

ATAQUES NAVALES ISABELINOS A LA FLOTA DE INDIAS EN EL ATLÁNTICO

ELIZABETHAN MARITIME ATTACKS TO THE SPANISH WEST INDIES FLEET IN THE ATLANTIC

*Nicolás González Lemus**

RESUMEN

En sus ansias de riqueza, España estableció un sistema económico monopolista en el Nuevo Mundo que dependía en gran medida de sus flotas. Las naves llevaban artículos para desembarcar en los puertos del Caribe y volvían cargadas de plata y materiales preciosos de diferentes lugares. A partir de 1561, con pocas excepciones anuales, dos flotas, *La Nueva España* y *La Tierra Firme*, zarparían de los puertos de la península ibérica, navegaría por la costa africana hasta llegar a las islas Canarias y a continuación emprenderían rumbo oeste aprovechando los vientos favorables. Las rutas marítimas a las Indias occidentales estaban permanentemente amenazadas por las inclemencias del tiempo y asaltos piráticos en alta mar. Sobre todo la travesía de regreso, donde se añadía los cayos de Florida. A menudo la flota, a lo largo del viaje a España, en tiempos de guerra, declarada o no, algunos gobiernos europeos encargaban a buques mercantes que cometieran actos hostiles, que en algunas circunstancias habrían sido calificados de piratería.

PALABRAS CLAVE: vino, viajero, expediciones, navegantes, británico, inglés, Teide, Canarias, África, América, Azores.

ABSTRACT

In its rush for wealth and richer, Spain established an monopolistic economic system in the New World that depended mainly on its fleets. Their ships carried goods that would be affloated in the ports of the Caribbean and returned to Spain laden with silver and other precious goods from differents ports of the extensive Spanish Empire in America. As from 1561, with few exceptions, every year two fleets, the “Nuena España” and yhe “Tierra Firme” would sail from Spanish mainland portsdown the cost of West Africa to the Canary Islands, they would then using the Trade Winds to read West across the Atlantic. The maritime router to the West Indies were permanently menaced by storns and by pirate attacks, especially on the journey home back to Spain of course also by the reefs off Florida. Often on the journey home in wartime, declared or undeclared, foreign powers contract merchant ship to commit hstile acts, that in some cases could be classified as piracy. Wen did these attack start to the “Flota de Indias”? Where did they normally take place, and in what area of the enormous Atlantic Ocean? Who were the main actors in these attacks?

KEYWORDS: wine, voyager, expeditions, navigators, British, English, the Teide, tHe Canary Islands, Africa, America, Azores.

INTRODUCCIÓN

La estrategia de Inglaterra en tiempos de guerra era realizar ataques para obtener un botín, saquear los tesoros del enemigo, apropiarse de su cargamento. Cruentos fueron los ataques a las flotas de Indias emprendidos por Isabel I durante la guerra mantenida contra España. Durante el conflicto entre las dos naciones, la política de Isabel fue atacar al imperio de Felipe II donde más le dolía: las finanzas. ¿Cómo? Atacando a los galeones de la flota del Caribe cargados de plata y tesoros pata impedir que llegaran a destino. Estrictamente hablando, las acciones eran puramente piráticas, y para España sus actores eran unos vulgares piratas, pero al tener el beneplácito de la reina, sus actores estaban lejos de ser considerados piratas, todo lo contrario,

*Profesor de Historia Económica del Turismo en Canarias. Escuela Universitaria de Turismo Iriarte. Universidad de La Laguna, Calle Suecia. 38300. La Orotava. Tenerife. España; Teléfono: +34922332390; Correo electrónico: musle@nicoláslemus.es

en Inglaterra eran considerados unos patriotas, valientes caballeros. Algunos eran *lores* y a otros se les concedió el título de *sir* después de sus hazañas:

Los piratas ingleses comenzaron a hostigar el monopolio que establecieron las Coronas de España y Portugal en el Nuevo Mundo, bajo el reinado de Isabel I, tras el comienzo de la guerra entre España e Inglaterra en 1585. Sin embargo, en los primeros años de su reinado, la soberana inglesa trató sinceramente de reducir al orden a sus hombres de mar, pero el hábito de la piratería se había arraigado demasiado durante siglos para ser extirpados tan fácilmente. Además, se había hecho un negocio vasto y complicado con intereses en todo el territorio desde Dorset a Ferry.¹ El grueso de todo el negocio pirático lo formaba los poderosos hacendados, que hacían a la vez de depositarios y de administradores de la ley en sus dominios. El sentimiento local estaba en su favor. El pequeño propietario, porque recibía una renta extraordinaria en su ancón, o caleta, y los pequeños funcionarios de los puertos porque recibían sueldo durante tanto tiempo por hacer la vista gorda ante delitos de este orden, que comenzaron a considerarlo como el ingreso principal de su oficio. Las crónicas inglesas están llenas de ejemplos, como el del alcalde de Southampton, sobornado por los grandes traficantes de la ciudad, que comerciaban en géneros robados. Este puso en libertad a varios piratas que habían sido cogidos con las manos en la masa. Muchos otros alcaldes, tenientes de puerto e inspectores delegados de Aduanas se hallaban casi abiertamente en connivencia con los piratas.² También participaban almirantes, altos oficiales de la armada, *lores* y tenientes. La reina Isabel I era, en general, muy severa con los piratas que operaban en aguas inglesas, pero era más indulgente con los que se aventuraban al extranjero. A medida que aumentaba la hostilidad nacional hacia España no solo se hacía la vista gorda acerca de las agresiones a los españoles sino que también participaba económicamente en las operaciones.

La piratería en tiempo de guerra había sido siempre sancionada por el Estado, pero bajo su reinado fue consentida incluso en tiempo de paz. Como resultado de este estímulo extraoficial no solo fue saqueada mucha riqueza a España, sino que a su vez se desarrolló una clase de marinos luchadores que habían de salvar a Inglaterra en sus necesidades, abatiendo a su principal enemigo y que hicieron de ella la reina de los mares. Inglaterra era consciente de que los metales preciosos del Nuevo Mundo se habían convertido en el elemento vital para el poderío militar español. Evitar su destino se convirtió en un objetivo militar. Y a estas alturas, la reina Isabel I y sus halcones de mar sabían perfectamente las rutas de ida y vuelta a América de las flotas españolas. A partir de la ordenanza del 18 de octubre de 1564,³ la Corona hispana comenzó a preparar formalmente las rutas de las flotas que transportaban los tesoros.

