

REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS

# LA BATALLA DE LAS PALMAS

EN

1595

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
1995

Edición: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.  
Colección: "Temas de Gran Canaria". Nº. 2, Octubre 1995.

**Cubierta:**

*Plano dibujado por el Ingeniero Próspero Casola en 1595, en el que se refleja el ataque e intento de desembarco en Las Palmas de Gran Canaria de la Armada Británica comandada por los Almirantes sir Francis Drake y Sir John Hawkins, victoriosamente rechazados por las Fuerzas Defensoras de la Ciudad, mandadas por el Capitán General D. Alonso de Alvarado y de Ulloa.*

© Por esta edición: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

Edición al cuidado de Gabriel Cardona Wood.

Deposito Legal: G. C. 1312 - 1995.

Fotocomposición e impresión:

RAPIPRINT, S.L. Cura Gordillo, 85. La Herradura. TELDE - GRAN CANARIA.

# PRESENTACIÓN

La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas consecuente con sus fines estatutarios y teniendo presente, siempre, todo cuanto sea por y para Gran Canaria, decidió organizar un ciclo de conferencias que tuvo lugar en su Salón de Actos el día 25 de Mayo de 1995, para exaltar, previamente, la conmemoración de la gloriosa gesta militar acaecida el 6 de Octubre de 1595 y de la que en este año de 1995 se cumple el IV Centenario.

Ante el interés despertado por su contenido, éste Cuerpo Patriótico acordó publicar los cuatro trabajos expuestos en aquel acto académico e incluirlos en la colección "Temas de Gran Canaria" formando un solo volumen con el título "La Batalla de Las Palmas en 1595".

Se ha establecido la situación de los trabajos atendiendo lo tratado por cada uno de los autores no sólo por razones cronológicas sino también por su propia temática, desde lo general a lo particular, desde los antecedentes hasta el hecho que se exalta.

Los autores que tan desinteresadamente han ofrecido sus trabajos, a continuación presentados, para quienes la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas quiere dejar en esta líneas testimonio de su sincero agradecimiento son:

I.- Excmo. Sr. D. Nicolás Díaz-Saavedra de Morales, nacido en Las Palmas de Gran Canaria obtuvo la Licenciatura de Derecho y ejerció la Abogacía hasta su reciente jubilación. Promotor indesmayable para la creación de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria ha participado en las más importantes acciones, como asambleas, escritos y manifestaciones, para su consecución, siendo quien primero presentó la primera solicitud oficial de Universidad para Gran Canaria. Ha sido Diputado a Cortes en el período 1977-78 integrándose en la Comisión de Educación del Congreso a fin de poder luchar mejor por la necesaria creación de la aludida Universidad, lo que luego, felizmente se consiguió.

Es autor del libro "Saint-Saëns en Gran Canaria" y de otro titulado "Aproxima-

ción a la Historia del British Club (Club Inglés) de Las Palmas" y colaborador en numerosas ocasiones en periódicos y revistas y otros medios de difusión sobre temas culturales problemáticos de Gran Canaria. Ha sido Pregonero de importantes fiestas patronales insulares y ha dictado conferencias sobre diversos temas de interés general en las más prestigiosas instituciones locales.

Está en posesión de la Insignia de la Orden del Mérito Constitucional Otorgada por S.M. D. Juan Carlos I.

Es miembro de número de El Museo Canario, en donde ha sido durante varios años Secretario; miembro y primer Vice-Presidente español del Club Inglés de Las Palmas; Vocal del Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria y miembro de número de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de la que durante muchos años ha sido Secretario y en la actualidad Director.

- o - o - o -

II.- Sr. D. Juan Domínguez Arias, nacido en Las Palmas de Gran Canaria hizo los estudios de Enseñanza Primaria y Media en el Colegio del Corazón de María, de los Padres Claretianos de esta Ciudad, obteniendo el grado de Bachiller. Seguidamente marcha a Inglaterra en donde aprende el idioma inglés en el prestigioso Courtfield College. Posteriormente desarrolla una actividad de trabajo y aprendizaje técnico en varias empresas industriales británicas representadas en esta ciudad por su padre, el conocido caballero D. Juan Domínguez Guedes. Una vez considerada suficiente en el tiempo la experiencia británica regresa a Gran Canaria para incorporarse a los importantes negocios familiares.

