsario americano, al decir del profesor Lucena Salmoral, cuando consiguió apoderarse de la flota de Nueva España al mando de Juan de Benavides, y transportar con éxito sus tesoros a Holanda, los cuales fueron valorados en once millones y medio de florines. Para los holandeses se trataba de la flota que llevaba a España la vara de oro que castigaba a toda la Cristiandad, por tanto la captura tuvo resonancia en todas las cancillerías europeas, mientras Benavides fue protagonista de un célebre y triste proceso instruido nada menos que por el notable jurista Juan de Solórzano Pereira, siendo luego ejecutado en Sevilla el 18 de mayo de 1634.<sup>60</sup>

#### *LA “REPRESALIA DE CROMWELL”, 1654-1660*

En el período 1630-1654, las relaciones comerciales entre los súbditos de ambas monarquías fueron bastante fluidas, a pesar de que entre 1620 y 1640 Inglaterra había perdido en toda Europa una parte importante de su mercado. En esa última fecha existían en Londres no menos de 440 mercaderes que exportaban ropa y otros productos a España, y se llevaban en retorno lana y *frutos de la tierra*. Se contaban asimismo numerosos factores y asentistas ingleses residentes en Madrid y en diferentes plazas comerciales de la Península e Islas Canarias, cuyos apellidos (Pawley, Lant, Crocker, Inkleton, ...) comenzaron a reemplazar a los Balbi, Centurione o Spinola. Otros hombres de negocios como Marmaduke Rawden, de la *Levant Company*, Joseph Brand, Samuel Mico, Edward Abbot, Sir Henry Garway, Richard Middleton, Samuel Vassal, James Mann, Robert Oxwicke, James Traves, León Wake, Thomas Colin, Benjamín Ruit, Ricardo Suit, ... negociaban con España desde hacía décadas, incluso llegaron a formar compañías mercantiles que operaban exclusivamente con la Península y Canarias.<sup>61</sup>

En 1645, a cambio de 4.000 ducados, los británicos que comerciaban en Andalucía obtuvieron nuevas concesiones para el comercio con España y las Indias Occidentales, pero su situación no mejoró demasiado.<sup>62</sup> Hacia 1650 algunos *Bilbao merchants* introdujeron memoriales en la cámara de comercio de aquella ciudad responsabilizando de su decadencia a la situación política y comercial española, así como a la mala calidad de las bayetas, sayas y sargas manufacturadas en Inglaterra. Por el contrario, otros mercaderes ingleses achacaron la mala coyuntura a una contracción del consumo de lujo en España, causada por las guerras y segregaciones de Cataluña y Portugal, por el incremento en Segovia de la producción de

bayetas que imitaban a las inglesas, así como por la llegada a Burgos de un grupo de 300 tejedores flamencos con objeto de ayudar a los españoles a fabricar telas menudas como las de Colchester, produciendo ahorros considerables en los costes de transporte de la lana y en sus tasas correspondientes.<sup>63</sup>

Si el comercio inglés en Europa atravesaba por uno de sus peores momentos de aquella centuria, coyuntura que concuerda a la perfección con el origen y desarrollo de la crisis del Malvasía canario, como se verá a continuación, la paz de Münster supuso una gran contrariedad para Inglaterra: por lo pronto, la vuelta de la Monarquía Hispánica a la amistad con las Provincias Unidas en 1648 produjo un desplazamiento del comercio de ingleses con la Península. Un dato basta para corroborar la afirmación: si hacia 1630 los británicos sacaban de Castilla cinco o seis mil balas de lana cada año, mientras los holandeses apenas llevaban mil, tras la firma de la paz de 1648 las Provincias Unidas se llevaban cinco o seis mil fardos, mientras los ingleses apenas conseguían ahora mil quinientos.<sup>64</sup> Además, a partir de 1647 también disminuyó drásticamente el transporte de plata por el Canal de la Mancha en barcos ingleses.<sup>65</sup>

En este contexto es en el que cobran sentido las políticas proteccionistas desplegadas en Inglaterra a mediados del Seiscientos, materializadas con las leyes de navegación de 1651, 1660 y 1662, que prescribían la obligatoriedad de que todas las mercancías que se introdujesen en la isla procedieran del país productor y fuesen transportadas en barcos ingleses, o del lugar de origen, e impedían la exportación de pescados salados en barcos que no perteneciesen a británicos. Las limitaciones en los medios de transporte realmente disponibles, incapaces de satisfacer todos los intercambios negociados por los mercaderes ingleses, dieron lugar a que en 1660 se endurecieran y consolidaran aún más las medidas mercantilistas adoptadas durante aquellos años.<sup>66</sup>

En el transcurso del año 1654 se produjeron motivos más que de sobra para iniciar un proceso de represalia contra los ingleses con las garantías jurídicas necesarias, a pesar de que en el mes de julio todavía se buscara un acuerdo con Cromwell que evitara la crisis. Las noticias que llegaron en el verano de 1655 sobre la agresión inglesa a Santo Domingo supusieron ya el final de toda expectativa de paz. Según Alonso de Cárdenas, embajador español en Londres, Cromwell estaba persuadido de que la conquista de Santo Domingo le acreditaría extraordinaria y definitivamente en Inglaterra, “tal era su soberbia y ambición”. Además, en opinión del diplomático, el Protector calculaba que con el dinero que obtendría de las presas de flotas y galeones de Indias podría eliminar las imposiciones especiales que había establecido Carlos I (la tasa sobre el vino y el *Shipmoney*) y que a la postre le habían costado el poder y la cabeza.<sup>67</sup> En sus anhelos de grandeza, Cromwell fue apoyado por un grupo anti-español con fuerte representación en Westminster. Un lobby que no encontraba reparo en animarle incluso a destruir a los mercaderes de Londres que se oponían a su política.

El bloqueo del puerto de Cádiz y la toma de Jamaica entre 1655 y 1656 fueron los acontecimientos que llevaron al rompimiento definitivo y a las subsiguientes represalias ordenadas por Felipe IV. Los autores que narran la secuencia de acontecimientos que llevaron a la ruptura, como Fernández Duro, Incháustegui y otros contemporáneos como S.A.G. Taylor, han destacado como objetivo prioritario de los 30 buques de guerra ingleses al mando de los almirantes Blake y Montague el bloqueo del Atlántico ibérico y la captura de la flota de Indias, además de abrir una brecha en el Mediterráneo a través de Gibraltar.<sup>68</sup> En septiembre de 1656 llegó al cabo de San Vicente la flota de Tierra Firme sin tener noticias del rompimiento inglés, por lo que continuó sin recelo hasta Cádiz, y al llegar a la bahía fue atacada despiadadamente. Dos mercantes lograron refugiarse en Gibraltar y el resto fue

hundido o apresado, cediendo un botín, según los propios piratas, de dos millones de pesos. La flota de Nueva España no corrió mejor suerte, porque aunque tuvo aviso del peligro y tomó rumbo a las Islas Canarias, donde fondeó sin problemas en Santa Cruz de Tenerife en febrero de 1657, al poco fue destruida por Blake, si bien los diez millones y medio de pesos que se piensa transportaba fueron puestos a salvo en la fortaleza de la isla.<sup>69</sup>

Si el ataque a Cádiz había puesto de manifiesto las intenciones de Cromwell, la toma de Jamaica por los ingleses suponía un golpe aún mayor, ya que se trataba de una conquista, sin previa declaración de guerra, que acabaría sentando un incomodísimo precedente para la Monarquía Hispánica, al tratarse de la primera adquisición permanente de un enclave de la América española por parte de una potencia europea. A comienzos de aquel año se presentó en Santo Domingo una escuadra de 30 navíos de guerra ingleses. Se trataba de la armada, al mando del almirante Penn, que despachó Cromwell para conquistar Puerto Rico y La Española, para la cual habían reclutado piratas de todas aquellas islas, consiguiendo de esta forma un ejército de casi 10.000 hombres. El 5 de mayo intentaron la invasión, pero los españoles consiguieron repelerla, con lo que los ingleses pusieron rumbo a Jamaica. Allí no había guarnición, y su población no superaba los 3.000 habitantes. Tras la toma del enclave, Penn y Venables decidieron dejar en Jamaica un cuerpo de 3.000 hombres sostenidos por 20 navíos de guerra, y continuar hostigando la zona en busca y persecución de los barcos cargados con plata. La escuadra que dejaron en Jamaica señoreaba ahora el mar de las Antillas, toda vez que no había en la zona ningún bajel de guerra español.<sup>70</sup>

Estos acontecimientos forzaron la aprobación de la pragmática de abril de 1656, por medio de la cual se decretó la expulsión de los ingleses de los territorios de la Monarquía Hispánica, así como el embargo de todos sus bienes y haciendas. Además, la orden prohibía el comercio con súbditos de los reinos de Inglaterra, Irlanda y Escocia.<sup>71</sup> En adelante solo se permitiría permanecer a aquellos que fueran católicos, pero a condición de que fijasen su residencia 30 leguas tierra adentro. El 24 de octubre de ese año Felipe IV ordenó abandonar Londres a su embajador Alonso de Cárdenas, el mismo día en que Inglaterra firmaba un nuevo tratado con Francia.<sup>72</sup>

El alcance económico del embargo general, según el balance elaborado en 1662, alcanzó la suma de 9.136.049 reales, del cual más de la mitad se incautó en dinero líquido y el resto en deudas contraídas por comerciantes españoles o de otras naciones con los mercaderes anglosajones. Sanlúcar de Barrameda constituyó la plaza que más dinero logró reunir, con más de dos millones y medio de reales, Cádiz también recaudó una suma considerable, cercana a un millón y medio, le siguieron Málaga y Reino de Valencia, con 800.000 reales, y luego Alicante, Bilbao, San Sebastián y Reino de Galicia con sumas más reducidas.

Por lo que respecta a las Islas Canarias, que como todos sabemos constituían un auténtico emporio comercial para los ingleses gracias a los vinos *Malvasía* y a su posición geográfica en relación con el tráfico de América, la recaudación fue asimismo elevadísima, alcanzando 779.412 reales de vellón y 80.000 en plata, una cantidad que cuadruplicaba las registradas en otras regiones y ciudades portuarias de la Península. Y ello sin contar con otras partidas que, como señalaba don Miguel de Salinas, oidor en la Real Audiencia de las islas y juez privativo de los negocios de la represalia, faltaban por sacar de otras escrituras y cuentas de los libros de muchos ingleses que residían en Canarias.

Si bien, la documentación generada por la represalia en las Islas Canarias contiene importantes diferencias con respecto a la elaborada en el resto de ciudades y puertos peninsulares, pues en lugar de ofrecer una relación de las mercancías embargadas y después

ventas en pública subasta, proporciona una amplia lista de mercaderes ingleses cuyos únicos bienes consistían en el dinero que los cosecheros insulares les debían en concepto de anticipos que habían recibido antes de la vendimia o deudas sin cobrar de pequeños comerciantes al por menor.<sup>73</sup> En las relaciones de los embargos existen muy pocos bienes *en ser* decomisados, tan solo unas casas en La Orotava y puerto de dicha villa pertenecientes a Juan Pintor (Paynter), Joseph Lambel, Ricardo Ellis, Thomas Colin y Guillermo (William) Clerke, así como su mobiliario y algunos otros objetos de escaso valor. La casa que se embargó a Ricardo Ellis fue vendida a Bartolomé León por 8.000 reales. En las listas destacan los deudores de mercaderes ingleses y las cantidades que aquellos les debían, bien en concepto de obligaciones por la compra de mercancías (trigo, mimbre, pipas de vino, manufacturas) bien por débitos adquiridos para otros fines, como el otorgado al propio Cabildo de Tenerife, que en el momento de comenzar la represalia debía a unos ingleses 9.390 reales de un préstamo adquirido para reparar las fortificaciones del puerto de Santa Cruz.