La organización de las flotas presentaba problemas considerables. Dos flotas partían anualmente hacia el Nuevo Mundo. En circunstancias ideales, la primera abandonaba Sevilla en abril o mayo, para primero realizar una travesía de entre diez y doce días hasta las islas Canarias. Aquí hacían aguada y conseguían víveres. Además, reparaban los posibles daños que tuvieran las embarcaciones y cargaban cualquier clase de mercancías no prohibidas con carácter general por la Corona.⁴ Luego, «La Flota», así llamada, se dirigía hacia las Antillas, siguiendo los vientos alisios. Después de aproximadamente un mes, tocaba tierra en la isla de Dominica, en el mar del Caribe, o en una de las islas vecinas, antes de repostar en Puerto Rico. El viaje continuaba hasta San Juan de Ulúa, pequeña isla en la que se ubicaba una antigua fortaleza construida en 22 de abril de 1519, frente a la ciudad y puerto de Veracruz en el golfo de México.

Por su parte, los buques enviados a América del Sur, la flota de «Tierra Firme», abandonaban Sevilla en julio o agosto, y seguía la misma ruta transatlántica que la flota antes descrita. Desde las Antillas viraban hacia el sur en dirección a Cartagena de Indias, hoy en Colombia. A continuación, los cargamentos que se dirigían al Perú se trasladaban a la localidad de Nombre de Dios, en Panamá, donde serían desembarcados para su transporte a través del istmo. Desde la localidad panameña, reatas de mulas acarrearán las mercancías del Perú hasta la ciudad de Panamá, situada en la costa pacífica. La ruta, que en parte seguía el valle del río

Chagres, al oriente de Panamá, recibía el nombre de “Camino de las Cruces” por los cientos de tumbas que lo jalonaban. Desde Panamá, todo se volvía a cargar en un convoy con destino al Callao, el puerto de Lima. La acción de vientos del sur y de una potente corriente antártica suponía que la flota del Callao normalmente tardaba cuatro o cinco meses en llegar a su destino.⁵

El viaje de regreso desde el Callao hasta Panamá solía durar únicamente tres semanas, pero ahora los navíos iban cargados de metales preciosos. En Panamá, había que poner todo a lomos de mulas para cruzar el istmo. Cuando los buques fondeados en Cartagena se enteraban de la llegada de la flota del Callao, regresaban a Nombre de Dios para recibir su carga. Los galeones fuertemente armados que hacían de escolta transportaban tanta plata como podían, estabilizando a menudo sus cascos con lingotes de plata, pero sin demorarse en puerto. Los barcos del tesoro volvían a reunirse con los galeones de guerra de su escolta en Cartagena, antes de partir hacia La Habana para allí encontrarse en marzo con la flota procedente de México. Desde La Habana, la flota del tesoro resultante cruzaba los estrechos de Florida y seguía la corriente del golfo hasta unos 40° latitud norte, antes de virar hacia el este en dirección a las Azores —entonces bajo dominio hispano después de 1580— una travesía que normalmente duraba alrededor de un mes. Para desplazarse desde este archipiélago hasta Sanlúcar de Barrameda se precisaban otras tres o cuatro semanas. Las últimas etapas del viaje eran las más peligrosas, porque los piratas solían aguardar cerca de las Azores y frente al cabo San Vicente. Aquí radicaba el principal peligro. En las Azores, la flota y sus escoltas estaban solas, pero, cuando se acercaban a su destino, las autoridades enviaban con frecuencia más buques de guerra a la zona del cabo San Vicente si se enteraban de que la flota venía de camino, pero ante el posterior poderío de la flota inglesa, fue prácticamente ineficaz. Desde la guerra de 1585 hasta 1604 entre España e Inglaterra esta área fue un hervidero de piratas ingleses. Las Azores, al estar más al occidente del océano Atlántico, más alejadas de la Corona, las hacían más difícil de defender.

Portugal había organizado la ruta de Guinea, de gran importancia económica para su propia economía y la de Europa. Consistía en el comercio de tres géneros muy lucrativos de procedencia africana. En primer lugar la malagueta, un especie de pimienta de África, que exportaban los portugueses a los centros distribuidores de los Países Bajos. En segundo lugar, los esclavos negros que llevaban a América; y, finalmente, el oro, la más buscada y apreciada de las mercancías.⁶ Sin embargo, mientras que España organizó un sistema de flota para proteger a sus navíos en sus rutas, para combatirlos, Portugal descuidó la creación de un sistema efectivo de defensa después de la consolidación del monopolio en África occidental entre los años 1480 y 1530, lo que permitió que los intrusos franceses causaran muchos daños en aguas africanas antes que los ingleses.⁷ Más de 300 barcos portugueses fueron capturados por piratas y corsarios franceses entre 1500 y 1531. Jean Fleury, uno de los mayores corsarios franceses que asoló la flota portuguesa a lo largo de toda la costa africana,⁸ también asaltó en 1522 tres barcos que Hernán Cortés había despachado con los más finos tesoros del palacio de Moctezuma (México) y atacó Las Palmas de Gran Canaria el mismo año, razón por la cual se agilizaron las medidas, como la Real Célula del emperador de julio de 1528, autorizando a los canarios armarse en corso para combatir a los franceses y moros.⁹ La guerra de España contra Francia por la cuestión italiana y las alianzas religiosas, enfrentamientos hispano-franceses que terminaron por la paz de Vaucelles de 1556, aunque se trataba de una tregua de cinco años sobre la base del *statu quo* en el momento inicial de la guerra, hicieron que la mayoría de los ataques a las islas estuvieran protagonizados por los franceses. Siguiendo al profesor Rumeu de Armas, la mayoría de los ataques piráticos registrados en las islas en estos primeros momentos hasta los años 1570 fueron realizados por naves franceses y por corsarios berberiscos.¹⁰

Sin embargo, durante la primera mitad del siglo XVI apenas existió piratería inglesa en territorios hispanos. Las buenas relaciones entre España e Inglaterra disipaban todo sentido de ella. Esa amistad, salvo algunos altibajos, se haría más estrecha con el casamiento de María Tudor y Felipe II, esto lo convierte en uno de los períodos de máxima cordialidad que haya tenido jamás Inglaterra con España.¹¹ Los barcos ingleses que se acercaban a los puertos isleños —a veces flotas de dudosa rectitud— no demostraban hostilidad alguna ni hacia sus puertos ni hacia su población, ya que se limitaban a realizar aguada y comerciar, abandonando al poco tiempo la rada.