Apasionado deportista de su niñez ha alternado su actividad mercantil con la práctica de sus deportes predilectos que han sido el tenis, el automovilismo y el golf.

Aficionado a la lectura selecta incansablemente, ha tenido el "hobby" o pasatiempo favorito de coleccionar libros antiguos de entre los que hay que destacar una colección en inglés, otra en portugués y otra en español sobre diversos temas históricos del siglo XVI.

- o - o - o -

III.- Ilmo. Sr. D. Tomás Van de Valle de Sotomayor nacido en Las Palmas de

Gran Canaria es el IX Marqués de Guisla Ghiselin título concedido en 1776 a D. Juan Domingo de Guisla Boot, Salazar de Frias Abreu y Van de Valle, Regidor Perpetuo de la Isla de La Palma y que heredara de su madre la virtuosa señora doña Mercedes de Sotomayor y Van de Walle, VIII Marquesa, habiendo sido su padre el Ingeniero Aeronáutico D. Luis Van de Walle y Aguilar.

Cursado los estudios Elementales y Medios obtuvo la Licenciatura en Ciencias Políticas y Sociología, especializándose en Antropología Social en la Universidad Complutense. También por dicha Universidad es Diplomado en Sociología de la Cultura.

Como empresario agrícola dirige personalmente interesantes actividades de dicho ramo.

Miembro (fellow) del Royal Anthropological Institute of Great Britain y miembro de número de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

En la actualidad es Vice-Secretario de Estudios y Programas del Partido Popular en Gran Canaria y Consejero de Política Territorial, Arquitectura y Vivienda del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.

- o - o - o -

IV.- Sr. D. Manuel González Quevedo nacido en Las Palmas de Gran Canaria, hijo del recordado Ingeniero D. Manuel González que fuera Jefe de la Delegación de Industria y descendiente por línea materna de la distinguida familia Franchy. Tras cursar el bachillerato hizo en Tenerife los estudios de Náutica que culmina en 1943. De inmediato comienza a navegar a África, a El Caribe, a Sur América, a Italia y al Norte de Europa. Obtiene el título de Capitán de Marina Civil y posteriormente ingresa en la Escuela Naval Militar de la Armada Española, habiendo ocupado destinos tales como Ayudante Militar de Marina en Cabo Juby, Jefe de Cabeza en playa de Villa Cisneros, y Jefe de Compañía en Sidi-Ifni.

Sucesivamente obtiene los grados de Teniente de Navío y Capitán de Corbeta. Pasado a "supernumerario" en la Armada es nombrado por oposición Práctico del Puerto de La Luz cuya actividad ejerce durante 28 años.

Ha colaborado en ediciones del Instituto de Oceanografía y con el Centro de Tecnología Pesquera del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.

Es miembro de número de El Museo Canario y de La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

Está en posesión de las condecoraciones Cruz Roja al Mérito Naval, Cruz Blanca al Mérito Militar, Cruz Blanca al Mérito Naval, Cruz Campaña Ifni-Sahara, "Caballero de la Orden de África", y Distintivo de Las Fuerzas Especiales de África Occidental Española.

- o - o - o -

Es propósito de esta bicentenario Real Sociedad -Decana de las de Canarias- que a través de estos textos las nuevas generaciones conozcan los hechos más importantes de la Historia de Canarias en general y de Gran Canaria en especial y se sientan orgullosas, entre otras, por la tan brillante gesta que nos ocupa, pues de las tres grandes acciones de guerra en este archipiélago -la de Drake, la de Van der Does y la de Nelson- la ocurrida en la mañana del 6 de Octubre de 1595 en la que Drake intenta, sin conseguirlo, desembarcar en la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria es la única y total victoria real.

GABRIEL CARDONA WOOD.  
Secretario de la  
R.S.E. de Amigos del País.  
Las Palmas de Gran Canaria.  
Octubre de 1995.