#### *LA COLONIA DE MERCADERES INGLESES EN CANARIAS, LA REPRESALIA DE 1655 Y EL COMERCIO DE VINOS*

La documentación de este proceso de represalia proporciona datos reveladores acerca de la colonia de mercaderes ingleses que operaban en las islas, así como sobre la crisis del comercio de vinos acaecida hacia la mitad del siglo XVII. De acuerdo con los especialistas, los factores que más importancia tuvieron en dicha crisis fueron, por un lado, el aumento del precio del Malvasía, que según los cálculos del profesor Bethencourt en 1657 se habían incrementado en un 172 por ciento con respecto a la década de 1630 y, por el otro, la imposibilidad por parte de los ingleses de cambiar el signo negativo de la balanza en su comercio con los canarios pues, como ha mostrado el autor citado, hacia 1680 los ingleses afirmaban gastarse en vinos cerca de 260.000 libras, mientras los canarios tan solo consumían 65.000 libras de manufacturas inglesas. Junto a estos factores, también destacaron el aumento en Inglaterra de las imposiciones fiscales sobre el preciado caldo, así como la competencia de otros vinos no menos estimables como los de Jerez y Oporto, y de otras regiones productoras como Madeira. Aun así, el Malvasía continuó exportándose hasta finales de siglo, a pesar de los sucesos de la compañía de Canarias, pero con problemas de importancia durante sus tres últimas décadas.<sup>74</sup>

Estos factores proporcionan una explicación convincente de las causas de la crisis, de cómo se agotó el modelo de desarrollo. Por su parte, el estudio de la represalia que sufrió el comercio inglés en Canarias a partir de 1656, junto a la documentación epistolar de un comerciante inglés aportada por George Steckley, desvelan datos no menos relevantes precisamente sobre los problemas de ese modelo de desarrollo, entre los cuales destacan las intrincadas formas de negocio desplegadas por los ingleses de resultados de la extrema competencia existente entre ellos mismos para hacerse con cargas de Malvasía. Competencia que implicaba una disminución importante de su margen de beneficios y permitía a los cosecheros aumentar los precios sin cesar.<sup>75</sup>

En efecto, la documentación muestra que los embargos se practicaron sobre cerca de 70 mercaderes ingleses que residían en las islas, casi todos ellos en Tenerife. Un dato significativo si se tiene en cuenta que George Steckley identificó un total de 158 comerciantes británicos residentes en el archipiélago en el período comprendido entre 1600 y 1730. Esta abundancia de mercaderes registrada en la década de 1650, cuyas cargas a Londres en los mejores años llegaron a superar en conjunto hasta 12.000 pipas de buen vino, negociaba con

no menos de 350 cosecheros e intermediarios ocasionales, a quienes en muchos casos adelantaban dinero y mercancías a cambio de las cosechas.

El hecho de ser muchos los mercaderes que operan en las islas les obligaba a ofrecer cada vez mejores condiciones a los productores, lo que les llevó a trabajar con márgenes de beneficios más estrechos. De esta circunstancia se aprovecharon los agricultores, que al gozar de abundante demanda de su producto, pudieron elevar los precios del mismo hasta límites insospechados. Por si fuera poco, muchos no productores que observaron la buena coyuntura se introdujeron en el negocio como intermediarios, haciendo subir los precios del Malvasía aún más. Los ingleses, como se desprende de la documentación de la represalia y de las cartas escritas por John Paige, debido a los problemas mencionados de *imbalance* se vieron obligados a sufragar sus compras de vino con dinero, hecho que forzó a muchos de ellos a pedir préstamos para poder comprar. En el caso de John Paige se observa que hasta el 40 por ciento de las compras las abonaba con letras de cambio a pagar luego en Londres, Madrid o Sanlúcar de Barrameda, por medio de factores como Abraham Lee o Arthur Auckland, o en Bilbao vía Richard Davis. Por esta razón, y por la aludida competencia, los ingleses se vieron compelidos a comprar las cosechas con antelación, a través de anticipos a los cosecheros. La situación de precariedad en el negocio llegó al extremo hacia la mitad del siglo XVII, y como se ha dicho la documentación de la represalia muestra espléndidamente este fenómeno, pues los embargos efectuados a los ingleses no consistían precisamente en *bienes en ser* ni en dinero líquido, sino en deudas que los productores e intermediarios tenían contraídas con ellos, resultado de los anticipos que habían recibido.

Esta situación queda asimismo reflejada estupendamente en las cartas que el comerciante de Londres John Paige envió a sus correspondientes en Tenerife William Clerke y Gowen Paynter entre 1648 y 1658. Al iniciarse la represalia, este mercader se hallaba en Londres protestando contra las acciones inglesas contra España. Además, afirmaba, según sus cálculos el plan de Cromwell para reducir el precio del vino canario, que consistía en fijar el precio máximo del Malvasía en 26 libras la pipa, resultaba mucho más perjudicial que la propia represalia, pues haría caer el precio del producto en un 50 por ciento, lo que perjudicaría enormemente a los mercaderes que tenían stocks de vino en las Canarias, los cuales -por añadidura- habían podido ser comercializados gracias al pago de gratificaciones a los oficiales españoles. Cabe decir que lo único que consiguió Paige y los demás perjudicados fue retrasar la publicación del decreto hasta el primero de diciembre de 1656.

Según el propio Paige, en adelante sus socios no deberían pagar más de 20 libras por pipa, precio que era menos de la mitad de lo que se había pagado en Canarias en fechas inmediatamente anteriores. Durante la represalia (1655-1660) el vino continuó cargándose, pero durante estos años se haría en barcos holandeses y a nombre de mercaderes de flamencos o de otras naciones en paz con la Monarquía, mientras destacados comerciantes ingleses como Guillermo (William) Clerke y otros debieron abandonar las islas y marchar a Londres, donde hubieron de hacer frente a sus acreedores. La contabilidad de la represalia arroja, como vinos, la cifra cercana a 80.000 ducados recaudados (en deudas a los ingleses que ahora pertenecían a la Real hacienda) lo que suponía una suma cercana a 22.000 libras. Según las fuentes utilizadas por George Steckley, solo a siete mercaderes ingleses, entre los que se incluía Arthur Ingram -también correspondiente de Paige- se les embargó por valor de 13.000 libras.

Tras la muerte de Cromwell en septiembre de 1658 y la posterior restauración de Carlos II en 1660, el conflicto anglo-español terminó, y la real cédula de 11 de septiembre de 1660 restableció el tratado de paz, confederación y comercio de 1630, poniendo así fin a la prohibición del tráfico e iniciando una nueva etapa de relaciones oficialmente amistosas, la

cual se consolidaría en diciembre de 1665 con la ampliación de artículos al tratado de 1630, así como la introducción de 16 puntos secretos relativos a la tregua de Portugal. No obstante el bando de 1660 que mandaba hacer buen pasaje y tratamiento a los ingleses, aún quedaban por resolver múltiples litigios concernientes a la represalia y subsiguientes embargos. Entre ellos algunos de consideración se produjeron en las Islas Canarias. De hecho, el embajador inglés protestaría en 1664 por los malos tratos que sus compatriotas estaban sufriendo en el archipiélago, y apelando al capítulo 23 de la paz de 1630, que estipulaba un plazo de seis meses para abandonar el país con haciendas y bienes en caso de ruptura, daba por nulos los embargos efectuados en el transcurso de la represalia y exigía la restitución de los bienes a sus antiguos propietarios. Se quejaba de que en Canarias, el comisionado enviado allí para la represalia, don Miguel de Salinas Viñuela, reiniciaba causas que ya estaban cerradas y buscaba deudas para embargar, sin comprobar si estas estaban ya abonadas o no; lamentaba asimismo que vendía casas y haciendas, y denegaba los libros y papeles a sus dueños, sin hacer caso de las órdenes que se le habían dado para que depusiese su actitud.<sup>76</sup>

Algunos apellidos de cierto relieve encontrados en la relación de embargados fueron Marmaduke Rawden, de la *Levant Company*, un joven hidalgo aventurero que se estableció en Tenerife hacia 1631 y consiguió hacerse con el monopolio del tabaco insular (aunque en realidad una gran parte era importada de las Indias);<sup>77</sup> Roberto Bretón, acaudalado comerciante inglés establecido, tras su paso por Tenerife, en Madrid, donde fue despojado de cuantiosos caudales -en las décadas centrales del siglo transportaba anualmente a Londres hasta 600 pipas de vino-, o Peter Beste, de quien apenas se conoce algo salvo que fue indultado del embargo, acaso por ser naturalizado, a cambio del pago la elevadísima suma de 10.000 reales de a ocho en plata. Otros mercaderes con importantes caudales en las islas fueron Guillermo (William) Clerke, los hermanos Eduardo y Fernando Bodies, David Esteban, Enrique Negus, Joseph Lambel, y otros como el mencionado Sir Arthur Ingram, cuyo hijo Thomas Ingran sería gobernador de la Compañía de Canarias en 1665. Cabe decir también que, al contrario que en la Península, muchos de los mercaderes ingleses que operaban en las islas continuaron sus negocios en ellas a pesar del varapalo de la represalia. Al menos esto se deriva de la nómina de mercaderes fundadores de la *Canary Company*, integrada por 71 comerciantes, muchos de cuyos nombres integraron asimismo las listas de embargados en 1656, como Arthur Ingram, Juan Turner, Thomas Bonifoy, Guillermo Burkley, Enrique Negus, Roberto Bewin, Guillermo Tromperton, Guillermo Clapham, Richard Ellis y otros.

La represalia, en suma, no obstante su carácter político, independiente del modelo de desarrollo canario en el siglo XVII, supuso sin embargo un primer y serio golpe a este, al poner de manifiesto la precariedad del sistema y hacer reaccionar a los comerciantes, los cuales en adelante adoptarían soluciones como la de organizarse en torno a la Compañía de Canarias con el fin de frenar el aumento de los precios del Malvasía y aumentar así sus márgenes de beneficio pero conservando el mercado londinense. Tras múltiples vicisitudes, el negocio comenzó un lento declinar, experimentando una disminución del transporte de vino en paralelo a un descenso del número de comerciantes ingleses en las islas, cerrando de este modo uno de los capítulos más llamativos de la historia de las relaciones exteriores de Canarias.

Cabe decir que en la Península, como en el archipiélago, las relaciones comerciales con Inglaterra no fueron a mejor tras la represalia de Cromwell, sino todo lo contrario, y ello a pesar del tratado de 1667, que colocaba a los ingleses como una de las naciones más favorecidas en el comercio exterior de España. Para historiadores como Jean McLachlan, Inglaterra sufrió más que España en el conflicto, no solo porque tuviera mayor número de

barcos destinados al comercio que su enemigo, y por tanto en peligro de captura, sino sobre todo porque el 90 por ciento de los mercaderes que traficaban con el mundo hispano se fue a la ruina: se llegó a decir incluso que el comercio de ropa de Yorkshire se hundió a consecuencia de la guerra con España.<sup>78</sup> En 1664, un comité comercial inglés calculó que sus mercaderes habían perdido un millón y medio de libras como consecuencia de las multas, imposiciones especiales y embargos ocurridos desde 1660, y remarcó que la pérdida de oportunidades de realizar contratos con el mundo español resultaba de valor incalculable, mientras las Provincias Unidas obtenían ahora enormes beneficios de la hostilidad anglo-española.<sup>79</sup> Las críticas por parte de los hombres de negocios ingleses contra la política anti-española de Cromwell no tardaron en llegar. Según sus informes, la guerra contra España les había hecho perder no menos de 1.500 navíos de comercio. La importancia de los mercados de la Península Ibérica e Italia en la economía británica a comienzos de la segunda mitad del siglo XVII era extraordinaria: más del 50 por ciento de las exportaciones del puerto de Londres se dirigían a los mercados mediterráneos; de ellas, España se llevaba el 45,2 por 100.<sup>80</sup> En suma, la prohibición del tráfico constituyó un verdadero golpe al comercio inglés en la Península e Islas Canarias.

## APÉNDICE

Represalia de bienes de ingleses que se hizo en las yslas de Canaria. Relación de causas pendientes que hay contra algunos naturales de dichas yslas que debían a los de la nación inglesa. 1661.

(AGS, Contaduría del sueldo, segunda serie, legajo 161)

Relación de las causas y pleitos que están pendientes y por sentenciar tocantes a la represalia de ingleses en estas yslas de Canaria y de los bienes y efectos que han quedado por rematar de los que se embargaron al tiempo de la publicación de la dicha represalia.

Bienes en ser:

- Unas casas en la villa de la Orotava embargadas por bienes de Juan Pintor, inglés.
- Otras casas en el puerto de la dicha villa embargadas por bienes de Joseph Lambel, inglés.
- Otras casas en el puerto de la dicha villa embargadas por bienes de Thomas coling, inglés.
- Otras casas bajas embargadas por bienes de Guillermo Clerke.
- Otras casas en el lugar del Realejo de abajo embargadas por bienes de Juan de Davear, inglés.
- 13 piezas grandes de un cintillo de oro que sembargó por bienes de Juan Prove, inglés.
- 44 varas de raso negro de flores maltratado y podrido por cuya causa no se remató embargado por bienes de Guillermo Tromorton.
- Algunos baúles viejos en que están los papeles que se aprehendieron a los ingleses, y algunos retazos de géneros de mercaderías y otras cosas podridas por cuyas causas no se remataron

Causas pendientes y por sentenciar:

- Autos contra Asensio de Araujo por 2.966 reales que se obligó a pagar a Guillermo Jaque, inglés.
- Autos contra el dicho Asensio Araujo por 8 pipas y media de vino que se obligó a pagar a Thomas Huz, inglés.
- Autos contra Domingo Rodríguez de cabo por 850 reales que se obligó a favor de Juan Carly.
- Autos contra Joseph Benítez por 421 reales que se obligó a favor de Jorge Rife.
- Autos de Thomas Rodríguez del cabo por 478 reales que se obligó a favor de David Esteban.
- Contra Julian Rivero por 112 reales que se obligó a favor de David Esteban.
- Contra Gaspar Álvarez por 500 reales a favor de Thomas Bonifoy.
- Autos de Manuel Fernández por 243 reales que se obligó a favor de Guillermo Clerke.
- Autos contra Francisco Díaz por 121 reales que se obligó a favor de Juan Ros.
- Autos contra los bienes y herederos de Juan Antonio de Franquis por 1.510 reales que se obligó a favor de Jofre Coque.
- Autos contra Ana Francisca por 214 reales que se obligó a favor de Diego Thomas.