EL CONTEXTO HISTÓRICO. LAS AZORES COMO NUEVO ESCENARIO DE LAS ACCIONES PIRÁTICAS

La armonía de intereses entre Inglaterra y España se mantuvo relativamente bien desde la mitad del reinado de Enrique VIII y después con más razón a raíz del matrimonio de Felipe II con María Tudor, reina de Inglaterra desde el 25 de julio de 1554. Pero las relaciones comenzaron a tensarse tras la crisis originada con la llegada del duque de Alba a los Países Bajos (agosto de 1567) para sofocar la rebeldía iniciada en el año anterior por los rebeldes protestantes apoyados por Isabel I, y el desastre de la tercera expedición comercial de John Hawkins en San Juan de Ulúa (septiembre de 1568). La respuesta inglesa no se hizo esperar. Como represalia procedió a la incautación del dinero que, transportado en una nao y cuatro zabras, estaba destinado a cubrir los gastos de Flandes.¹² Aunque parecía inminente la ruptura de relaciones, ninguno de los dos monarcas estaba por ella, incluso a pesar de las tropelías de Francis Drake en las posesiones españolas en la década de los setenta. Pero casi simultáneamente a las incursiones de Drake con el apoyo de la monarquía isabelina, el papa Gregorio XIII organizó una expedición con el propósito de apoyar a sus compatriotas que, a las órdenes de James Fitzmaurice, pretendían desposeer a la reina Isabel de la Corona de Irlanda, para lo cual portaba la correspondiente bula papal. A la altura de Galicia, los expedicionarios procedentes de Civitavecchia sufrieron los efectos de un temporal que les obligó a tomar puerto; allí fueron reforzados con voluntarios españoles, siendo finalmente trasladados a Irlanda en ocho naos y cuatro pataches a cargo de Juan Martínez de Recalde. Una vez desembarcada la tropa en Smerwick —unos setecientos hombres entre italianos, emigrantes irlandeses y españoles— Recalde regresó a España. Los invasores fueron sitiados por el gobernador inglés lord Grey, a la vez que eran bombardeados desde la mar por un escuadrón a cargo de sir William Winter. Sin esperanzas de recibir ayuda de los irlandeses sublevados, la guarnición se vio forzada a capitular el 9 de noviembre de 1580. La casi totalidad de los prisioneros serían decapitados por orden del gobernador.¹³

La reina no lo pensó más y visitó el navío *Golden Hind* en abril de 1581, sentó a Drake a su mesa y lo armó caballero. Fue uno de los más graves desafíos al rey Felipe II, aprovechando el momento en que no podía responder al desplante pues estaba ocupado en lograr la unión de España y Portugal, que se alcanzaría tras las cortes de Thomar (1581) y las campañas de Alvaro de Bazán en las Azores (1582 y 1583).¹⁴

Ya en 1585 parecía que el entendimiento entre las Coronas inglesa e hispana era imposible. Los actos hostiles entre ambas partes se intensificaron, iniciándose con una cadena de incidentes que comienza con la expulsión del embajador español en Londres, Bernardino de Mendoza, tras descubrirse su protagonismo en una conspiración contra la reina Isabel I. El embargo de buques y mercancías inglesas en 1585 y las noticias que llegaban a la corte inglesa sobre la preparación de una gran armada de más de 800 navíos presumiblemente dirigida a Inglaterra convencieron a la soberana británica para dar una adecuada respuesta militar, como fue la expedición de Francis Drake a las Indias occidentales en los años 1585 y 1586. En esta escalada de la tensión, la reina británica ayuda a los rebeldes holandeses con la intervención de una fuerza expedicionaria inglesa comandada por el duque de Leicester amparada por el acuerdo alcanzado entre Isabel I y los Estados Generales por la que esta se erigía en protectora de los Países Bajos. Se trataba de unas abiertas acciones de guerra que rompían los límites de la guerra encubierta que se había mantenido hasta entonces.¹⁵ A ello se suma la ejecución de María de Escocia en 1587 acusada de conspirar contra la reina.

Convencido Felipe II de que una intervención indirecta resultaba tremendamente difícil al haber sido desarticuladas cuantas tramas de la oposición católica a Isabel I, al tiempo que las actividades desestabilizadoras en Irlanda habían sido unos auténticos fracasos, y convencido, a la vez, que con semejantes actos de provocación de la soberana inglesa estaba legitimada una intervención militar, organizó una gran armada y obtuvo la necesaria aprobación de Roma, que además aportó recursos para formar dicha armada, con la intención de invadir Inglaterra. El intento de invadirla lo llevó a cabo en 1588. Fue un fracaso. La reacción de Isabel I al percatarse de la magnitud del fracaso español vino enseguida. Además de ciertos preparativos para liberar Portugal y reinstaurar al depuesto don Antonio y armar de nuevo a Drake para hostigar la Coruña, Cádiz y Lisboa, aumenta sus acciones sobre las flotas españolas de Indias a su regreso a

la península. En efecto, como el regreso de la flota de Indias era mucho más peligroso que la ida, los piratas solían aguardarla cerca de las Azores. Aquí radicaba el principal peligro. Es verdad que el peligro se extendía a todo el Atlántico, pero iba en aumento cuando se acercaban a las Azores. La flota y sus escoltas estaban solos, y aunque cuando se acercaban a su destino las autoridades enviaban con frecuencia más buques de guerra a la zona, era difícil hacer frente al poderío de la flota inglesa, buques más ligeros y cañones más rápidos en el disparo. Desde la guerra de 1585 hasta 1604 entre España e Inglaterra este área fue un hervidero de piratas de su majestad. El objetivo de la reina era asaltar la flota de Indias durante su regreso a Europa para apoderarse de su cargamento, a la vez que se trataba de interceptar el oro y la plata procedente de las Américas para impedir a España sufragar con ellos los gastos de la guerra en Flandes, y de apoderarse de las especias y mercancías. Las islas y las aguas de las Azores se convirtieron en el centro de la piratería inglesa en el Atlántico. El estar más al occidente del océano Atlántico, más alejadas de la Corona, las hacían más difícil de defender.