**I**

**SIR FRANCIS DRAKE, EL HOMBRE.**

**Por:**  
**NICOLÁS DÍAZ-SAAVEDRA DE**  
**MORALES.**

Francis Drake nació en 1540 en Tavistock, Condado de Devon, en una finca de la que su padre era arrendatario. Fue uno de doce hermanos. Si bien su familia era modesta, estaba emparentada con la muy importante de los Hawkins de Plymouth. En la época del nacimiento de Drake, su tío, William Hawkins estaba en el final de su carrera de Marino, de aventurero y de Consejero Naval del Rey Enrique VIII. Este Hawkins tuvo dos hijos: John y William. El primero fue acompañado por Drake en muchas expediciones y compartió el mando de la flota que atacó a Las Palmas de Gran Canaria en Octubre de 1595. Ambos primos eran mayores que Drake, pero siempre estuvieron muy ligados a él.

Por problemas religiosos, la familia de Drake que era Protestante, hubo de trasladarse desde la finca en que vivía al Puerto de Plymouth, alojándose en una especie de gabarra. En aquel entonces Drake tenía ocho años y fue en Plymouth donde se aficionó a las cosas de la mar ya que comenzó a navegar en pequeños veleros, instruyéndose en vientos, corrientes y mareas. A los catorce años embarcó como grumete en un barco que comerciaba en granos, telas y pieles con los puertos del Norte de Francia y de los Países Bajos.

Poco costó a Drake convertirse en experto piloto en la navegación de aquellos difíciles mares, plagados de bancos de arena y con fuertes corrientes causadas por las mareas. A tanto llegó su pericia que años más tarde, al enfermar y luego morir el veterano armador del barco, se lo legó en testamento, demostrando con ello el aprecio y cariño que sentía por un joven marino que le había respetado y defendido sus intereses.

A los veinte años Drake se encuentra dueño de un barco. Era un elegante joven que fue descrito por un compañero como "de baja estatura, de fuerte complexión, cabeza redonda, pelo castaño y, en general, buena presencia".

Los ejércitos de España se habían convertido en una creciente amenaza en Francia y en los Países Bajos. El importante negocio de telas con el puerto de Amberes se vio afectado y las restricciones al comercio aumentaron en la orilla europea del Canal.

Esto hizo crecer animosidad contra los españoles.

Los Protestantes comenzaron a atacar vengativamente a los barcos españoles. Los españoles apresaron todos los barcos ingleses que pudieron y, al poco tiempo, el comercio a través del Canal estaba prácticamente interrumpido.

Este es el momento en el que a Francis Drake le surge la oportunidad de asociarse al Capitán John Lowell para organizar una expedición comercial a las colonias españolas de América. Drake decide vender su pequeño barco y zarpa con Lowell hacia la costa del Oeste de África, a reclutar esclavos para transportarlos a América. Recogida la carga humana, el barco puso rumbo a las Indias, siendo ésta la primera navegación de altura que hizo Drake. Arribados a Río de la Hacha, Panamá, la carga es desembarcada y entregada a comerciantes españoles, que se las arreglaron para llevársela sin pagar lo convenido. Este incidente dio lugar a que Drake adoptara la firme determinación de luchar contra España y los españoles, a los que ya consideraba de poco fiar, deshonestos comercialmente y, para colmo, Católicos Romanos.

La reserva de comercio y asentamiento que España impuso en su Imperio americano, dio lugar a que marinos ingleses y franceses fuesen autorizados por sus respectivos gobiernos a atacar y capturar barcos españoles para hacerse con la carga, muchas veces valiosísima, pues consistía en metales y piedras preciosas... Lo justificaban alegando que "al fin y al cabo, ¿con qué derecho sólo los españoles podían beneficiarse de los productos de tierras que no son España?".

Uno de esos marinos fue John Hawkins, el primo de Francis Drake. Con la ayuda financiera de un Sindicato y de la Reina Isabel I, que le prestó el barco de su propiedad "Jesús de Lubeck", organizó dos expediciones comerciales a la América española.

En 1567 Hawkins prepara una tercera expedición, que cuenta también con el apoyo de la Reina Isabel I quien, además del "Jesús de Lubeck" le presta el "Minion". Es aprobado un plan secreto para entorpecer el comercio colonial español y apresar los barcos que transportaban los tesoros de los que España dependía. Drake se une a esta empresa como Comandante del "Judith", uno de los diez barcos de la flota.