- Autos contra el alférez Martín de Barandita por 300 reales de un año de alquiler de una casa de María Fiesco embargada por deudas que debe a algun ingleses.
- Autos contra Salvador González por 600 reales que debe a Vanpiu.
- Autos contra Antonio González por 200 reales que debe Ricardo Leprud.
- Autos contra María de Rojas y sus herederos por 2.231 reales que debe de resto a Enrique Negus.
- Autos contra Diego Varela por 654 reales que debe a Thomas Esteplin.
- Autos contra los herederos de María Fiesco por 6.126 reales que debe a Thomas Borrás.
- Autos contra los bienes de dicha María Fiesco por 2.851 que deben a Joseph Lambel.
- Autos contra Marcos Martín por 2.412 reales que debe a Enrique Negus.
- Autos contra Pedro Manuel Delgado y doña Inés Carrasco por 2.341 reales que deben a Jofre Descoque.
- Autos contra los herederos de Gaspar Martín Valladarau por 500 reales que deben a Thomas Bonifoy.
- Autos contra Pedro Rivete por 549 reales que debe a Juan Carly.
- Autos contra Gonzalo Vaez por 234 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Autos contra el mismo por 125 reales que debe a Isaac Orenton.
- Autos contra el mismo por 1412 reales que debe a Juan Campion.
- Autos contra Gonzalo Pérez por 344 reales que debe a Juan Carly.
- Autos contra el alférez don Francisco de Molina por 200 reales que debe a Enrique Prescott.
- Autos contra Juan González Regalado por 1.500 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Autos contra don Nicolás Fonte por 400 reales que debe a Juan Carly.
- Autos contra Guillermo Baltar por 4.913 reales que debe a Thomas Colin.
- Contra los capitanes Julio Trujillo y Julio de Padilla por el valor de 60 fanegas de trigo y 30 pipas nuevas que deben a Jofre Coque.
- Autos contra Pedro González por 2.896 reales que debe a Ricardo Leprud.
- Autos contra Lorenzo Rodríguez por 1.000 reales de resto de un año de alquiler de casa de Joseph Lambel.
- Autos contra Juan de Molina por 2.700 reales de resto y 16 pipas nuevas que debe a Julio Campion.
- Julio López y su fiador por 1.149,5 reales que deben a Thomas Jarle.
- Juan de Valencia y su mujer por 1.982 reales y 15 pipas nuevas de resto que deben a Isaac Orenton.
- Cristóbal Díaz por 36.253 reales que debe a David Esteban y Fernando Bodies.
- Salvador de Ulanca y su mujer por 1.855 reales que debe a Arthur Ingran.
- Cristóbal del Hoyo y su fiador por por 40 reales que deben a Ricardo Ely.
- Contra los bienes y herederos del maestro de campo don Lorenzo Juárez por 1.500 reales que deben a Julio Chiele.
- Blas Martín y su mujer por 2.410 reales de resto que deben a Enrique Negus.
- Benito Díaz, Julio Viera y Diego González por 1.040 reales que deben a Joseph Lambel.
- Doña Francisca de la Peña por 1.754 reales que debe a Eduardo y Fernando Bodie.
- Matheo Martín por 1.787 reales que debe a Arthur Ingran.
- Andrés Hernández y su mujer y fiadores por 6.000 reales que deben a Duarte y Fernando Bodie.

- Gonzalo Rodríguez por 94 reales que debe a Guillermo Clerque.
- Don Nicolás Fontedel por 300 reales que debe de resto a Julio y Samuel Prous.
- Diego de Morales por 1.240 reales que debe de resto a Ricardo Leprud.
- Luisa de Uceda por 2.400 reales que debe de resto a Arthur Ingran.
- Andrés Hernández Trujillo y Diego Paz por 1.839 reales que debe a Julio Guevar.
- Contra los bienes y herederos de Francisca de Elia por 68 reales y seis cuartos que debe de resto.
- Manuel de las Nieves por 100 reales que debe de resto a Arthur Ingran.
- Blas Martín por el valor de una pipa de vino que debe a Thomas Clapan.
- Gonzalo Francisco por 140 reales que debe a Julio Campion.
- Contra los herederos de Julio de la Cruz por 787 reales y tres cuartos y el valor de 15 pipas nuevas (1.020) arcos de pipas que debe a Julio Carli.
- Andrés Diacoca, capitán, por el valor de 15 varas de tela fina que debe a Jofre Coque.
- El mismo por 302 reales y medio que debe a Arthur Ingran.
- Diego de Ponte, capitán, por 6.241 reales que debe a Arthur Ingran.
- Alonso Solís, capitán, por 90 reales y dos cuartos que debe de resto a Tomas Seldom.
- Lázaro de Figueroa por 2.533 reales que debe a Mathias Calajan.
- Gaspar de Acebedo, capitán, por 1.385 reales que debe a Joseph Lambel.
- Nicolás Ventura, capitán, 2.886 reales y medio que debe a David Esteban.
- Antonio Rodríguez por 127,5 reales que debe a Arthur Ingran.
- Pedro Rivete por 365,25 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Rodrigo de Argomedo sobre el ajuste de la cuenta que tuvo con Guillermo Clerke.
- Diego Pereira, capitán, sobre el ajuste de la cuenta con Julio Carli.
- Domingo Rodríguez por 50 reales que debe de resto a Julio y Samuel Prous.
- El Ldo don Julio de Molina por tres pipas nuevas que debe a Guillermo Clerke.
- Contra los herederos de Jerónima de Mesa por 4.851 reales que deben a Albanpiu (Vanpiu).
- Pedro González y sus fiadores por 2.171 reales que deben a Leonardo Clerke.
- Benito Hz por 100 reales que debe a Joseph Lambel.
- Marcos Díaz y Juana Castro, su mujer, por 2.105 reales que debe a Julio Campion.
- Domingo González por 3.500 reales a Marmaduque Ranwden.
- Gaspar González y su fiador por 1.190 reales que debe al dicho Marmaduque Rawden.
- Jácome Romero por 100 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Juan Coli por 2.094,5 reales que debe a Rolando Langran.
- Julio Colero por 2.400 reales que debe a Thomas Lucero.
- Elías de Brelacia, capitán, y su fiador, por 20.000 reales que deben a Guillermo Clerke.
- Gaspar Yánez, capitán, por 9.654 reales que debe a Joseph Lambel.
- P. Manuel Delgado por 142 reales y cinco cuartos que debe a Thomas Colin.
- Esteban Villón y su mujer, por 600 reales que debe a Julio Fauler.
- Contra el mismo y su mujer por 2.000 reales que debe a David Esteban.
- Julio Rz por 329,5 reales que debe a Thomas Esteplin.
- Diego de Ponte, capitán, por 1.252 reales que debe de resto a Jorge Guevar.
- Fernando Pardo, capitán, por 60 reales que debe de resto a Juan Casbi.
- Contra los bienes y herederos del capitán Antonio de Silva por 170 reales que deben a Diego Cores.

- Juan González por 12 barriles de vino a 50 reales (600 reales) que debe a Leonardo Clerke.
- Julio González por 121,5 reales que debe a Julio Carli.
- Francisco Díez por 555,5 reales que debe a Julio Carli.
- Asensio Hernández por 2.669 reales y medio que debe de resto a Julio Carli.
- Manuel de Armas, capitán, y Salvador Casallas por 721 reales que deben a Arthur Ingran.
- Julio Fernández por 90 reales que debe a Ricardo Eli.
- Gonzalo Pérez por el valor de siete barriles de vino que debe a Julio Fauler.
- Baltasar Méndez por 89 reales que debe a Marmaduque Rawden.
- Bernardino de Mesa por 310 reales que debe a Ricardo Leprud.
- Pedro Gorrea, vecino de La Laguna, por 2.718, 25 reales que debe a Ricardo Leprud.
- Salvador López por 1.422,25 reales que debe a Ricardo Ely.
- Lorenzo Díaz por 1.000 reales que debe a Fernando Bodie.
- Joseph de Arce por 6.000 reales que debe a Marmaduque Rawden.
- Bartolomé de León por 4.035 reales. Y la madera de 92 pipas, 584 liazas de mimbre y 64 ruedas de arcos que debe a Joseph Lambel.
- Francisco Díaz Brito, alférez, por lo que debe a Julio Prous.
- Tomás Viera por lo que debe a Rodrigo...
- María Jerónima por 84 reales que debe a Guillermo Bastar.
- Julio de Llorena, capitán, sobre el ajuste de la cuenta que tuvo con Guillermo Clerke.
- Francisca Martín por 204 reales que debe a Ricardo Leprud.
- Alonso de Madales, capitán, por 1.000 reales que debe a Arthur Ingran.
- Julio Domínguez por 225, 25 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Domingo Páez por 156 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Julio Madoz por 458 reales que debe a Thomas Clayan.
- Melchor Lorenzo por 80 reales que debe a Joseph Malbel.
- Gaspar Mozoza por 12.214 reales que debe a David Esteban.
- Don Nicolás Ventura por 98 reales que debe a Juan Pintor (Paynter).
- Juan de la Cruz y sus herederos sobre el ajuste de la cuenta que tuvo con Jofre Coque.
- Simón de Herrera sobre la escritura de venta con Leonardo Clerke de 400 pipas y clavos.
- Juan Cortés sobre la partida de cuartos de sardina que recibió de Thomas Seldom.
- Gaspar Morera por 366 reales que debe a Thomas Seldom.
- Antonio Bueno por 440 reales que debe a Leonardo Clerque.
- María Rivera por 150 reales que debe a Roberto Lonje.
- Don Miguel de Franquis por 2.634,5 reales que debe a Juan Carli conforme la cuenta de su libro.
- Gabriel del Valle por 1.400 reales de dos años de alquiler de las casas de Thomas Colins.
- Pedro Hidalgo sobre el ajuste de la cuenta que tuvo con Guillermo Clerke.
- Gonzalo Pérez por 440 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Juan del Corral sobre el ajuste de la cuenta que tuvo con Guillermo Clerke.
- Diego P. Machado, capitán, sobre unos papeles que tiene en su poder de Jofre Coque.
- El mismo, sobre el ajuste de la cuenta con Guillermo Clerke.

- Antonio de Acosta, ajuste con Guillermo Clerke.
- Contra los bienes y herederos del capitán Agustín de Mesa por 56 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Pedro Hidalgo, por la cuenta con Juan Carly.
- Roque González por 120 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Carlos de Breones, capitán, cuenta con Guillermo Clerke.
- Pedro de Vergara, regidor, sobre la cuenta que tuvo con Arthur Ingran.
- Andrés Gil sobre el alquiler de la casa embargada por bienes de Guillermo Clerke.
- Pedro Gil por 976 reales que debe a Roberto Bretón.
- Sebastián Rodríguez por 600 reales que debe a Roberto Bretón.
- Marcos Pérez y su fiador por 1.700 reales que deben a Marmaduque Rawden.
- Lucas Jiménez por 2.077 reales que debe a Isaac Cuton.
- Luis Ponce sobre la cuenta que tuvo con Juan Carly.
- Marcos Ponce y su fiador por 2.400 reales que debe a Marmaduque Rawden.
- Baltasar de Lugo por 376 reales que debe a Ricardo Elis.
- Alonso Llorena, capitán, por 400 reales que debe a Juan Carly.
- Domingo Roríguez Leyton por 100 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Matheo de Heredia por su cuenta con Guillermo Clerque.
- Oliveros de Romelet, sobre la cuenta que tuvo con Guillermo Clerke.
- Ana de Palma y su fiador por 5.400 reales que debe a Marmaduque Rawden.
- Luis Ponce y su mujer sobre el alquiler de una casa de Guillermo Clerke.
- Carlos de Franquis por 1.040 reales que debe a Juan Pintor.
- Simón García por 67 reales que debe de resto a Guillermo Clospan.
- Inés Carrasco sobre la cuenta que tuvo con Guillermo Clerke.
- Beatriz de Alarcón sobre la cuenta que tuvo con Guillermo Clerke.
- Fernando Arias sobre la cuenta que tuvo con Guillermo Clerke.
- El capitán Diego Lorenzo sobre la cuenta que tuvo con Guillermo Clerke.
- Salvador Alarcón sobre su cuenta con Juan Pintor.
- El Ldo Luis Román por su cuenta con David Esteban.
- Bartolomé Hernández su cuenta con Guillermo Clerke.
- Melchor López, capitán, por 6.600 reales que debe a Marmaduque.
- Salvador García, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Miguel Martín por 133 reales que debe a Thomas Esteplin.
- Diego Pérez, capitán, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Manuel Núñez por 500 reales que debe a Thomas Bonsoy.
- Angel Suarez por 360 reales que debe a Roberto Bretón.
- Luis Pérez, su cuenta con Juan Carly.
- Francisco Díaz y Andrés Hernández por 18 reales que deben a Roberto Sante.
- Juan González y Margarita Luis, su hija, por 6.247 reales que deben a Marmaduque.
- Domingo López Pizarro por 2,464 reales que debe a Leonardo Clerque.
- Domingo López Pizarro por 11.599 reales que debe a Marmaduque.
- Pedro de Lugo por 280 reales de un año de alquiler de las casas de Juan Guevar.
- Ana de Cala y sus herederos por 400 reales que deben a Thomas Esteplin.
- Tome Cordero por 5.735 reales que debe a Julio Guebar.
- Juan Delgado por 250 reales que debe a Jiles Pintor.
- Amaro González por 2.200 reales que debe a Juan Maquinel.