JACOB WHIDDON, UN EMPLEADO DE WALTER RALEIGH

Uno de esos piratas que actuaron muy temprano en las islas portuguesas bajo dominio hispano fue Jacob Whiddon. El inglés Whiddon, hombre de confianza de Walter Raleigh, actuó como pirata en el Atlántico y en el Caribe, al que Raleigh consideraba valiente y de honor. Precisamente con el hermano de Raleigh, Carew, realizó viajes en el *Hope*, en la expedición a las Indias occidentales de 1578 de Humphrey Gilbert, otro medio hermano de Raleigh. Hakluyt recoge el viaje realizado por Whiddon en 1585 a las Azores escrito por John Evesham. En la batalla de la Armada española de 1588 fue comandante del *Roebuck* de Walter Raleigh, buque que acompañó a los barcos de Francis Drake, y con el *Pilgrim* del mismo dueño, en 1590 capturó, junto con George Raymond, un barco procedente de Brasil con una valiosa carga.

Según Haluyt, Jacob Whiddon realizó el viaje a las Azores con dos pinazas, la *Serpent*, de 35 toneladas, y la *Mary Sparke*, de 50 toneladas, ambas pertenecientes a Walter Raleigh. Partió de Plymouth el 19 de junio de 1586. Se dirigió primero a la costa de España y desde allí a las islas Azores. Por el camino Jacob Whiddon capturó un pequeño barco cargado de zumaque y otras mercancías, en el cual viajaba el gobernador portugués de la isla de São Miguel con otros portugueses y españoles. Su picaresca no tenía límites. Cuando Whiddon navegaba de la isla de la Graciosa hacia Terceira sus buques desplegaron la bandera blanca en el mástil principal para dar a entender que bien podrían ser españoles. Pero cuando los ingleses tenían a los isleños a tiro, arriaron la bandera blanca y colocaron la insignia de San Jorge y los naturales huyeron tan rápido como pudieron, pero todo fue en vano. La flota inglesa era más rápida y les dio captura, sin embargo, les dio tiempo de tirar por la borda cartas y mapas náuticos del estrecho de Magallanes con trazados de las rutas a los mares del Sur, que inmediatamente los ingleses recogieron. Encontraron a bordo a Pedro Sarmiento, el gobernador del estrecho de Magallanes, al cual llevaron a Inglaterra y entregaron a la reina Isabel I.¹⁶

Después de esto, mientras merodeaban por las aguas de las islas, localizaron otra embarcación a la cual dieron persecución. Fue capturada y cuando suben a bordo comprobaron que estaba cargada de pescado capturado en Cabo Blanco. Whiddon se quedó con la mercancía y dejó que el buque continuara su ruta.

Pero al siguiente día divisaron dos naves, un barco y una carabela, y el encuentro estuvo salpicado de serios incidentes. Los ingleses les dieron persecución. Las naves españolas se dirigieron apresuradamente a la isla de la Graciosa, donde anclaron y se sintieron protegidos por el fuerte que defendía la isla. Los marinos lograron tomar tierra y algunos ingleses también. El fuego y las piedras sobre los ingleses fueron tan intensos que tuvieron que retroceder. Pero los españoles dejaron solamente un centinela en sus naves y los ingleses lograron subir a ellas. Cortaron los cables y las poleas del barco. Mientras algunos ocuparon las naves otros se acercaron a la orilla y lograron hacer lo mismo con la carabela.

Los ingleses decidieron regresar a Inglaterra con los barcos capturados y los prisioneros españoles y portugueses, excepto Pedro Sarmiento y otros tres altos mandos, además de dos negros, a los cuales dejaron sin señales de tierra a pan y agua suficiente para diez días. Cuando se disponían a organizarse para la travesía de regreso, Whiddon pudo contar que ahora su flota

era de 24 velas, dos de gran tonelaje, 1.200 y 1.000, y 10 galeones y el resto barcos y carabelas cargados de tesoros, especias y azúcar.¹⁷

Al llegar a Southampton los marinos se encontraron con el propietario, Walter Raleigh, el cual distribuyó entre la tripulación la parte proporcional del botín, que, según John Evesham, consistía fundamentalmente en azúcar, colmillos de elefantes, cera, pieles y madera de Brasil.

LORD THOMAS HOWARD CONTRA LA FLOTA DE INDIAS

Sin embargo, el viaje de Thomas Howard se realizó después de la derrota de la Armada española en 1588. Thomas Howard, hijo del cuarto duke de Norfolk, fue educado en St. John's College, Cambridge, con sus hermanos Phillip y William. Sancionado en el tiempo de la ejecución de su padre, sus derechos fueron restaurados en 1584. Howard acompañó como voluntario a la flota enviada contra la Armada española y por su valor en la lucha fue nombrado lord High Admiral el 25 de junio de 1588. El 5 marzo de 1591 fue señalado comandante de un escuadrón para atacar los buques españoles con el tesoro en las Azores procedentes de las Américas.

Los barcos salieron de Londres. Las referencias las obtuvo Richard Hakluyt de una carta enviada desde Plymouth el 24 de octubre de 1591 por los capitanes Thomas Bromley, Richard Staper, otro apellidado Cordall y Robert Flicke, encargado de escribir el viaje. En esta carta no se menciona el número de barcos empleados ni el nombre de los barcos.¹⁸

Pusieron rumbo a las Azores el 12 de agosto de 1591. Cuando se encontraban todavía por los mares de Portugal el 30 de ese mes encontraron el *Red Rose*, cuyo capitán Royden, con anterioridad llamado el *Golden Dragon*, que informó de 50 barcos de la Armada española que habían salido para las islas. El 4 de septiembre Howard llegó a la isla de Terceira y estuvo rondando alrededor de las aguas del archipiélago por espacio de cuatro días, en los que no encontró ningún barco. Pero una noche el bote *Centurion* se alejó de popa y al día siguiente desapareció. Los mandos decidieron separar la flota para buscarlo y en el supuesto de extravío de algunos se encontrarían en la isla de Flores. El 14 por la mañana encontraron al *Centurium* que informó que el 12, el mismo día que se perdió, se había encontrado con 25 barcos de la flota de Indias.