El espionaje español logra enterarse del plan de la Reina y de sus marinos y trata de abortar la salida de la flota de Hawkins del puerto de Plymouth, cosa que no logra. Los barcos levaron anclas y arribaron hacia el Sur-Oeste. Al paso del Golfo de Vizcaya sufrieron un durísimo temporal pero, con ello y con todo, lograron llegar a Guinea a hacerse con negros que esclavizar, lo que no resultó fácil pues los indígenas, escarmantados ante los anteriores atropellos, se defendieron usando dardos envenenados y ocasionando numerosas bajas en la marinería inglesa. Finalmente, con un no muy nutrido grupo de cautivos, la flota zarpó hacia las Indias españolas a las que arribó sin novedad.

Felipe II había remitido a sus responsables en América severas órdenes prohibiendo el comercio con los ingleses, órdenes que no fueron acatadas. La flota de Hawkins se presentó ante Río de la Hacha e inmediatamente Drake, que no había olvidado su primer disgusto con los españoles, atacó a un barco que apresó con la tripulación y se las arregló para coaccionar a los comerciantes de la zona obligándoles a comprar y a pagar al contado los esclavos que había traído. Luego la flota puso rumbo hacia Cartagena de Indias, donde repuso provisiones y concluyó la venta de mercancías. Finalmente, levó anclas de regreso a Europa intentando pasar por el Canal de La Florida para ganar la corriente del Golfo pero, una tempestad obligó a los barcos a virar y refugiarse en la costa de México, cerca de Veracruz, puerto desde donde solía partir el barco que anualmente transportaba el tesoro correspondiente al Rey de España. En esta ocasión dicho barco, al que escoltaba una flota de protección de trece, no había llegado de España a recoger su preciosa carga. Al divisar la flota de Hawkins, las tripulaciones de los barcos anclados en Veracruz pensaron que eran de los suyos, por lo que saludaron con entusiasmo, descubriendo demasiado tarde el pabellón de Inglaterra izado en la nave capitana. Sin embargo, Hawkins y Drake no sólo no atacaron sino que aseguraron que venían en son de paz. Al día siguiente, arribó el barco del tesoro, que traía a bordo al nuevo Virrey de México. Se creó una tensa situación que, tras arduas negociaciones, terminó el 21 de Septiembre de 1568 con autorización a los ingleses para reparar y aprovisionar sus barcos. A la noche siguiente, los españoles rompieron el pacto, masacraron a todos los marinos ingleses que estaban en tierra y sus barcos trataron de hundir a los de la flota inglesa. La sorpresa fue tal que de los diez barcos de la flota de Hawkins, ocho tuvieron que ser abandonados, incluyendo el "Jesús de Lubeck", propiedad de la Reina Isabel. Sólo escaparon los comandados por Hawkins y Drake y luego de un terrible tornaviaje, el "Judith" y el "Minion" fondearon en Plymouth, en los albores de 1569.

Este hecho terminó con las intenciones "diplomáticas" de Hawkins. Drake reafirmó su odio personal a España y a los españoles, odio que mantuvo el resto de su vida.

El 4 de Julio de 1569, Drake contrae matrimonio con Mary Newman, en St. Budeaux, cerca de Plymouth. De este matrimonio no nacieron hijos. Mary tuvo pocas ocasiones de ver a su marido y falleció 1583.

En 1572, a sus treinta y dos años, Drake armó nuevo viaje a las Indias españolas. Enterado de que largos convoyes de bestias solían transportar cargamentos de oro y plata desde las minas de Perú al Puerto de Nombre de Dios, desde donde eran embarcados para España, atacó dicho puerto, encontró el tesoro, se hizo con buena parte del mismo pero, en el combate que se desencadenó, fue herido en una pierna, lo que obligó a su gente a abandonar la acción y reembarcar con su malherido Comandante.