- Cristóbal de Salazar, maestre de campo, por 438 reales y 2/4 que debe a Guillermo Clerke .
- Autos sobre la venta de la casa de Ricardo Ely, rematada en Bartolomé de León en 8.000 reales a pagar en un año que se cumple el 21-X- de este presente año de 1661.
- Duarte Juanson, vecino del Hierro, por 200 reales que debe a Duarte Bodie.
- El mismo por 1.268 reales que debe a Ricardo Ely.
- Baltasar Quintero por 1.700 reales que debe a Enrique Negus.
- P. Quintero por 400 reales que debe a Juan Guacinton.
- Juan de Toledo por 800 reales que debe a Enrique Negus.
- Gonzalo Pérez y su mujer por 73 reales que deben a Juan Guacinton.
- Juan de la Barrera, fiador de Cristóbal Díaz por 1.000 reales que debe a Juan Campion.
- Duarte Juanson por 1.628 reales que debe a Eduardo Haquer y 2.154 a Guillermo Coseter.
- Juan Quintero por 115 reales que debe a Enrique Negus.
- Antonio de Figura por 120 reales que debe a Elias Balcon.
- Manuel Pereira por 200 reales de los vestidos que se remataron de Isaac Orejon.
- Contra los herederos de don Cristóbal de Ponte por 11.600 reales que debe a Juan Pintor.
- Pedro Rivete por 1.551,5 reales que debe a Juan Carly.
- Ana de Cala por 1.000 reales que debe a Thomas Yarle.
- Salvador González por 1.650 reales que debe a Juan Campion.
- Domingo Cambrana por 4.097 reales que debe a Guillermo Clerke.
- Francisco Bautista de Lugo, su cuenta con Juan Guevar.
- Andrés Hernández por 3.600 reales que debe a Arthur Ingran.
- Diego de Paz por 375 reales que debe a Joseph Lambel.
- Diego Tejera por 400 reales que debe a Juan Fauler.
- Bartolomé Gómez por 300 reales que debía a dicho Juan Fauler.
- Juan Saa por 400 reales que debe a Juan Fauler.
- Salvador Salgado por 300 reales que debía al dicho Juan Fauler.
- Domingo Marín por 300 reales que debía a Juan Fauler.
- Juan Jiménez por 400 reales que debía a Juan Fauler.
- Andrés Rodríguez por 400 Reales que debía a Juan Fauler.
- Juan González, su cuenta con Juan Carly.
- Alonso Viera, su cuenta con Guillermo Clerque.
- Juan Bautista, su cuenta con Guillermo Clerque.
- Nicolás Ventura, su cuenta con Guillermo Clerque.
- García del Hoyo por 100 reales que debía a Ricardo Ely.
- Phelipe Damián por 200 reales que debía a Juan Campion.
- Andrés Juan por 1.500 reales que debía a Juan Campion.
- Contra los herederos del Ldo Francisco Hernández por 1.208 reales que debía a Juan Carly.
- Andrés Camejo por 80 reales que debía a Joseph Lambel.
- Juan Jiménez por 80 reales que debía a Joseph Lambel.
- P. García por 111 reales que debía a Juan Carly.
- Esteban de Anchita por 956 reales que debía a David Esteban.
- Juan de Aduana por 1.498 reales que debía a Guillermo Clerke.
- Contra los herederos de Andrés Juárez por 1.000 reales que debía a Joseph Lambel.

- Juan Ortiz, su cuenta con Juan Carly.
- Gaspar García por 150 reales que debía a Juan Pintor.
- Francisco González por 271 reales que debía a Leonardo Clerque.
- Diego Pereira, capitán, por 24.000 reales que debía a Guillermo Clerque.
- García del Hoyo, capitán, por 1.000 reales que debía a Thomas Caplan.
- María de Aldana, 1.348 reales a Ricardo Leprud.
- Juan Estévez y su mujer, 1.690 reales a Enrique Negus.
- P. Plus, 227 reales a Enrique Preciote.
- Hernando Yáñez, 940 reales a Guillermo Clerke.
- Luis Interian, maestre de campo, 13.200 reales a Enrique Negus.
- Marina Fonte, 5.312 reales a Arthur Ingran.
- Blas de Liña, 3,465 reales a Guillermo...
- Joseph Rodríguez 1,100 reales a Arthur Ingran.
- Pedro Tonelero 3.800 reales a Thomas Bulcar.
- Juan Arnao, 2.000 reales y 34 libras de oro que tenía en su poder de Felipe Peine, se procede por una carta del susodicho que se halló en los papeles de Juan Carly.
- Alfonso Rodríguez, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Gonzalo Díaz, 718 reales a Roberto Esmet.
- Diego González y su mujer, 4.898 reales a Thomas Colins.
- Jerónimo J., 289 reales a Guillermo Clerke.
- Luis Alfonso, 2.000 reales a Juan Campion.
- Jerónima Soler, 578 reales y  $\frac{3}{4}$  a Arthur Ingran.
- Salvador de Betancor, 458 reales a Duarte Raquer.
- Juan Lorenzo Carrero, 5.025 reales a Duarte y Fernando Bodie.
- Bartolomé de Avendaño, 311 reales a Guillermo Clerke.
- Ldo Fco Espinosa, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Lucas Jiménez, 380 reales a Enrique Negus.
- Leandro de Espinosa, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Bartolomé de León, sobre la cuenta del depósito de 18 pipas de vino de Joseph Lambel.
- Luis Interian, maestre de campo, 26.000 reales a Enrique Negus.
- Manuel González, 9.000 reales a Guillermo Clerke.
- P. de Moda, 124 reales a Ricardo Elis.
- Blas Flenial, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Cristóbal de Alvarado, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Sebastián Ferrera y Simón Viera, 175 reales a Ricardo Elis.
- Diego de Moya, su cuenta con Juan Carly.
- Contra los bienes y herederos del Ldo Juan Cabrera, su cuenta con Arthur Ingran.
- Bartolomé de Aponte, capitán, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Manuel González, 548 reales a Arthur Ingran.
- Agustín Henández, 1.000 reales a Marmaduque.
- Juan Francisco Espadero, cuenta con Guillermo Clerke.
- Simón Pérez, cuanta con Guillermo Clerke.
- Juan Lorenzo, cuenta con Julio Carly.
- Melchor Alfonso, cuenta con Guillermo Clerke.
- Gonzalo Martín, cuenta con Guillermo Clerke.
- Andrés Gil, cuenta con Guillermo Clerke.
- Juan Díaz, cuenta con Guillermo Clerke.

- Don Alonso Gallo, regidor, cuenta con Guillermo Clerke.
- Diego Alonso, cuenta con Guillermo Clerke.
- Pedro García, cuenta con Guillermo Clerke.
- Juan Rodríguez, 52 reales a Guillermo Clerke.
- Lázaro Rivero, capitán, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Diego Carreño, regidor, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Bartolomé rivera, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Pedro Manuel Delgado, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Alonso García, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Leonardo Pérez, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Francisco de Sanabria, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Baltasar González, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Diego Hernández, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Juan Martín, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Contra los bienes del licenciado don Julio de Molina por 127 reales que debía a Guillermo Clerke.
- Contra los herederos de Juan de la Cruz, por 40.000 reales que deben a Juan Chiele.
- Francisco de Figueredo, capitán, su cuenta con Arthur Ingran.
- Ana Luis Capata, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Julio Bautista Arendo, por 2.617 reales a Arthur Ingran.
- Benito Urna, capitán, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Contra los maestros de campo Martín del Hoyo y Cristóbal del Hoyo, su hijo, su cuenta con Jorge Guevar.
- Juan Ponce, su cuenta con Arthur Ingran.
- Pedro Yánez, 100 reales a Duarte y Fernando Bodie.
- Ldo Lázaro Sotello, 1.583 reales a Duarte y Fernando Bodie.
- Francisco Sánchez, 20 reales a Guillermo Clerke.
- Simón de Herrera, 20.000 reales a Enrique Negus.
- Diego Pereira, capitán, por el valor de dos piezas de sempiterna que debía a Arthur Ingran.
- Juana Ensinoco (Tinoco), su cuenta con Julio Carly.
- P. Manuel Delgado, su cuenta con Juan Carly.
- Domingo González, su cuenta con Juan Carly.
- Fco Díaz, su cuenta con Juan Carly.
- María Fiasco, sus bienes y herederos, su cuenta con Julio Carly.
- Gaspar Álvarez, su cuenta con Arthur Ingran.
- Ldo Luis Martín, 3.000 reales a Enrique Negus.
- Amador González, su cuenta con Arthur Ingran.
- Jorge Andrés y su mujer, 252 reales a Thomas Esteplin.
- P. Pestaña 4.121 reales a Arthur Ingran.
- Manuel Rz, su cuenta con Arthur Ingran.
- Domingo Pérez, su cuenta con Arthur Ingran.
- Bartolomé Peraza, su cuenta con Arthur Ingran.
- P. Hidalgo, capitán, su cuenta con Arthur Ingran.
- Lucas Jiménez, el viejo, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Lucas Jiménez, el mozo, 277 reales a Duarte Vázquez.
- Diego González, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Fernando Bazán, capitán, su cuenta con Guillermo Clerke.

- Miguel Rosel, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Gaspar Denis, su cuenta con Arthur Ingran.
- Gaspar Martín, su cuenta con Arthur Ingran.
- Cristóbal González, su cuenta con Arthur Ingran.
- Pedro de Vrito, su cuenta con Arthur Ingran.
- Juan Estévez, su cuenta con Arthur Ingran.
- Antón García, su cuenta con Arthur Ingran.
- Andrés de Armas, su cuenta con Arthur Ingran.
- P. Estévez, su cuenta con Guillermo Clerke.
- *Autos contra el cabildo de esta isla de Tenerife por 9.390 reales que deben a los efectos de represalia del resto del préstamo que se le hizo por las fortificaciones del Puerto de Santa Cruz.*
- Contra los herederos de Juan Díaz por el valor de una pipa de vino que deben a Diego Blake.
- Contra los herederos de Catalina Vude por 11.345 reales que deben a Joseph Lambel.
- Juan Delgado, su cuenta con Thomas Seldon.
- Laureano Francisco, su cuenta con Thomas da Pan.
- Julio González, del Puerto de la Orotava, su cuenta con Roberto Beben.
- Matías Bernal por 1.020 reales a Elia balcon.
- Diego Pinto, su cuenta con Juan Carly.
- Nicolás Ventura, alférez mayor, su cuenta con Juan Fauler.
- Diego Pérez, capitán, su cuenta con Jofre Coque.
- Bartolomé González, su cuenta con Arthur Ingran.
- Diego Hernández, su cuenta con Arthur Ingran.
- Pedro Pérez y su mujer, 13.660 reales a David Esteban.
- Diego González, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Gaspar Rodríguez, su cuenta con Arthur Ingran.
- Antonio Rodríguez Ferrer, 245 reales a Arthur Ingran.
- Francisco Beltrán, su cuenta con Arthur Ingran.
- Dr. Francisco Escudero, 300 reales a Arthur Ingran.
- P. Deaponte, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Lázaro Rivero, capitán, su cuenta con Arthur Ingran.
- Bartolomé Díaz, su cuenta con Arthur Ingran.
- Sebastián García, su cuenta con Arthur Ingran.
- Cristóbal de Hoyo, su cuenta con Arthur Ingran.
- P. Hernández, su cuenta con Arthur Ingran.
- Bernardino del Hoyo, su cuenta con Arthur Ingran.
- Juan Rodríguez, su cuenta con Arthur Ingran.
- Juan Izquierdo, su cuenta con Arthur Ingran.
- Diego Díaz, 430 reales a Juan Carly.
- Lucas Jiménez, el mozo, su cuenta con Julio Carly.
- Jerónima J., su cuenta con Julio Carly.
- Julio de Abreo, su cuenta con Julio Carly.
- Ricardo Vidarte de la Fuente, su cuenta con Julio Carly.
- P. de Cala, 6.000 reales a Joseph Lambel.
- Andrés Fonte y su fiador, 500 reales a Ricardo Elis.
- Simón Martín y su fiador, 96 reales a Juan Carly.