La misma noche decidieron echar ancla entre las islas de Flores y Corvo. Por señales de banderas se convocó un consejo de capitanes y tenientes en la nave de almirante al amanecer. Se decidió enviar unos botes a la orilla para suministrarse de agua suficiente, salir hacia el sur de las Azores y caer sobre la flota de Indias y en caso de pérdida o fracaso dirigirse al cabo de San Vicente.

El 19 de septiembre intentaron dirigirse a la isla de Terceira, pero la fuerte tormenta les impidió arribar en ella. Sin embargo, se acercaron lo suficiente y se pusieron en fila para esperar a los barcos de la flota de Indias, que se había separado a causa de la misma tormenta. Cuando la tuvieron a la vista, el barco del almirante y otros dos barcos dieron persecución a las naves españolas. Hicieron un ataque y lograron que uno se rindiera, un barco portugués cargado de pieles, zarzaparrilla y añil. En este instante divisan otro barco al cual le dan captura antes de llegar la noche. Se llamaba el *Concepción*, cuyo comandante era Francisco Spínola, y estaba cargado de cochinilla, pieles y seda. Pero el barco quedó tan dañado que el 21 del mismo mes empezó a subir el agua y a pesar del bombeo para achicarla y evitar su hundimiento, poco a poco dejaba de mantenerse a flote y se hundió definitivamente. Los ingleses sacaron precipitadamente los 42 cofres de cochinilla y toda la seda y las pieles del *Concepción*, abandonado en el mar hasta su desaparición definitiva bajo las aguas.

El otro barco que capturaron y llevaron al muelle fue el *Nuestra Señora de los Remedios*, a cuyo frente estaba el capitán Francisco Álvarez, cargado con 16 cajas de cochinilla, sedas y 4.000 ristras de pieles. Cuando comenzaron a descargar las mercancías avisaron a Howard. Inmediatamente empezaron a cargar en sus barcos los botines y a todos los prisioneros españoles, cacheándolos uno a uno. El valor de lo sustraído era de 2.129 pesos. A continuación comenzó un cierto desorden entre la tripulación inglesa, pues insistía que fuera repartido entre todos el botín. El maestro superior se negó a satisfacer esta demanda y leyó bajo el mástil central del barco el acuerdo confirmado por el *Lord Treasure* y el *Lord Admiral* que consistía en

la responsabilidad de llevar todo lo sustraído al puerto base. En este momento se amotinaron. Insistieron que cogerían todo el botín y asaltarían la cabina de mando para ocuparla si no atendía sus peticiones. Al verse que estaban seriamente dispuestos a realizar su amenaza, el mando se vio forzado a ceder por miedo a que el gran número de prisioneros españoles aprovecharan la ocasión para rebelarse. Se accedió a la demanda para apaciguar el malestar de los marinos. Un intento de levantamiento de los prisioneros fue rápidamente abortado por la tripulación.

Mientras Howard partía de regreso, les llegaron las últimas noticias de que el general de la Armada de España había salido a la mar para unirse a su flota que estaba en el Caribe y debía permanecer en Terceira hasta el 15 de octubre esperando por los seis *pataches* con siete u ocho millones del tesoro real. Si no era así, ellos debían esperar hasta enero a que llegara el de La Habana, o hasta nuevas órdenes del rey de España. Antes de llegar a la isla de Flores la flota de Indias había perdido 11 barcos, entre los cuales estaba el del almirante. No hubo ningún superviviente. También se perdieron barcos a consecuencia de las tormentas entre Terceira y Flores.

En la noche del 11 de octubre la flota de Thomas Howard llegó a Plymouth. A los pocos años de su regreso de las Azores Thomas Howard ganó la confianza de la Corona. Se le concedió el 23 de abril de 1597 la Order of The Garter (la Orden de la Jarretera), es la orden de caballería más importante y antigua del Reino Unido establecida en 1348 por el rey Eduardo III. Por su habilidad y coraje llegó a ser uno de los favoritos en la corte de la reina Isabel I. Precisamente le nombró "Barón Howard de Walden". Llegó a ser lord lugarteniente de Country Cambridgeshire y de la Isle de Ely en 1598. Incluso después de la muerte de la reina, Howard siguió gozando de la credibilidad en la corte.

THE EARL OF CUMBERLAND

El tercer conde de Cumberland, George Clifford, protegido de la reina y uno de los más ricos de Inglaterra, participó en la guerra contra la Armada española en 1588. Organizó y condujo muchas expediciones contra los españoles. Una de ellas fue en 1586. Envío tres barcos y una pinaza bajo las órdenes de los capitanes Robert Withrington y Christopher Lister para realizar la misma ruta de Francis Drake, esto era cruzar el estrecho de Magallanes y realizar en pillaje en la costa occidental de América del Sur. Sin embargo, los capitanes no alcanzaron el estrecho y regresaron con algunas presas sin valor capturadas frente a las costas de Brasil.

Nada contento el conde Cumberland con el viaje, después de la batalla de 1588 organizó un viaje a las Azores contra la flota de Indias. Tenemos conocimiento de la narrativa de este viaje por Richard Hakluyt.¹⁹ Fue relatado por el matemático y cartógrafo Edward Wright, por decisión expresa de la reina Isabel I. La reina pretendía que realizara estudios de la navegación, comenzando con el de Cumberland a las Azores para la captura de los galeones procedentes de Indias. La ruta de la expedición fue utilizada para trazar el primer mapa según el proyecto de Wright, publicado con el título de *Certaine Errors*,²⁰ en 1599, el mismo año que se elaboró el primer mapa del mundo en Inglaterra.

La flota organizada por Cumberland consistía en cuatro buques. El *Victory*, donde viajaba Wright, perteneciente a la Armada Real de la reina, de 800 toneladas que cargaba 32 cañones y 400 hombres entre marineros y soldados, además de algunos caballeros voluntarios; el *Meg*, el *Margaret* y una pequeña carabela. Partieron de Plymouth el 28 de junio de 1589, acompañados por los capitanes Christopher Lister, Edward Caerles, que había sido capitán del *Hope* en la expedición de Francis Drake contra Santo Domingo y Cartagena, William Monson, Henry Long y otros.