Tres meses tardó Drake en recuperarse. Mientras tanto, planeó como hacerse

con la totalidad del tesoro. Cuando se sintió fuerte, desembarcó nuevamente con sus hombres y guiado por unos "cimarrones" o descendientes de esclavos evadidos, grandes conocedores del terreno, no sólo contempló el Océano Pacífico desde una elevada montaña el 11 de Febrero de 1573, sino que se hizo con otra buena parte del tesoro, sorprendiendo a una reata que, con escolta, lo transportaba. Reembarcó y levó anclas para Europa, apresando previamente dos barcos españoles. El 9 de Agosto de 1573, la flota arribó a Plymouth. Drake se había convertido en persona inmensamente rica y, además, un héroe popular. La Reina Isabel, aunque complacida con la acción, que también le reportó muy buenas ganancias, no pudo reconocer los méritos de Drake porque sus relaciones con Felipe II habían vuelto a un cauce más o menos normal.

En 1577 Drake fue designado para, con una flota de cinco barcos, arrumbar al Sur del Atlántico, atravesar el estrecho de Magallanes y tratar de encontrar la "Terra Australis Incognita", que se consideraba un vasto Continente, no dominado por España. Oficialmente se mantuvo esta expedición en secreto, haciendo correr la noticia de que la flota iba con destino a Alejandría, como consecuencia de un tratado comercial que se había firmado con el Imperio Otomano. La tripulación no conoció su verdadero destino sino cuando navegaba a la altura de Marruecos. En la travesía lograron apresar a un barco portugués de cierto porte. Intercambiando su tripulación por la del más pequeño de los de su flota, dejó a los portugueses libres y continuó navegando hacia las islas de Cabo Verde, donde la flota repuso agua y víveres. Apresó a otro barco portugués al que obligó a unirse a su flota, con la tripulación incluida. Cruzó el Atlántico arribando a la costa de Brasil. Navegó hacia el Sur y llegó al puerto de San Julián, donde habían estado Fernando de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano sesenta años antes, en ocasión del primer viaje alrededor del mundo, se mantuvo seis semanas reparando los barcos y acumulando suministros. Luego de abandonar dos barcos que no reunían condiciones, previo trasbordo de sus tripulaciones, puso a punto a los cuatro restantes y se lanzó a la aventura de cruzar el estrecho de Magallanes, en donde le sorprendió una de las habituales terribles galernas que allí se desatan, en la que desapareció una de las naves. El Comandante del "Elizabeth" decidió virar, retornar al Atlántico y poner rumbo a Inglaterra. Los otros dos barcos lograron entrar en puerto, en Chile. Luego de reparar averías, Drake con el "Golden Hind", puso rumbo a El Callao de Lima, en busca de barcos del Tesoro de España. Arribado a este importante puerto, Drake descubre doce barcos españoles desarmados, de los que tomó todo lo que quiso. Siguió navegando en persecución del barco del Tesoro que, según le informaron, había zarpado hacia Panamá. Era el "Nuestra Señora de la Concepción", más conocido por el "Cacafuegos". Drake logró alcanzarlo, lo atacó y al tercer cañonazo le rompió el palo mesana, inmovilizándolo prácticamente. Sus hombres lo abordaron y en sus bodegas encontraron un fabuloso tesoro, tan abundante que les tomó varios días el trasladar las cajas de oro, plata, joyas, perlas, etc. al "Golden Hind". Tanto el Capitán como los supervivientes de la tripulación del barco español fueron tratados con cortesía y desembarcados, con mensajes para el Capitán del "Elizabeth", de ser encontrado. Todos los

puertos de la costa Oeste de Sudamérica fueron alertados de la presencia de Drake por lo que éste, para evitar la reacción española, decidió regresar a Inglaterra, con el valioso botín logrado, atravesando el Pacífico.

A finales de Septiembre arribó a las islas Pulau, donde los nativos le recibieron hostilmente, por lo que continuó a las Molucas, donde lo fue, amistosamente, por el Sultán que estaba en guerra con Portugal. Allí cargó especias que añadió al valioso tesoro que llevaba a bordo y navegó hacia las Célebes. Reparó el barco y concedió descanso a la tripulación. Al hacerse de nuevo a la vela no logró encontrar la ruta adecuada y el "Golden Hind" encalló en un arrecife. La tripulación trató de ponerlo a flote infructuosamente, por lo que decidieron descargarlo. En medio de esta operación cambió el viento y el propio barco se desenganchó de su "cama" y navegó hacia aguas más profundas. El "Golden Hind" levó anclas, cruzó el Océano Índico y remontó el cabo de Buena Esperanza arribando al puerto de Sierra Leona el 22 de Julio de 1580. Después de repostar agua y alimentos, zarpó para Plymouth a donde llegó el 27 de Septiembre de 1580, completando un periplo de tres años de duración.