- Melchor Hernández, 1.150 reales a Isaac (Oreton?)
- Pedro García Sederó, 888 reales a Ricardo Leprud.
- Lorenzo Yáñez, 24.357 reales a Julio Campion.
- Salvador Jiménez, 800 reales a Diego Thomas.
- Juan Lázaro, 4.902 reales a Duarte Baquer.
- Julio Bautista y su fiador, 1.820 a Marmaduque.
- Mateo de Heredia, 200 reales a Arthur Ingran.
- Contra los bienes y herederos de Sebastián Díaz sobre la cuenta de 10 fanegas de trigo que recibió de Guillermo Clerke.
- Domingo Romero y Sebastián Hernández, 2.800 reales a Juan Pintor.
- Manuel de las Nieves, 356 reales a Jorge Guevar.
- Cristóbal Díaz, 1.515 reales a Thomas Seldon.
- Antonio de Rojas, 130 reales a Duarte y Fernando Bodie.
- Francisco Jornacalde, 500 reales a Ricardo Ely.
- Melchor Hernández, 3.500 reales Thomas Clapan.
- Diego de Paz, escribano público, 1.069 reales a Guillermo Clerque.
- P. Simón da Costa, 220 reales a Juan Carly.
- Juan Viera, 6.583 reales a Juan Campion.
- Juan de Ancheta, alférez, (418 (2)) reales a Juan Fauler.
- Juan de Aduana, 391 reales a Juan Carly.
- Bartolomé Pérez, 115 reales a Juan Carly.
- Manuel González, 1.942 reales a Duarte y Fernando Bodie.
- Contra los herederos de Francisco de Acosta, 500 reales a Guillermo Clerke.
- Francco de Molina, 1.800 reales a Enrique Duarte.
- Salvador Díaz, 300 reales a Juan Campion.
- Contra los herederos de Lorenzo Juárez, maestro de campo, su cuenta con Juan Carly.
- Melchor López, su cuenta con Enrique Negus.
- Andrés Juan, 3.470 reales a Enrique Negus.
- Simón Díaz, 2.500 reales a Julio Campion.
- Julio Fco Coello, 1.000 reales a Ricardo Elis.
- Manuel González, 350 reales a Ricardo Elis.
- Antonio de la Peña 203,5 reales a Juan Carly.
- Matheo Álvarez y su fiador, 451 reales a Samuel Prous.
- Fca (o) Díaz, sastre, 2.238,5 reales a Guillermo Clerke.
- Francisco de Cala, 8.898 reales a Juan Guevar.
- Juan de Orbe, 1.197,5 reales a Guillermo Clerke.
- Lucía González, 4.688 reales a Leonardo Clerque.
- Julio Antonio De Franquís y sus herederos, 1.024 reales a Duarte y Fernando Bodie.
- Doña Violante Fernández de Moya, 33.500 reales a Julio Chicle, y contra Melchor Rodríguez por 20 fanegas de trigo que paga cada año de unas tierras de dicho Juan Chicle.
- Gaspar Morín, 300 reales a Joseph Lambel.
- Juan Jiménez, 400 reales a Joseph Lambel.
- Francisco Manuel, 1.200 reales a Joseph Lambel.
- Gaspar Rodríguez, 600 reales a Joseph Lambel.
- Juan Rodríguez, 500 reales a Joseph Lambel.
- Juan C. a Joseph Lambel.

- Juan Rodríguez “comehierro” por 4 fanegas de trigo que debe a Leonardo Clerque.
- Salvador Martín y su fiador, 5.820 reales a Enrique Negus.
- Domingo González, 1.023 reales a Arthur Ingran.
- Juan López, 175 reales a Juan Carly.
- Francisco García, 1.213 reales a Arthur Ingran.
- María Pérez, 820 reales a Ricardo Ely.
- Salvador López, 2.233 reales y  $\frac{3}{4}$  a Ricardo Leprud.
- Miguel de Franquís, 267 reales a Jofre Coque.
- Julio Francisco de Franquís, capitán, 10.000 reales a Jofre Coque.
- Juan de Padilla, 1.114 reales a Ricardo Leprud.
- Nicolás Álvaro, alferez, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Juan González, su cuenta con Guillermo Clerke.
- Doña María de Castro, 742 reales a Jofre Coque.
- Diego de Paz, 178, 25 reales a Arthur Ingran.
- Contra los herederos de Julio Díaz, por el valor de tres pipas de vino que debía a Diego Blaque.
- Simón Méndez y su fiador, 6.636 reales a Thomas Borrás.
- Andrés de Acosta, regidor, 300 reales a Thomas Borrás.
- Marco Antonio y su fiador, 2.557 reales a Guillermo Tromonton.
- Cristóbal Albertos y Marcos Rodríguez sobre el depósito de las pipas de vino de Joseph Lambel.
- Domingo Pérez, 645 reales a Joseph Lambel, y sobre la cuenta del depósito que otorgó de sus bienes.
- P. Hernández, 32 reales a Joseph Lambel.
- Don Lorenzo de Valcárcel, 1.530 reales a Juan Fauler.
- Don Fernando del Hoyo, 3.007 reales a Arthur Ingran.
- Don Diego de Ponte, regidor, 448 a David Esteban, y sobre la cuenta de 23 barriles de manteca.
- Bartolomé Román, 256 reales a Duarte y Fernando Bodie.
- Hernández de Cabrera, 250 reales a Marmaduke.
- Antonio de Asenia y Francisco de Arroyo, 315 reales de remanente de algunos bienes.
- Además de estas causas pendientes falta por sacar otras escrituras y cuentas de los libros de muchos de los ingleses que residían en esta isla, de que habrán de resultar muchas causas por ser muchos los libros y escrituras.

#### Causas pendientes en la isla de Canaria:

- Cristóbal Muñoz, 1.141 reales a Enrique Haully.
- El mismo, 2.032 reales a Thomas Borrás.
- Juan Bautista Blanco y su mujer, 10.966 reales a Juan Guevar y Roberto Pierzon.
- Luis González, 552 reales a Samuel Prous.
- Julio Apordomo, 2.815 reales a Thomas Borrás.
- Doña Antonia de Sotomayor y sus bienes, 8.959 reales a Guillermo Clerke y Guillermo Tromonton.
- Contra los bienes de la anterior, 6.043 reales a Ricardo Hueldo y Roberto Baquer.
- Hernando de la Cruz y su mujer, 3.965 reales a Juan Fauler.

- Antonio Rodríguez Crespo, 1.100 reales que cobró Pedro Rodríguez su hermano y declaró tocaban a ingleses.
- Joseph Espínola, 355 reales a Enrique Haully y 13 barras de bayeta negra y 4 de bayeta de color, a Guillermo Tromonton.
- Miguel Collado, 49 barras de crea gacina que declaró deber a Enrique Haully.
- Contra la mujer, hijos y herederos de Julián de Arnao, 7.557 reales que declaró Thomas Guarín haber dejado de cobrar de los dichos.
- Juan Pordomo, 1.978 reales a Thomas Guarín.

Causas pendientes en las islas de la Palma:

- Ldo Simón Martín, 2.539 reales a Elias Baloon
- Ldo Sebastián Felipe, 48 reales a Diego Cores.
- Contra el ayudante de Blas González, escribano, 1.167 reales a Elias Balcon.
- Matías de Escobar, capitán, 1.023 reales a Guillermo Bradique.
- Contra los herederos del capitán don Juan Belez, 870 reales a Diego Cores.
- Francisco de Ada y Marras y su mujer, 600 reales a Miguel Espider.
- Baltasar de Brito y su mujer, 900 reales a Diego Cores.
- Francisco Noguera, 2.154 reales a Guillermo Badrique.
- Baltasar de Brito, 1.046 reales a Arthur Ingran.

*Montan 776.479 Reales (26.400.286 maravedís)*

Don Miguel de Salinas, del Consejo de Su Majestad y su oidor en la Real Audiencia de las islas, juez privativo de los negocios de la represalia de ingleses.

Cuadro 1: Relación de las presas hechas por corsarios franceses e ingleses sobre embarcaciones de vizcaínos gallegos, asturianos y andaluces, 1545-1550.

Origen de los corsarios	Tipo de presa	Carga	Propietario o maestro	Valor
<b>Vizcaya</b>				
franceses de San Maló	nao		Juan de Arizte Jimeno de Bertendoña y Sancho	2000 ducados
franceses y bretones	nao		Martínez	2000 ducados
franceses de San Maló	nao		Bertendoña y Díez de Atuala	2000 ducados
franceses y bretones	navio	mercaderías	Juan Inglés y J. Sanvicente	2000 ducados
franceses y bretones	navio	aperejos y mercaderías	Martín Hernando	1000 ducados
franceses y bretones	navio	aperejos y mercaderías	Tomé de Villaviciosa	1500 ducados
franceses y bretones	galeón		Martín Pérez de Lequeitio	981 ducados
franceses e ingleses	navio	vino	Pedro de Ugart	6000 ducados
ingleses	2 navios		Alonso Pérez	
franceses	navio y pinaza		Juan de la Hoya (maestre)	2500 ducados
ingleses	1 galeón	mercaderías	Pedro de Amezaga	400 ducados
ingleses	navio	mercaderías		15000 ducados
escoceses	4 naos	mercaderías	Diego Pérez, Martínez Recalde, Juan de Ugarte y Gregorio de Acanda	11000 ducados
ingleses y escoceses	nao	mercaderías	Sancho Pérez de Laredo	1000 ducados
franceses	nao	mercaderías	Pascual de Quintana	4700 ducados
ingleses	nao	mercaderías	Pero Ruiz de Ariztegui y Jimeno de Bertendoña	4000 ducados
escoceses	galeón	mercaderías	Maná de Cuazo y otros	3000 ducados
ingleses (Tomás de Caleis)	nao	Lencería y otras cosas	Jimeno de Bertendoña y Pero Ruiz de Ariztegui	15000 ducados
ingleses	nao	mercaderías	Pierre Guingart	6000 ducados
ingleses	nao	mercaderías	Juan de Valparda	5000 ducados
ingleses	navio	vino	Juan Hernán (vecino de Castro)	2000 ducados
ingleses	navio		Pero de la Bárcena	1500 ducados
franceses	navio	pescado y vino	Pero de la Bárcena	1600 ducados
ingleses y escoceses	nao	aceite y mercaderías	Martín de Tonzos	3000 ducados
franceses	navio	sardinas y mercaderías	Diego Zongar	500 ducados
escoceses	navio	lana y mercaderías	Francisco de Amiga	30000 ducados
<b>Galicia</b>				
franceses bretones	nao	azúcar y vino	Alonso González	
franceses	navio	sardina y pescado		
franceses	navio 40 tons.	sardina	Juan de Celis	
<b>Asturias</b>				
franceses	navio	sardina	Gonzalo Alonso	800 ducados
ingleses (Tomás de Caleis)	nao	municiones y bastimentos	Hernando de las Alas	2000 ducados
franceses	nao	vino	Juan Muñoz y Diego Calderón	
franceses	Naves y aparejos		Julián Miranda	2000 ducados
Juan Alonso (Jean Alphonse de Saintonge)	nao	30 fardos de pastel	Diego Martínez	14000 ducados
franceses	navio	naranjas, avellanas	Fernando Cortés	
franceses	navio	vino, pasas	Fernando Cortés	900 ducados
franceses	nao	mercaderías, 300 toneles	Juan Martínez de Recalde	
franceses	nao	paños de Flandes	Castro	
franceses (Bumiaga)	12 canchales	sal, madera, vino	españoles y portugueses	
franceses	nao	pescado	Hernán Juan	
franceses	nao	nuez, avellana, bizcocho	Juan Valdés	
franceses	nao	tablas	Gregorio el mozo	1000 ducados
ingleses	nao		Gonzalo de Tineo	
ingleses	nao		Antonio el joven	
ingleses (Tomás de Caleis)	chalupa	pescado	Gregorio García	1000 ducados
<b>Sevilla</b>				
franceses	galeón	50 cajas azúcar, cueros	Jerónimo de Porras	3733 ducados
franceses	galeón	oro y plata	Juan Gallego	6000 pesos
franceses (Saore de Drepe)	2 navios	mercaderías	Juan Canián y Santiago	20000 ducados
Juan Alonso (Jean Alphonse de Saintonge)	carabela	600 cajas de azúcar y 12000 pesos	Alonso Pérez	
Juan Alonso (Jean Alphonse de Saintonge)	nao	azúcar, cueros	Esteban de Gureguin	15000 ducados
franceses	2 navios	azúcar, aceite	Hernando de Castro y J. Fromista	68000 ducados?
ingleses (Robert Reneguer)	nao	dinero	Francisco Gallego	15000 ducados
ingleses	carabela	oro y plata	Sebastián Viera	
franceses	nao	mercaderías	Ginés de Canián	12000 ducados
ingleses	nao	dinero	Francisco Gallego	20000 ducados
Juan Alonso (Jean Alphonse de Saintonge)	carabela	mercaderías	Juan Díez	4000 ducados
franceses	carabela	azúcar, cueros	Gaspar de la Rosa	
franceses	nao	vinos y otros géneros	Francisco Nuñez	

**Cuadro 2:** Obligaciones para el pago del derecho del 30 por ciento sobre el comercio  
impuestas a súbditos de Gran Bretaña firmadas en Sanlúcar de Barrameda en 1606.