Mientras se dirigían hacia el sur tomaron tres barcos franceses. Uno se lo llevaron con ellos, pero como aún estaban cerca de Plymouth los otros dos los enviaron a Inglaterra con todas sus cargas.

Lo primero que hicieron los ingleses cuando ya entraban en aguas españolas, como era usual en ellos, era colocar en el mástil principal la bandera española para engañar. Cuando Cumberland y sus hombres llegaron a las Azores se encontraba anclado en la isla de Terceira John Huighen van Linschoten, que fue testigo de los hechos ocurridos allí²¹. Cuando el conde

llegó a la isla de Santa María tomó agua fresca y otras vituallas, pero los habitantes no lo soportarían e hirieron al conde y a unos siete de sus hombres y los obligaron a partir sin haber podido tomar nada. El enfado que cogió fue tan grande que decidió dirigirse a la pequeña isla de la Graciosa, donde desembarca en persona con unos ochos hombres y exige que se le facilite bestias, carne de ave y otras vituallas, además de vino y agua. Todo fue entregado sin demora por los habitantes. Los ingleses se fueron sin hacer daño. Los portugueses agradecieron la actitud mostrada.

Por la tarde del 10 de septiembre de 1589 divisaron la isla de Faial. Cumberland envía un mensaje con el capitán Lister, una persona de la Graciosa, que el capitán Monson había tomada con anterioridad y otros hombres. Lister se encontró con algunos habitantes que habían partido a su encuentro en un bote. En el mensaje se les comunicaba que bien les permitiera tomar posesión de la plataforma del puerto cuando él y sus acompañantes se acercara y les permitiera estar por algún tiempo sin molestarles, o se enfrentarían a la posibilidad de la guerra. Con este mensaje los isleños regresaron a la orilla, pero los mandos del fuerte fueron contrarios a tales peticiones por su lealtad y juramento al rey Felipe II. Cumberland dio órdenes a todos sus barcos y botes a tomar posición de ataque. Sin apenas resistencia tomó tierra y caminó a lo largo de la playa, marchó a través de las calles hacia el castillo, que tomó sin apenas prestar batalla alguna. Tiró todos sus cañones al mar y tomó varias carabelas y barcos en el muelle con todas sus provisiones.

Cuando llegaron al pueblo el conde ordenó que ningún soldado o marinero entrara a las casas de la gente, ni realizaran daños de ningún tipo, todo ello fue preservado bajo la vigilancia y protección de soldados ingleses. Pero una parte del pueblo, bien por precaución o debido a la codicia de los ingleses, fue desvalijado y registrado por los soldados y marinos, que apenas dejaron una casa sin inspeccionar. Se llevaron todas las prendas y objetos de valor como cofres de madera, sillas, ropas, abrigos, pendientes, ropas de camas y cosas así. Permanecieron en el pueblo hasta el miércoles por la tarde. Llevaron todas las prendas robadas a sus barcos. Los habitantes estuvieron de acuerdo en pagar 2.000 ducados con oro de la iglesia. El sábado, antes de partir, Cumberland invitó a algunos habitantes a una cena a bordo del *Victoria*, salvo al gobernador Diego Gómez, que solo subió para pagar el rescate.

Luego, Cumberland y sus hombres se dirigieron a la Graciosa. Envío de nuevo al capitán Lister a la orilla para informar a los isleños que solo querían agua, vino, algunas provisiones frescas y que no querían problemas con ellos. Contestaron que ellos no podían dar una respuesta inmediata y que transmitirían al gobernador sus peticiones. En vista de su demora, al siguiente día por la mañana envió a la orilla como unos 50 o 60 hombres en una pinaza, junto con el capitán Davis en el *Margaret* para protegerlos. Cuando los ingleses intentaron tomar tierra, comenzó el fuego de los isleños para impedir el desembarco. Los botes ingleses en fila a lo largo de la orilla intentan buscar un lugar donde puedan desembarcar sin ser alcanzados por el fuego enemigo. Al no encontrar un lugar adecuado para el desembarco se vieron en la necesidad de retirarse. No esperaron a respuesta alguna. Después de alguna negociación, se llegó a un acuerdo para facilitarles a los ingleses 60 toneles de vino, con alguna provisiones frescas, aunque no pudieron darle agua. Debía tomar el vino y los artículos para su entrega en el barco inglés *Weymouth*, anclado en el muelle. El *Weymouth* se acercó al *Margaret* para realizar la operación. Pero el barco de sus compatriotas, que tenía a bordo un rico botín de £16.000, e informó a Cumberland que la flota de las Indias no había pasado y se esperaba su inmediata llegada.

Cumberland estuvo esperando por los alrededores la llegada de la flota, pero el tiempo era bastante malo. Tal día como un jueves por la noche, a unas 3 o 4 leguas de Terceira, divisaron 16 barcos de la flota de las Indias occidentales dirigiéndose hacia la bahía de Angra do Heroísmo, hoy la capital de la isla. Pero la flota inglesa fue incapaz de acercarse por el mal tiempo y entrar en la bahía. El barco francés que habían tomado como presa se perdió de vista y no lo vieron más. Cumberland consideró demasiado arriesgado entrar en la bahía porque estaba protegida por un castillo de 25 piezas de ordenanza y un fuerte con 14 cañones largos.

El jueves 14 de octubre el conde envía un bote hacia Angra do Heroísmo para obtener noticias y ver alguna posibilidad de encontrar un lugar apropiado para anclar, fuera del alcance del fuego del castillo. El bote encontró un lugar, pero si se hubieran acercado allí era lo más

probable que los españoles llevaran sus barcos a la orilla para poner sus viandas y mercancías a salvo. Los barcos ingleses descargaron algunos cañonazos pero no los alcanzaron. Cumberland se alejó hacia el interior del mar. La pinaza regresó y dio la noticia de que la flota española logró seguir su ruta.