Drake fue el primer Marino inglés que dio la vuelta al mundo.

Sus primeras palabras al desembarcar fueron "¿Está viva la Reina?. Informado que sí, inmediatamente le envió un mensaje sobre su feliz regreso.

La Reina le concedió audiencia que duró seis horas. Drake la obsequió con esmeraldas, diamantes, oro y plata. Isabel I ordenó que el "Golden Hind" fuese llevado de Plymouth a Londres. Drake empavesó su barco con sedas y damascos y el 4 de Abril de 1581 la Reina, al frente de su Gobierno, visitó el barco y presidió a bordo un suntuoso banquete. Luego, en cubierta, en presencia de los invitados y de una enardecida multitud que lo aclamaba desde tierra, la Reina ennobleció a Drake otorgándole el título de Sir, con derecho a escudo de armas cuya leyenda reza "Sic Parvis Magna", que más o menos quiere decir "De tan poco tanto". Además ordenó que el "Golden Hind" fuera conservado, en seco, para siempre. Isabel I, secretamente, autorizó a Drake a tomar diez mil libras del botín para sí y otra cantidad igual para repartirla entre su tripulación antes de que se llevara a cabo el inventario oficial.

Drake, más famoso y rico aún, fue nombrado miembro del Parlamento y en 1581 elegido Alcalde de Plymouth. Adquirió la Abadía-Palacio de Buckland, que había sido fundada por los Cistercienses en 1278, en la que fijó su residencia. Sin embargo, pasaba bastante tiempo en Londres planeando acciones contra las colonias españolas en las Américas.

Tres meses después de la compra de la Abadía, su esposa Mary falleció, habiendo disfrutado bien poco de su título de Lady. Drake, en 1585 casó, en segundas nupcias,

con Elizabeth Sydenham, rica heredera que había sido Dama de Honor de la Reina. De este matrimonio tampoco tuvo hijos.

Durante varios años Drake no tomó parte en acción naval alguna. Se convirtió en Consejero de su pariente y compañero de aventuras John Hawkins, que había sido elevado a Tesorero de la Marina y estaba supervisando la construcción de nueva flota.

Las relaciones entre España e Inglaterra, una vez más, volvieron a tensarse. En Septiembre de 1585, una flota de veintitrés barcos, dos aportados por la Reina Isabel en la que iban dos mil hombres, zarpó de Plymouth rumbo a las Américas, con el decidido propósito de acabar con el dominio español de una vez por todas. Para Almirante Comandante General fue designado Sir Francis Drake. Esta flota atacó con éxito Santo Domingo, La Habana y Cartagena de Indias, donde se cometieron los habituales saqueos, pero sin encontrar mayores riquezas. De regreso navegaron por la costa de La Florida y rescataron, en Virginia, a ciento tres ingleses que estaban en dificultades. La expedición, que si bien no consiguió un buen resultado económico, sirvió para debilitar el poder español desmoralizando a los colonos y alterando la vida económica del Imperio, hasta tal punto que el Rey Felipe II se vio impedido de atender los sueldos de sus ejércitos en Europa.

En 1587 la Reina Católica de Escocia, María Estuardo, que venía reclamando el Trono de Inglaterra, fue ejecutada. Felipe II también reclama su derecho al Trono de Inglaterra como consecuencia de su matrimonio, en 1554, con Mary I, hija de Enrique VIII, fallecida en 1558.

Felipe II, desde hacía tiempo, estaba preparando un ataque de castigo a Inglaterra. La ejecución de María Estuardo precipitó su realización. El Marqués de Santa Cruz y el Duque de Parma prepararon los planes de invasión en la operación combinada que se denominó "La empresa de Inglaterra"... La Armada Invencible estaba servida.