Mercader	Carga	Destino	Fianza (en reales)	Mercader	Carga	Destino	Fianza
Juan Nil	sal	Londres	264	Juan Bernet	sal	Plymouth	262
Arturo Pitté	sal	Londres	156	Juan Bertuni	sal	Plymouth	117
Juan Nil	sal	Londres	242	Juan Ortel	sal	Plymouth	244
Ricarte Haris	sal	Londres	180	Thomas Sensesl	sal	Plymouth	280
Juan Benice	vino	Yarmuth	738	Berenguer Presen	sal	Plymouth	204
Richard Wloby	sal	Dover	135	Francisco Foler	sal	Plymouth	132
Tomoltheo Bart	sal	Dover	300	Edmundo Bequer	vino	Bristol	354
Juan Sacre (francés)	sal	Dover	102	Melco Ris	vino	Bristol	183
Juan Coque	sal	Dover	180	Antonio Guey	sal	Bristol	270
Juan Laure	sal	Salcon	330	Antonio Guey	sal	Bristol	132
Juan Laure	sal	Salcon	165	Antonio Guey	sal	Bristol	57
Nicolas Oslon	vino	¿?	273	Juan Bedeler	sal	Duke?	243
Richard Ranson	sal	Inglaterra	144	Juan Duilerle	sal	Duke?	312
Esteban Simones	sal	Inglaterra	264	Thomas Gulenquin	sal	Rochester	420
Juan Sacón	sal	Albenueva	164	Freeborg	sal	Foy	116
Guillermo Ruzel	sal	Newhaven	231	Bartolomé Fox	sal	Plymouth	126
Simon Garzon	sal	Newhaven	36	Thomas Higom	sal	Plymouth	162
Guillermo Ruzel	sal	Newhaven	132	Ricardo Herelon	sal	Duke?	372
Guillermo Esteban	sal	Newhaven	117	Juan Carle	sal	Duke?	195
Ricardo Reynaldo	sal	Newhaven	144	Juan Riches	sal	Londres	489
Guillermo Ruzel	sal	Newhaven	216	Ricardo Damies	sal	Londres	438
Thomas Essen	sal	Newhaven	162	Arturo Pitté	sal	Londres	174
Simon Nicolas	sal	Newhaven	147	Benjamin Norton	sal	Londres	195
Juan Cepar	sal	Deake	162	Guillermo Surge	sal	Londres	360
Juan Hussagon	sal	Hull	280	Guillermo Steve	sal	Londres	360
Juan Burberch	sal	Hull	281	Goel Frelome	sal	Londres	864
Thomas Blanco	sal	Jackson	150	Juan de Tartope	sal	Londres	432
Juan Sacre (francés)	sal	Normandia	580	Roland Caymer	sal	Londres	2.250
Guillermo Becet	sal	Chichester	216	Thomas Quin	sal	Londres	468
Richarte Elis	sal	Chichester	513	Guillermo Allen	sal	Londres	396
Nicolas Esteban	sal	Chichester	420	Reizon bonfild	sal	Londres	624
Guillermo Xermen	sal	Dermouth	825	Richarte Ilot	sal	Londres	243
Roberto Farler	sal	Dermouth	180	Juan Regartel	sal	Londres	324
Juan Boy	sal	Dermouth	228	Jaime Var	sal	Londres	324
Guillermo Martín	sal	Bestable	162	Juan Cay	sal	Londres	357
Juan Segal	sal	Bestable	81	Eduardo Cran	sal	Londres	189
Juan Poche	aceite	Londres	1554	Thomas Elon	sal	Londres	555
Juan de Ybon	sal	Inglaterra	78	Richarte Haris	sal	Londres	1050
Simo Amorey	vino	Bestable	369	Eduardo Milers	sal	Londres	780
Onofre Inglerín	sal	Plymouth	156	Ricardo Benfred	sal	Londres	390
Mauricio Nil	sal	Plymouth	166	David Burnet	sal	Ensluder (Escocia)	740
El Bel	sal	Plymouth	146	Thomas Medick	sal	Lit (Escocia)	1176
Alejandro de Hull	sal	Hull	66	Jaqui Landledie	sal	Lit (Escocia)	1680
Sanson Simpson	sal	Hull	291	Juan Gra	sal	Lit (Escocia)	740
Jaimal Thomas	sal	Hull	231	Jaqui Landledie	sal	Lit (Escocia)	324
Roberto Eglot	sal	Hull	129	Jacques Cair	sal	Quimcar (Escocia)	282
Guillermo Golef	sal	Hull	540	David Genderson	sal	San Juan (Escocia)	390
Ricardo Boquejin	sal	Lim	200	Juan Merton	sal	Lit (Escocia)	873
Jugar Perez	sal	Lim	189	Juan Merton	sal	Lit (Escocia)	804
Richarte Limen	sal	Lim	324	Juan Coque	sal	San Andrews (Escocia)	180
Roberto Haren	sal	Lim	396	Thomas Vallars	sal	Lit (Escocia)	213
Richarte Limen	sal	Lim	597	Pedro Gualtee	sal	Quimcar (Escocia)	936
Robert Constable	sal	Lim	351	Abraham Quinquet	sal	Hoserta (Escocia)	546
Isaac Colensut	sal	Lim	144	David Guelley	vino	Lit (Escocia)	1080
Eduardo Derquin	sal	Lim	378	Juan Arturo	sal	San Andrews (Escocia)	540
Roberto Quarter	sal	Lim	144	Pieplen	sal	Lit (Escocia)	840
Roberto Quarter	vino	Lin	180	Juan Gie	sal	Lit (Escocia)	246
Salomon Inglés	sal	Lin	351	Alan Querquet	sal	Bisc. (Escocia)	900
Juan Huse	sal	Plymouth	162	Alejandro Floque	sal	Dundee (Escocia)	576
Francisco Fauler	sal	Plymouth	161	Eric Merton	sal	Lit (Escocia) vetelit, peletit	1254
Arturo Aspi	sal	Plymouth	351	Andrew Da	sal	Crel (Escocia)	540
Nicolas Roberto	sal	Plymouth	266	Juan Jonson	sal	Lit (Escocia)	360
Bartolomé Marrines	sal	Plymouth	351	Guillermo Lecop	sal	Lit (Escocia)	522
Francisco Fonder	sal	Plymouth	273	Juan Lecop	sal	Lit (Escocia)	778
Jorgeñis	sal	Londres	576	Juan Goude	sal	Lit (Escocia)	768
Guillermo Ruzel	sal	Newhaven	140	Juan de Gís	sal	San Andrews (Escocia)	545
Enrique Monel	sal	Liverpool	117	Guillermo Allen	sal	Ysart (Escocia)	612
				David Volsan	sal	Ferry (Escocia)	936

**Cuadro 3: Obligaciones en dinero embargadas a los ingleses en Canarias. Represalia de 1655.**

Comerciantes represaliados	Dinero que se les debe reales de vellón
Arthur Ingram	31.851
David Esteban	31.748
David Esteban y Fernando Bodies	36.253
Diego Thomas	1.014
Duarte y Fernando Bodies	16.858
Enrique Negus	77.408
Enrique Prescote	2.341
Fernando Bodie	1.000
Guillermo Clerke	72.780
Guillermo Jaque	2.966
Isaac Cutton	2.077
Isaac Orenton	2.307
Jorge Coque	12.519
Joseph Lambel	42.702
Juan Carly	6.501
Juan Guscinton	473
Juan Maquinel	2.200
Juan Pintor	15.938
Julio Campion	45.177
Julio Chiele	75.000
Julio Fauler	600
Julio Guevar	9.462
Julio y Juan Carly	9.588
Leonardo Clerke	10.034
Mermaduque Rowdem	45.145
Methias Calhajan	2.533
Ricardo Ely	6.265
Ricardo Leprud	10.030
Roberto Bretón	1.936
Rolando Langren	4.494
Thomas Bonisoy	1.500
Thomas Bomas	13.062
Thomas Clayen	4.958
Thomas Coln	9.953
Thomas Estepin	1.768
Thomas Fauler	4.030
Thomas Jarle	3.549
Thomas Luzero	2.400
Thomas Seldom	1.971
Vanpiu	5.450
Causas pendientes en la Isla de Canaria	83.863
Causas pendientes en la Isla de la Palma	10.347
Otros	54.427
<b>Total</b>	<b>776.479</b>

FUENTE: AGS, Contaduría del sueldo, segunda serie, legajo 161.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Este trabajo se inscribe dentro del proyecto “España y los Países de septentrión en el siglo XVII. Comercio legal y contrabando en los tráficos exteriores de la Monarquía Hispánica” (HUM2006-06413/HIST) del Plan Nacional de la Ciencia.
- <sup>2</sup> ANDREWS, Keneth. *Elizabethan Privateering. English Privateering During the Spanish War, 1585-1603*. Cambridge, Cambridge University Press, 1966, pp. 128-131.
- <sup>3</sup> MATTINGLY, Garrett. *La Armada Invencible*, Madrid, Taurus, 2004, (primera edición en 1959), p. 134. El resultado de la incursión de Drake en Cádiz el año de 1577 se saldó, según un informe español, con 24 embarcaciones hundidas, valoradas en 172.000 ducados.
- <sup>4</sup> HAKLUIT, Richard (ed.) *The Principall Navigations, voyages and discoveries of the English nation* (Hakluit Society, Extra Series I-XII, 1903-1905, V. II, pp. 103-05.). Cit. Ref. ANDREWS, *Elizabethan Privateering*, p. 100.
- <sup>5</sup> STRADLING, Robert. *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid, Cátedra, 1992, pp. 265-306.
- <sup>6</sup> ISRAEL, Jonathan. “A conflict of empires: Spain and the Netherlands, 1618-1648” y “Spain, the Spanish embargos, and the struggle for the mastery of world trade, 1585-1660”, London, *Empires and Entrepts. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, The Hambledon Press, 1990, pp. 1-41 y 189-212 respectivamente.
- <sup>7</sup> Véase CONNELL-SMITH, G. *Forerunners of Drake: A Study of English Trade with Spain in the Early Tudor Period*, Westport-Connecticut, Greenwood Press, 1954.
- <sup>8</sup> CROFT, Pauline. “English commerce with Spain and the Armada War, 1558-1603”, en RODRÍGUEZ SALGADO, Mia y ADAMS, Simon (eds.) *England, Spain and the Gran Armada, 1558-1604: Essays from the Anglo-Spanish Conférences. London and Madrid, 1988*, Edinburgo, 1991.
- <sup>9</sup> LOBO CABRERA, Manuel. “Canarias e Inglaterra en el siglo XVI”, en FERNÁNDEZ ARMESTO, Felipe (et. al.) *Canarias e Inglaterra a través de la Historia*, Las Palmas, 1995, pp. 29-50.
- <sup>10</sup> SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa Trastámara*, Madrid, 1959, pp. 37-38. Ver también, BOCHAGA, Michel; ARÍZAGA, Beatriz y TRANCHANT, Mathias. “La violence en mer et dans les ports du golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge: bilan et perspectives de recherche” en AUGERON, Mikael y TRANCHANT, Mathias (dirs.). *La violence et la Mer dans l'espace atlantique (XIII-XIXe siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, pp. 27-50.
- <sup>11</sup> Wendy Childs confirma la buena disposición de Eduardo IV hacia los mercaderes castellanos y especialmente hacia los guipuzcoanos, ofreciéndoles entre otras ventajas el pago rápido de indemnizaciones en casos de piratería inglesa contra sus naos. CHILDS, Wendy R. “El Consulado del Mar, los mercaderes de Burgos e Inglaterra”, Burgos, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, 1995, pp. 349-420. Anteriormente se habían llevado a cabo novedosos sistemas de compensación, como el incluido en el tratado de Tordesillas de 1448 firmado por Inglaterra y Castilla, mediante el cual se confeccionaban inventarios de las presas sufridas por los mercaderes de una y otra Corona en presencia de delegados de cada parte, para después abonar la diferencia en pérdidas a la parte más perjudicada. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio*, op. cit., p. 111.
- <sup>12</sup> CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 1984. En 1486 se concedió a mercaderes irlandeses una carta de represalia para que pudieran resarcirse de un robo cuyo valor ascendía a 4.000 coronas de oro. Las represalias recayeron en un marino de Laredo llamado Sancho González, quien protestó, al parecer con razón, debido a que se conocía perfectamente la identidad de los que abordaron a los irlandeses, que eran unos mercaderes vascos.