La versión de John Huighen van Linschoten difiere de la de Edward Wright. Según el viajero holandés, la flota de las Indias occidentales llegó el 9 de octubre de 1589 a Terceira cargado con cochinilla, pieles, oro, plata, perlas y otras ricas mercancías. Cuando la flota partió de La Habana la componía 50 barcos, pero 11 se hundieron en el canal de Florida por el horrible tiempo y el resto se desperdigaron y separaron por la tormenta. Precisamente al día siguiente llegó otro barco de la misma flota. Nada más llegar a las Azores se encontró con la noticia de que había barcos ingleses por los alrededores del archipiélago. Se pusieron en alerta. El gobernador de la isla cargó dos botes de mosqueteros para ayudar a los barcos amigos. Comenta Linschoten que un barco inglés recibió un cañonazo y comenzó a hundirse hasta que desapareció. Los botes comenzaron a salvar al capitán y a unos treinta marinos, pero ninguna de sus mercancías, las cuales alcanzaban un valor de unos 200.000 ducados en oro, plata y perlas. El resto de la tripulación se ahogó, alrededor de unas 50 personas, entre los que se encontraban reverendos con sus esposas. La reacción de los ingleses fue intentar poner al resto de los barcos y personas a salvo para retirarse. De esa manera el 27 de ese mismo mes de octubre de 1589 la flota puso rumbo desde Terceira hacia Sevilla.²²

Habiendo recibido la noticia de que la isla de Santa María era un lugar de poca resistencia, los ingleses se acercaron a ella. Cumberland envía a los capitanes Lister y Preston en una pinaza con unos 60 o 70 arcabuceros con una carta deseando proveerse de agua fresca, prometiendo no hacerle ningún daño. Como fueron ignorados por los isleños se dirigieron a otra isla, São Jorge. Los capitanes Preston y Manson fueron los encargados de llevar la carta de Cumberland a los isleños, solicitándoles agua fresca y que no les harían ningún daño, como lo prometido a los de la isla de Santa María. Cuando llegaron a la orilla encontraron a los isleños asustados y escondidos entre las rocas. Obtuvieron agua, pero decidieron dejar las Azores y trasladarse a aguas peninsulares.

Así pues, tomaron curso a las costas de España y ahora si tuvieron más suerte. A 29° N y a unas 20° leguas al oeste de Lisboa, tomaron posesión de un barco de 110 toneladas procedente de Pernambuco cargado de 410 cestas de azúcar y 50 quintales de madera brasileña. El capitán Preston se encargó de la operación y transportó a los prisioneros al *Victory*. Cuando todavía estaban organizando la distribución de los prisioneros divisan a una latitud 38° 30' N y alrededor de unas 60 leguas al oeste de Lisboa un barco originariamente de Brasil cargado de azúcar. Se trataba de un barco de 300 o 400 toneladas procedente de San Juan de Ulúa con una carga de 700 pieles secas, valorado en 10 chelines la pieza, seis cestas de cochinilla, cada cesta pesaba 100 libras y cada libra con un valor de £1 6s 8d., paquetes de mercancías de China, como algunos platos, y monedas de plata. El capitán era un italiano.

A 39° N y 46 leguas al oeste de Lisboa tomaron la última presa. Se trataba de uno de los 16 barcos que los ingleses habían visto llegar a la bahía de Angra do Heroísmo en la isla de Terceira el 8 de octubre. Algunos de los prisioneros del barco declararon que el gobernador de Terceira hizo descargar todo el tesoro y mantenerlo en tierra oculto hasta que ellos desaparecieran.

Después de esto tomaron el regreso a Inglaterra. La flota estuvo por las costas de Irlanda. El conde Cumberland se dirigió a tomar tierra en Falmouth mientras que el resto de la flota continuó hacia Plymouth.

Este no sería el último viaje Cumberland. En 1591 George Clifford condujo personalmente 5 barcos a las costas de España, asaltando tanto barcos que realizaban el comercio como buques de guerra. Y en 1592 confió los 5 barcos a John Norton, John Burgh y Christopher Lister para capturar la barraca portuguesa *Madre de Dios* en las Azores. Se trataba de una nave de 1.600 toneladas que regresaba de las Indias orientales cargada con joyas y especias valoradas en un millón de libras esterlinas. Entonces la unión de España y Portugal había convertido a las naves portuguesas presas de los ingleses. Tras un fuerte encontronazo en alta mar, el *Madre de Dios* fue capturado. Posteriormente entre los ingleses se motivaría un conflicto por el reparto del

botín y luego conduciría la nave a Inglaterra. La reina se quedó con la mitad y Cumberland recibió solamente £36.000, lo suficiente para pagar sus gastos.²³

Volvería a visitar las Azores con cinco barcos en 1593. En esta ocasión solamente capturó un barco francés y uno portugués cargado de azúcar. Sin embargo, antes de regresar envió dos de sus barcos a América, el *Pilgrim* y el *Anthony*, bajo las órdenes del capitán James Langton, oficial que había acompañado a Francis Drake en 1585. Langton alcanzó Venezuela en agosto, saqueó el centro de granjería de perlas en la isla de Margarita, pero fue rechazado en Cumaná y Río de la Hacha. En las Antillas mantuvo unos dos meses y medio de bloqueo a Santo Domingo, durante el cual capturó 9 barcos y pidió un rescate para su liberación. Regresó a Inglaterra con muy buenos beneficios.

Cuando Cumberland organizó la expedición para la invasión de Puerto Rico en marzo de 1598, James Langton fue señalado como comandante del *Malice Scourge*. Fue la última y más grande expedición organizada por el conde. La flota consistía en 18 barcos y más de 1.000 hombres. Logró desembarcar en Cangrejo, lugar que tres años antes intentó sin éxito Francis Drake y John Hawkins con 3.000 hombres y 23 naves. Sin embargo, Cumberland fijó mejor las coordenadas militares y logró ocupar, tras duras batallas, la ciudad de San Juan, centro neurálgico para los ingleses para realizar operaciones en las Antillas.

Pasados los años, Cumberland liquida sus flotas y la poderosa *Malice Scourge* la vendió a la *East India Company* en 1600.