Tan alarmantes noticias llegaron a Londres. La Reina ordena a Drake armar rápidamente una flota y zarpar hacia España con el objeto de destruir todos los barcos españoles que pudiera. A los pocos meses Drake partió con 23 barcos y 2.000 hombres. En ruta fue informado de que una gran flota española estaba en el Puerto de Cádiz. Sin pensarlo dos veces arrumbó al Sur de España, entró en la bahía de Cádiz por sorpresa y logró destruir o averiar seriamente a los barcos que allí estaban anclados. A la mañana siguiente descubrió el barco del Marqués de Santa Cruz, Jefe supremo de la "empresa de Inglaterra", capturándolo y destruyéndolo. Finalmente abandonó con sus naves la bahía de Cádiz, sin pérdida alguna.

Esta extraordinariamente atrevida acción retrasó un año los planes de Felipe II contra Inglaterra.

Drake mantuvo a su flota dos meses patrullando las costas de España. Durante ese tiempo logró hundir más de 100 barcos mercantes o de pesca españoles, a los que previamente esquilma. Entre las cosas que destruyó abundantemente fueron toneles y la madera de roble curada usada para construirlos. Esto tuvo gravísima influencia cuando la expedición de la Invencible.

Pero, Felipe II siguió adelante con su idea de enviar una gran Armada para invadir Inglaterra. A su vez los ingleses hacían toda clase de preparativos costeros para afrontar la amenaza.

Isabel I ordenó nuevamente a Drake zarpar para España, en un último intento de abortar la salida de la Armada. Pero, al llegar su flota a la altura del Golfo de Vizcaya, unos fuertes vientos contrarios obligaron a Drake a regresar con sus barcos a Plymouth. Justamente fueron esos vientos los que permitieron al Duque de Medina Sidonia, ahora Comandante General, ordenar que se izaran velas y partir con su gran Armada rumbo a Inglaterra.

El 19 de Julio de 1588, la Armada Invencible, compuesta por 130 barcos, 8.000 marineros y 19.000 soldados, fue avistada desde la costa Oeste de Inglaterra. Sin embargo, la Armada no era tan temible como parecía. La mayoría de los barcos no estaba en buenas condiciones y eran antiguos técnicamente hablando. Se había declarado una epidemia de la que murió buen número de hombres. Muchos alimentos, mal conservados, se perdieron. El agua se escapaba de los toneles por haber sido hechos con maderas sin curar.

Se cuenta que Drake estaba jugando a bolos con su amigo el también Marino Howard, cuando le dieron la noticia del avistamiento de la gran Armada española y que comentó "es hora de acabar el juego y también de acabar con los españoles". Al día siguiente cincuenta y cuatro barcos ingleses se habían hecho a la mar. La Armada española avanzaba lentamente en formación de media luna creciente. Al centro, el barco de Medina Sidonia. Toda una brillante exhibición de precisión militar. La flota inglesa que Drake en el "Revenge" y Howard en el "Ark Royal" se dividió y se colocó en ambos flancos de la Invencible, abriendo fuego inmediatamente, que fue contestado por los barcos españoles. El menor tamaño y la mayor maniobrabilidad de los modernos barcos ingleses les permitió hacer daño sin casi sufrirlo. En los días siguientes se libró una serie de batallas en las que Drake tomó parte. La flota española fue dispersada. Medina Sidonia se vio forzado a dar la orden de retornar a España. Tantos fueron los contratiempos, que la empresa terminó en el desastre bélico de todos conocido.

Definitivamente el poder naval de España había sido quebrado y la Marina inglesa se había hecho con los mares.

No contento con el éxito obtenido, Drake concibió la idea de atacar los puertos españoles donde se habían refugiado los pocos barcos de la Invencible que lograron regresar. A la Reina Isabel le entusiasmó el plan e incluso llegó a trato con el Príncipe D. Antonio de Portugal, al que prometió colocarle en el Trono, siempre que garantizase derechos exclusivos a Inglaterra para comerciar con las Indias Orientales.