- <sup>13</sup> CONNELL-SMITH. *Forerunners of Drake*, *op. cit.*, p. 32.
- <sup>14</sup> CROFT, Pauline. *The Spanish Company*, London Record Society Publications, 1973.
- <sup>15</sup> CONNELL-SMITH. *Forerunners of Drake*, *op. cit.*, pp. 136 y ss.
- <sup>16</sup> *Op. cit.*
- <sup>17</sup> Estos objetivos se desprenden del trabajo de FAGEL, Raymon. “Guerra y comercio en los Países Bajos. El control del comercio en tiempos de guerra a través de las ordenanzas (1506-1559)” en *Stvdia Histórica (Historia Moderna)* 27, 2005, pp. 25-55, p. 47. Pero no constan en la documentación que he manejado sobre esta averiguación.
- <sup>18</sup> Entre 1540 y 1560, las Canarias sufrieron también el acoso de corsarios y privateers ingleses, entre los que destacaban Wyndham, Hawkins, Poole y otros. Ver RUMEU de ARMAS, Antonio. *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, CSIC, 1947-48, 2 vols. Por lo que respecta a América, algunas estimaciones hablan de 152 barcos españoles capturados entre 1536 y 1568. Ver LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Madrid, Síntesis, 2005, p. 54.
- <sup>19</sup> Ver los trabajos de CASADO ALONSO, Hilario (ed.) *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, Diputación Provincial, 1995; CARANDE, Ramón. *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, Crítica, 1977, II vols. (primera edición abreviada); y VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, *Aportaciones a la Historia económica y social: España y Europa, siglos XVI-XVIII*, 2 Vols, Pamplona, Ediciones de la Universidad de Navarra, 2000, Vol. I: *Reflexiones en torno a la Historia Económica, el comercio español y sus hombres de negocio*.
- <sup>20</sup> VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín. *Lettres Marchantes d’Anvers*, 4 Vols, París, 1960, Vol. I, pp. 54-57.
- <sup>21</sup> GÓMEZ-CENTURIÓN, Carlos. *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel. “Orígenes de la rivalidad naval hispano-inglesa en el siglo XVI”, *Revista de Indias*, 28-29 (1947), pp. 311-369. READ, Conrad. “Queen Elisabeth’s seizure of the Duke of Alva’s Pay-ships”, *The Journal of Modern History*, vol. V, N° 4 (1933), pp. 443-464.
- <sup>22</sup> En el Puerto de Santa María se embargaron varias naves inglesas con cargas de vino, aguardientes, brebajes y algo de dinero, si bien, al carecer aquel enclave de depositario general, los bienes incautados fueron malvendidos a particulares, a pesar de que los tres navíos aprehendidos y sus cargas de vino podían haber generado nada menos que 10.000 ducados de valor. Así, las 304 pipas confiscadas fueron vendidas a menos de 10 ducados cada una, cuando su valor oscilaba entre 16 y 20, según fuese la calidad de los caldos. Con el casco de las embarcaciones ocurrió algo similar. El embargo inglés en el Puerto de Santa María, en AGS, Expedientes de Hacienda, legajo 544. Sobre el embargo en Flandes y la política comercial con Inglaterra puede verse también, GÓMEZ-CENTURIÓN, *Felipe II, la empresa de Inglaterra*, *op. cit.*, pp. 43-65.
- <sup>23</sup> Ya lo había advertido el propio Felipe II en 1568, cuando al decretar el embargo de bienes de ingleses y prohibir el comercio con ellos, afirmó: “Y porque hemos sido informados de que si de estos dichos reinos no se llevasen a dicha Inglaterra aceites, alumbres, azúcares, especiería ni hierro no pueden vivir por no haber otra parte de donde puedan ser proveídos y faltándoles estas cosas de acá ellos mismos tomarán las armas contra la dicha reina”. Lo afirma el rey Prudente en un documento en el que ordena el embargo de los bienes pertenecientes a mercaderes ingleses que se encuentren en los puertos de la Península como respuesta al apresamiento de naves españolas en el Canal de la Mancha. AGS, Expedientes de Hacienda, legajo 544.
- <sup>24</sup> VÁZQUEZ DE PRADA. *Aportaciones a la Historia económica y social*, *op. cit.*, pp. 127-154.
- <sup>25</sup> Unos informes de 1577 custodiados en *British Museum* y consultados por el autor arrojan un promedio de 40.000 toneladas para la flota mercante española, excluyendo las galeras, y de 34.000 para la portuguesa, incluyendo las grandes embarcaciones. Si bien, estos informes al parecer solo registraban barcos de 70 u 80 toneladas y mayores, cuando este tonelaje era superior al promedio utilizado en el comercio anglo-ibérico.

- ULLOA, Modesto. “Unas notas sobre el comercio y la navegación españoles en el siglo XVI” (1969?) (fotocopia, se ignora la referencia completa de su publicación).
- <sup>26</sup> Ver STONE, Lawrence. “Elizabethan Overseas Trade”, *The Economic History Review*, New Series, Vol. 2, Nº 1, 1949, 30-58; CLAY, C. *Economic expansion and social change: England, 1500-1700. Vol. II, Industry, trade and government*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.
- <sup>27</sup> APPLEBAY, J. C. “War, Politics and Colonization, 1558-1650”, en CANNY, Nicholas (ed.) *The Oxford History Of the British Empire*, Oxford, Oxford University Press, 1998, Vol. I, pp. 55-78.
- <sup>28</sup> Si bien para autores como Robert Brenner las raíces de la transformación comercial no se encuentran tanto en la actividad comercial *per se*, como en el crecimiento económico general inglés, basado en la revolución agraria, que logró fomentar el crecimiento industrial y la propia revolución comercial, frente a la crisis económica europea del siglo XVII. Así, haciéndose eco del trabajo Millard sobre las importaciones de Londres entre 1600 y 1640, Brenner señala que el valor total de estas se incrementó en dicho período de uno a tres millones de libras esterlinas. Por añadidura, a diferencia del siglo XVI, en el XVII la mayor parte de estas importaciones estuvieron dirigidas por mercaderes ingleses, BRENNER, Robert. *Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993, pp. 40 y ss.
- <sup>29</sup> AGS, Estado, Legajo 832.
- <sup>30</sup> GÓMEZ-CENTURIÓN. *Felipe II, la empresa de Inglaterra*, *op. cit.*, pp. 200 y ss.
- <sup>31</sup> AGS, Estado, Legajo 832.
- <sup>32</sup> CROFT, Pauline. “Trading with the enemy (1585-1604)”, *The Historical Journal*, 32, 2, 1989, pp. 281-302.
- <sup>33</sup> ANDREWS, Keneth. *Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, *op. cit.*, pp. 223-255 y 280-303.
- <sup>34</sup> Nada ilustra mejor la alianza entre *privateer* profesional y mercantil, señala Andrews, y la fusión entre empresa privada y nacional, que el asalto de Cádiz en 1587. Su líder, Drake, personificaba el interés privado y nacional. Otros líderes como Flick, Towerson, Lancaster, Barret, West, Fishbourne, Hallet, Raymon, Newport, Parker, Fenner eran capitanes corsarios y algunos de ellos también mercaderes. Incluso algunos de sus barcos fueron armados por poderosos *London Merchants* como John Watts, Bayning, Cordel o Boreman. ANDREWS, Keneth. *Elizabethan Privateering. English Privateering During the Spanish War, 1585-1603*, *op. cit.*, Cambridge, Cambridge University Press, 1966, pp. 1-23.
- <sup>35</sup> CANO, Tomé. *Arte para fabricar y aparejar naos*. (Sevilla, 1611).
- <sup>36</sup> GARCÍA ARIAS, Luis (ed.) HUGO GROCIUS: *De la libertad de los mares*, Madrid, Edición del Centro de Estudios Constitucionales, 1979. Sobre la posición de España, Portugal, Holanda e Inglaterra en torno a la cuestión de la libertad de los mares, ver FAHL, Gundolf. *El principio de la libertad de los mares. Práctica de los estados de 1493 a 1648*, Madrid, 1974. Véase también TUCK, Richard. *The rights of war and peace. Political Thought and the international order from Grotius to Kant*, Oxford, Oxford University Press, 2001; SCHMITT, Carl. *El nomos de la tierra (en el Derecho de Gentes del Jus Publicum Europaeum)* Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1979.
- <sup>37</sup> Copia en Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN) Estado, libro 872. El original es utilizado y citado en HARING, C.H. *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, Hamden, Connecticut, 1966.
- <sup>38</sup> CLAY, *Economic expansion and social change*, *op. cit.*, pp. 103-202; BRENNER, *Merchants and Revolution*, *op. cit.*, pp. 86 y siguientes.
- <sup>39</sup> SUPLE, B.E. *Commercial crisis and change in England, 1600-1642*, Cambridge, Cambridge University Press, 1959, p. 260.

<sup>40</sup> La mayor parte de la ropa que se exportaba de Inglaterra iba sin acabar. Los procesos de tintado y acabado se hacían fuera. El proyecto de Cockayne consistió en persuadir al Gobierno de que esos procesos podían hacerse en Inglaterra, aunque requiriesen mucha cualificación. En 1614 se prohibió en Inglaterra exportar manufacturas textiles semiacabadas. El colapso que causó la medida fue espectacular, porque los productores ingleses no estaban preparados para realizar esos procesos, de modo que se acumuló la lana sin vender y decreció la producción manufacturera y con ella creció el desempleo. Además, los holandeses se negaron a importar ropa acabada de Inglaterra, lo que hundió todavía más las expectativas inglesas. El proyecto -como es natural- dio al traste. CLAY, *Economic expansion and social change, op. cit.*, pp. 119-120.

<sup>41</sup> BRENNER. *Merchants and revolution, op. cit.*, pp. 92 y siguientes.

<sup>42</sup> El propio embajador fue avisado de que en Portsmouth el mercader y corsario Juan Davis estaba introduciendo 250 cajas de azúcar y diferentes mercaderías robadas a súbditos españoles. Avisó al Almirante quien, tras comprobar la veracidad de los hechos, hizo embargar la carga y tomar fianzas, si bien al poco mandó desembargar los géneros incautados. El diplomático terminaba su informe con un lacónico juicio: “Y si Su majestad no manda que los negocios del Almirantazgo no los pueda determinar el juez de él sin que algunos señores del consejo asistan a la determinación y conocimiento de las causas, yo no espero que de ninguna manera alcanzarán justicia en su tribunal vasallos del rey mi señor, sino que todo será gastar tiempo y dineros como me ha sucedido hasta aquí”. Ver AGS, Estado, legajo 2.513 (sin foliar).

<sup>43</sup> “A Samuel Nugart se le embargó en Portugal un navío con centeno en el puerto de Viana, siendo el conde de Aguilar capitán general de la gente de guerra de aquel reino. Le está mandado restituir el procedido, pero el conde se halla en Orán y “la parte padece”. El embajador de Inglaterra suplica se le dé satisfacción.

A don Juan Guates, concejal de la ciudad de Londres, le dieron por perdidas en 1606 ciertas mercancías que mandó a Portugal, a cargo de su factor Duarte Giles. El factor apeló y ganó el juicio, libre de costas, con ejecutoria dirigida a la justicia de Lisboa, que no la ha cumplido por no estar el conde de Aguilar allí.

A Thomas Baltan, cuando llegó a la isla de Lanzarote con su navío y mercaderías le detuvieron, a instancias de la marquesa de aquella isla, por decir que había tratado con Berbería, y le quitaron el dicho navío y hacienda, lo que montó más de 40.000 reales. El embajador suplica se despache este negocio sin más dilación.

Otro negocio de Guillermo y Juan Ángel, ingleses también, que ha más de seis años que está pendiente en el Consejo de guerra, sobre un navío de bastimentos que le tomó el capitán don Martín de la Cerda en Irlanda, y valía 3.000 ducados”. Todos estos casos, en AGS, Estado, legajo 2.513.

<sup>44</sup> Al parecer, en 1613 los ingleses cometieron serios excesos con los barcos vizcaínos que se hallaban en Groenlandia, por eso el embajador pidió a Felipe III que exigiera justicia en Inglaterra, entre otras cosas porque los “vizcaínos son una nación tan mal sufrida en lo que tienen razón, que si los ingleses no le dan satisfacción, no se les podría estorbar que no hiciesen algún desorden, aunque cualquiera sería menor que el que los ingleses hicieron con ellos”, argumentaba Velasco. AGS, Estado, libro 366.

<sup>45</sup> AGS, Estado, libro 366.