CONCLUSIÓN

Si bien la estrategia de Inglaterra en tiempos de guerra fue realizar ataques a las flotas de Indias para obtener un botín, saquear los tesoros del enemigo, apropiarse de su cargamento, parece que no siempre fueron acciones violentas emprendidas por auténticos piratas. Para España sus actores eran unos vulgares piratas, pero al tener el beneplácito de la reina Isabel I, sus actores estaban lejos de ser considerados piratas, todo lo contrario, en Inglaterra eran considerados unos patriotas, valientes caballeros. Algunos eran *lores* y a otros se les concedió el título de *sir* después de sus hazañas. En efecto, como hemos podido ver en este trabajo, muchos de los actores de la época de la que nos ocupamos eran a menudo ricos, hombres influyentes, a veces ministros de la reina. Estas características de los “piratas de la reina”, como los podríamos calificar, estaban lejos de ser tales. Todo hace indicar que eran más personas legalmente autorizadas que auténticos piratas. Y es que entonces en la violencia marítima no había una línea divisoria clara que separara la piratería del corso o acto “ilegal”. No obstante, a pesar de no estar bien delimitada la línea, a partir del último cuarto período del siglo XVI, la marina mercante inglesa intensificaría la búsqueda de nuevos mercados comerciales que en tiempos de guerra la “piratería” o violencia en el mar era consustancial.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1768). *Enciclopedia Británica*. 15ª Edición (1993). USA: Universidad de Chicago.
- ANAYA HERNÁNDEZ, L. A. (2006). *Moriscos en la costa. Dos siglos de corsarismo berberisco en las islas Canarias (1569-1749)*. VI Premio Internacional Agustín Millares Carlo de Investigación de Humanidades, 2005. Las Palmas de Gran Canaria.
- ASTLEY, T. (1759). *A new general collection of voyages and travels: Consisting of the most Esteemed Relations which have been hitherto published in any language; comprehending every thing remarkable in its kind in Europe, Asia, Africa and America (1755-47)*.
- BLAKE, J. W. (1937). *European Beginnings in West Africa (1454-1578)*. Connecticut. EE UU: Greenwood Press.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1991). *La exploración del Atlántico*. Madrid: Mapfre.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I. (2012). "Flandes, el mar del Norte y armas contra Inglaterra", en *Historia militar de España. Edad Moderna. Ultramar y marina*, coordinada por Hugo 'Odonnell', Madrid: Ediciones Laberinto
- GOSSE, P. (2008). *Historia de la piratería. Renacimiento. Andalucía*.
- HAKLUYT, R. (1903-1905). *The Principal Navigations...*, 12 vols. MacLehose.
- HOWGEGO, R. J. (2003). *Enciclopedia of exploration*. Hordern House. Potts Point, NSW Australia.
- KEARNEY, H. (1996). *Las islas Británicas. Una historia de cuatro naciones*. Cambridge. Madrid.
- KERR, R. (1811-1824). *A General History and Collection of Voyages and Travels - Arranged in Systematic Order: Forming a Complete History of the Origin and Progress of Navigation, Discovery, and Commerce, by Sea and Land, from the Earliest Ages to the Present Time*. London.
- LINSCHOTEN, J. H. van (1598). *John Huighen van Linschoten, his discours of voyages into ye Easte & West Indies*. Deuided into foure bookes. John Windet for John Wolfe printer to ye Honorable Cittie of London.
- MALTBY, W. S. (2011). *Auge y caída del Imperio español*. Madrid: Marcial Pons.
- MORALES LEZCANO, V. (1970). *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico ibérico*. La Laguna: Instituto de Estudios Atlánticos. .
- PERAZA DE AYALA, J. (1988). *Obras*. 3 vols. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- RIVERO RODRÍGUEZ, M. (2000). *Diplomacia y relaciones exteriores en la Edad Moderna, de la cristiandad al sistema europeo, 1453-1794*. Madrid: Alianza Editorial.
- PIERSON, P. (1984). *Felipe II de España*. Madrid: FCE.
- ROGOZINSKI, J. (1995). *Dictionary of Pirates*. Wordsworth. Hertfordshire. London.
- RONCIERE. (.). "La Découverte de l'Afrique au Moyen Age". *Cambridge Modern History*. i. Ch. i. 71-108.
- ROWSE, A. L. (1955). *The expansion of Elizabethan England*. London: Cardinal.
- RUIZ, E. y MORALES PADRÓN, F. (2055). *Piratería en el Caribe*. Renacimiento. España,
- RUMEU DE ARMAS, A. (1991). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Madrid: Gobierno de Canarias.
- WALLERSTEIN, E. (1979). *El moderno sistema mundial*. 3 vols. Siglo XXI. México.
- WILLIAMSON, J. A. (1927). *Sir John Hawkins. The time and the man*. Oxford: Oxford University Press.

NOTAS

- ¹ GOSSE (2008), p. 135.
- ² GOSSE (2008), p. 136.
- ³ MALTBY (2011), p. 112.
- ⁴ PERAZA DE AYALA (1988), V. II, p. 25.
- ⁵ MALTBY (2011), p. 112.
- ⁶ CÉSPEDES DEL CASTILLO (1991), p. 197.
- ⁷ BLAKE (1937), p. 106.
- ⁸ RONCIERE (), p. 251 (cit. en BLAKE (1937), p. 107).
- ⁹ RUMEU DE ARMAS (1991), V. II. Parte I, p. 449.
- ¹⁰ Véase la obra de ANAYA HERNÁNDEZ (2006).
- ¹¹ RUIZ y MORALES PADRÓN (2005), p. 39.
- ¹² GONZÁLEZ-ALLER HIERRO (2012), p. 196.
- ¹³ GONZÁLEZ-ALLER HIERRO (2012), p. 199.
- ¹⁴ GONZÁLEZ-ALLER HIERRO (2012).
- ¹⁵ RIVERO RODRÍGUEZ (2000), p. 90.
- ¹⁶ HAKLUYT (1903-1905), 12 vols. V. II, p. 336; ASTLEY (1759), V. I, p. 196.
- ¹⁷ HAKLUYT (1903-1905), 12 vols. V. II, p. 336; ASTLEY (1759), V. I, p. 196.
- ¹⁸ HAKLUYT (1903-1905), 12 vols. V. II, p. 671.
- ¹⁹ HAKLUYT (1903-1905), 12 vols. V. II, p. 647.
- ²⁰ Robert Kerr lo titula *Vulgar Errors* [KERR (1811-1824), V. VII, p. 212].
- ²¹ LINSCHOTEN (1598).
- ²² LINSCHOTEN (1598), p. 278.
- ²³ ROGOZINSKI (1995), p. 89.