<sup>46</sup> Sobre la introducción de vellón falso, ver CARRASCO VÁZQUEZ, Jesús. “Contrabando, moneda y espionaje (el negocio del vellón: 1606-1620)”, *Hispania*, 197 (1997), pp. 1.081-1.105 y LÓPEZ BELINCHÓN, Bernardo José. “Sacar la sustancia del reino. Comercio, contrabando y conversos portugueses, 1621-1640”, *Hispania*, 209 (2001), pp. 1.017-1.050. Sobre los problemas monetarios que causó, ver HAMILTON, Earl. *El florecimiento del capitalismo. Ensayos de Historia Económica*, Madrid, Alianza Editorial, 1984.

<sup>47</sup> AGS, Estado, legajo 2.850.

<sup>48</sup> Se acuerda:

Que cada corona arme y ponga en el mar 20 navíos de guerra, bien guarnecidos de artillería, hombres y bastimentos, y que cada rey conserve y sustente su flota a su propia costa y misión.

Que si una necesita de la otra jarcia y pertrechos que se lo facilite como pueda, pagando el importe.

Que la unión sea por tres años a contar desde este de 1619, y que salgan a la mar lo antes posible, en sesiones desde comienzos de mayo hasta fin de octubre.

Que haya buena disposición entre los oficiales de ambas marinas y disciplina en las tropas. Y que la inglesa sea bien recibida en los puertos.

Las presas han de repartirse a partes iguales entre los navíos que actúan y los que están a vista de la captura al tiempo de hacerla.

En la persecución de los piratas la armada inglesa entrará en el Mediterráneo con 14 navíos suyos y seis españoles y correrá a los corsarios, con ayuda de las galeras españolas. Y el general de España quede en el mar océano con su armada y seis navíos de Inglaterra.

Que la armada de Portugal, que es de por sí, corra desde Lisboa hasta el cabo de Finisterre limpiando aquellas costas.

- <sup>49</sup> Ver ALONSO ACERO, Beatriz. “Entre el Mediterráneo y el Atlántico: curso europeo y curso turco-berberisco en el siglo de los Felipes” en BETHENCOURT MASSIEU, Antonio de (Coord.) *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648. IV Centenario del ataque de van der Does a las Palmas de Gran Canaria* (1999), Las Palmas, 2001, pp. 169-185, y en esta misma obra el trabajo de BUNES IBARRA, Miguel Ángel y MARTÍNEZ TORRES, José Antonio. “La República de Salé y el duque de Medina-Sidonia: notas sobre la política atlántica en el siglo XVII”, pp. 187-203 y 194.
- <sup>50</sup> Su deseo de descubrir El Dorado no era un delirio sobrevenido en la cárcel. En 1595 había publicado *Discovery of the large, rich and beautiful Empire of Guiana, with a relation of the Great and Golden city of Manoa (which the Spaniards call El Dorado)*.
- <sup>51</sup> AGS, Estado, legajo 2.850.
- <sup>52</sup> Sobre este aspecto puede verse RODRÍGUEZ MOÑINO. *Razón de estado y dogmatismo religioso en la España del siglo XVII. Negociaciones hispano-inglesas de 1623*, Madrid, 1976.
- <sup>53</sup> Un buen ejemplo de ello es la renovación en junio de 1624 del tratado de liga defensiva entre Jacobo I y las Provincias Unidas, a fin de que los Estados Generales pudiesen mantener la guerra contra España, hasta conseguir una buena paz o al menos una larga tregua, y permitir a Su Majestad Británica solicitar la reintegración de los Estados y dignidades de su yerno el Elector Palatino. Ver ABREU BERTODANO. *Colección de los tratados de paz Años 1624 y 1625*. Información sobre la política anti-española en el Parlamento, en BRENNER. *Merchants and Revolution, op. cit.*, pp. 212 y 243-269. Tras la ofensiva de 1624 en el Parlamento se lograron ciertas normas contra los *Merchant Adventurers*, además de la caída -por medio de Buckingham- de uno de sus máximos defensores: el ministro de Hacienda Lionel Cranfield, conde de Middlesex. Unas notas de carácter político sobre “The Spanish Match” y la propaganda subsiguiente al fracaso de esa estrategia en SANZ CAMAÑES, Porfirio. *Diplomacia Hispano-inglesa en el siglo XVII. Razón de Estado y Relaciones de Poder durante la Guerra de lo Treinta años, 1618-1648*. Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002, pp. 67-79.
- <sup>54</sup> BRENNER. *Merchants and revolution, op. cit.*, pp. 101-125 y 243-269.
- <sup>55</sup> Elliott afirma que la aparición de la armada anglo-holandesa en Cádiz el uno de noviembre de 1625 cogió a todo el mundo por sorpresa, no obstante los 14 galeones de la flota de la armada de don Fadrique de Toledo que a su regreso del Brasil tenía Fernando Girón preparados en la bahía para repeler la ofensiva. ELLIOTT, John H. *El conde-duque de Olivares. El político en una época de decadencia*, Barcelona, Crítica, 2004, p. 279.

- <sup>56</sup> La Pragmática del Rey de Inglaterra prohibiendo el comercio de sus vasallos con España, en BNM, Mss. 2.357, f. 75. Las medidas adoptadas por Felipe IV, en ABREU BERTODANO, Colección de los tratados de paz de España. (Madrid, 1746). Año 1626; Servicio Histórico Militar, Fondo Histórico. Rollo 8, vol. 30; así como en AGS, Guerra y Marina, legajo 939 (sin foliar).
- <sup>57</sup> AGS, Estado, libro 375 (don Carlos Coloma, Londres, 10 de agosto de 1624).
- <sup>58</sup> AGS, Estado, legajo 4.126 (sin foliar). Sobre los pormenores de esta represalia puede verse mi libro *Europa en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*, Valladolid, Estudios de Historia de la Junta de Castilla y León, 2006.
- <sup>59</sup> Tampoco hay que minusvalorar el corso inglés en este lustro, ya que solo entre 1628 y 1629 los ingleses capturaron presas españolas por valor de 20.000 libras esterlinas. SANZ, Porfirio. *Diplomacia Hispano-inglesa, op. cit.*, p. 99.
- <sup>60</sup> Un resumen del suceso de Benavides, en LUCENA SALMORAL. *Piratas, op. cit.*, pp. 151-154.
- <sup>61</sup> Ver BRENNER, *Merchants and Revolution, op. cit.*; ver asimismo Biblioteca Nacional de Madrid, Mss. 5.588 (4) “Manifiesto representando el estado presente del comercio de Inglaterra con España y Portugal”. Anónimo (1660?) y finalmente MUN, Thomas. *La Riqueza de Inglaterra por el comercio exterior*. Londres, 1664, edición del Fondo de Cultura Económica, México, 1954.
- <sup>62</sup> CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe. *Comerciantes y Casas de Negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, 1997, p. 24. Una perspectiva general sobre las relaciones exteriores de Inglaterra y España en el período inmediatamente anterior a la represalia, en SANZ, Porfirio. “England and Spanish Foreign Policy during the 1640’s”, *European History Quarterly*, 28, 3 (1998), pp. 291-310.
- <sup>63</sup> Ambos memoriales: “A Brief Narration of the present state of the Bilbao Trade, ...” y “An humble Answer to a Petition, ...”, en SANTOYO, Julio-César; GONZÁLEZ, Ángel y LOSADA, Luis María. “Documentos para el comercio inglés con Bilbao en el decenio 1640-1650”, *Estudios Vizcaínos*, año IV, números 7 y 8 (1973), pp. 253-283.
- <sup>64</sup> Según los autores del memorial “An Humble Answer...”, que contestaba al escrito por los ingleses de Bilbao titulado “A Brief Narration of the Present State of the Bilbao Trade...” la razón por la cual ahora la mayor parte de la lana se enviaba a Holanda residía en que el precio a que se vendía en las Provincias Unidas era mucho mejor que el fijado en Inglaterra, por lo que encontraba mejores salidas. A su vez, la causa que producía esta diferencia de precios de la lana se encontraba en la forma poco convencional de su adquisición en España: la mayoría de las lanas eran enviadas a Holanda por cuenta de españoles, genoveses y portugueses, asentistas residentes en Madrid, con cuyas transacciones proveían al rey de dinero en Flandes, cosa que no podían hacer los comerciantes ingleses particulares. Los primeros adquirían grandes cantidades de lana sin lavar, adelantando incluso hasta 40.000 ducados como garantía para asegurar la provisión.
- <sup>65</sup> KEPLER, J. S. “Fiscal aspects of the English carrying trade during the Thirty Years War”, *The Economic History Review*, new series, 25, 2 (1972), pp. 261-283.
- <sup>66</sup> FARNELL, J.E. “The Navigation Act of 1651: The First Dutch War and the London Merchant Community”, *The Economic History Review*, second series, 19 (1974), pp. 439-457. Sobre el mercantilismo y la pugna por el dominio del comercio mundial durante estos años, consúltese HECKSCHER, E. F. *La época del mercantilismo*, México, 1943. Véase también WALLERSTEIN, Immanuel. *El moderno sistema mundial. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, Madrid, Siglo XXI, 1984.
- <sup>67</sup> “Relación del estado de Inglaterra, deducida desde el principio de sus movimientos hasta el año de 1656. Por don Alonso de Cárdenas, embajador de España”. BNM, Mss. 8.687.
- <sup>68</sup> INCHAÚSTEGUI, J.M. *La gran expedición inglesa contra las Antillas Mayores. El plan antillano de Cromwell, 1651-1655*, México, 1958. pp. 264-268 y 339-340; FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Armada*

*Española. Desde la Unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, Vol. V, Madrid, 1885-1903, pp. 19-55; TAYLOR, S.A.G. *The Western Design: An Account of Cromwell's Expedition to the Caribbean*, Kingston, 1969. También puede verse HARING, C. H. *Trade and Navigation between Spain and the Indies. In the time of the Hapsburgs*, Cambridge, 1918, pp. 244-246. Una relectura contemporánea de la toma de Jamaica, en ROBERTSON, James. "Re-writing the English Conquest of Jamaica in the late Seventeenth Century", *The English Historical Review*, CXVII, 473, 2002, pp. 813-839.

<sup>69</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española. Desde la Unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1885-1903, 9 vols., 5, pp. 22-30. HARING, *Trade and Navigation*, *op. cit.*, pp. 246. GOODMAN, David. *Spanish Naval Power, 1589-1665. Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, pp. 27-28.

<sup>70</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española*, *op. cit.*, pp. 31-44; HARING, *Trade and Navigation*, *op. cit.*, pp. 244-247; HARING, *The Buccaneers*, *op. cit.*, pp. 85-112.

<sup>71</sup> La pragmática de 1656 que da lugar a la conocida "represalia de Cromwell" en que Su Majestad manda prohibir el trato y comercio en todos sus reinos y señoríos con los de Inglaterra, Irlanda y Escocia, y otras cosas contenidas en ella, en AHN, Consejos, libro 1.241, ff. 112-117.

<sup>72</sup> Hay que hacer notar, sin embargo, que aunque la pragmática se dio en abril de 1656, el embargo se había decidido varios meses antes, pues ya a comienzos de septiembre de 1655 se comisionó a los virreyes, gobernadores y corregidores para llevar a cabo la represalia en todos los territorios de la Monarquía. En años sucesivos se continuó comisionando ministros de acuerdo con las necesidades de cada momento y cada plaza.

<sup>73</sup> Ver apéndice correspondiente.

<sup>74</sup> Véanse los trabajos de BETHENCOURT MASSIEU, Antonio. "La crisis del vino de Canarias en el ámbito atlántico", en FERNÁNDEZ ARMESTO, Felipe (et. al.) *Canarias e Inglaterra a través de la Historia*. Las Palmas, 1995, pp. 69-99; y STECKLEY, George F. "La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVII: relación angloespañola en un comercio de lujo." *Aguayro*, 138 (1981), pp. 25-31.

<sup>75</sup> Me refiero a *The Letters of John Paige*, London Merchant, 1648-1658. Edited by George F. Steckley. London Record Society, 1984.

<sup>76</sup> AGS, Estado, legajo 2.989.

<sup>77</sup> Véase GUERRA CABRERA, Juan Carlos. *Un mercader inglés en Tenerife en el siglo XVII. Biografía de Marmaduke Rawden*, Tenerife, 1994. Sobre el comercio inglés en Canarias puede verse MORALES LEZCANO, Víctor. *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, Tenerife, 1970, pp. 36-85.

<sup>78</sup> McLACHLAN, J.O. *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750. A Study of the influence of commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the first half of the eighteenth century*, New York, 1940 (segunda edición, 1974), pp. 1-29.

<sup>79</sup> STRADLING, Robert. *Europa y el declive de la estructura imperial española, 1580-1720*, Madrid, Cátedra, 1983, pp. 219-223.

<sup>80</sup> HERRERO SÁNCHEZ, Manuel. *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid, CSIC, 2000, pp. 345-346.