Zarpó Drake con una gran flota, en la que embarcó 10.000 soldados. Atacó primero La Coruña y luego Lisboa, sin obtener el éxito esperado. El pueblo lisboeta no apoyó a D. Antonio. Regresó Drake a Inglaterra y la Reina le disgustó enormemente el fracaso de la operación y la gran pérdida económica que había ocasionado y olvidando los grandes servicios que, a través de tantos años le había prestado el Almirante Drake, le retiró su confianza. Éste, dolido se enclaustró en su Abadía-Palacio de Buckland, dedicándose a la caza, a la pesca y a organizar conciertos de su música favorita. Sin embargo, no dejó a un lado sus aficiones bélicas y así planeó nuevas defensas para Plymouth y ordenó construir un canal de 17 millas para llevar el agua del río Meawy a la Ciudad. Este canal ha sido la principal fuente de suministro de agua potable a Plymouth durante 300 años.

Y se llega a la última aventura de Sir Francis Drake en la que Las Palmas de Gran Canaria se vio envuelta y obtuvo una sonada victoria, que de no haberse logrado sólo Dios sabe qué hubiese sucedido con el Archipiélago...

En 1595 el Parlamento inglés decidió organizar una nueva gran expedición naval a la América española, acordando que la comandaran los Almirantes Sir Francis Drake y su primo Sir John Hawkins. Como de costumbre, sus fines eran los de proseguir la destrucción del poderío español y capturar todos los tesoros que fuera posible.

Drake ya había cumplido los 55 años y estaba considerado por el Parlamento con un muy experimentado y prestigioso Marino de guerra. La flota zarpó de Plymouth compuesta por veintisiete barcos y tres mil hombres entre marineros y soldados. Navegó hacia el Sur y atacó Las Palmas de Gran Canaria el seis de Octubre. Los Heroicos defensores de la Ciudad, mandados por el Capitán General D. Alonso de Alvarado y de Ulloa, veterano de la batalla de Lepanto, a quien asistían en la organización de la defensa de la Ciudad, entre otros muchos, su Teniente D. Antonio Pamochamoso, los Capitanes Francisco de Torres y Juan Ruiz de Alarcón, Regidor de Gran Canaria y los también Regidores Hernando del Castillo, Bernardino de San Juan, Antón Suárez Tello, Alonso de Olivares del Castillo, Tomás Pinelo, etc., el Ingeniero Próspero Casola, el famoso Gonzalo Argote de Molina, el Regente de la Real Audiencia D. Antonio Arias, el Cabo de la Compañías de Telde y Agüimes José Hernández Muñiz, el Obispo de Canarias D. Fernando Suárez de Figueroa con todo su séquito y, prácticamente, todos los hombres disponibles en la Isla. Los intentos de desembarco de los británicos por las playas de la caleta de Santa Catalina fueron abortados. A ello contribuyó el fuego de unas piezas de

artillería de campaña, propiedad de la familia Lezcano Muxica, que habían sido traídas desde la Ciudad y emplazadas convenientemente en aquellos arenales. Los atacantes se vieron forzados a retirarse a sus barcos, habiendo sufrido la pérdida de cuarenta hombres y gran cantidad de heridos, desistiendo definitivamente de la invasión. Por el contrario, los defensores sufrieron pérdidas de poca consideración. Las naves, que estaban ancladas en el golfo de La Isleta, se hicieron a la vela, navegando frente a los castillos de la Ciudad, con los que sostuvieron terrible duelo artillero, en el que algunos barcos sufrieron serios desperfectos. A la vista de tanta adversidad, Drake decidió dar por concluida una aventura que le había parecido fácil y que le resultó bien amarga. Los ingleses navegaron hacia el Sur, desembarcando en Arguineguín para descansar y hacer aguada. Allí fueron sorprendidos por las fuerzas defensoras de la Isla que habían seguido por tierra la ruta de las naves. En una escaramuza mataron a nueve hombres más y tomaron varios prisioneros. Uno de ellos, convenientemente interrogado, dio toda clase de detalles sobre la expedición y su destino. Drake, prudentemente, ordenó a los suyos reembarcar y zarpar rumbo a las colonias españolas de la América Central, previo paso por La Gomera, donde logró habituallar la flota sin acción de guerra alguna pues los habitantes de San Sebastián prefirieron abandonar la Villa y refugiarse en las montañas. Las guarniciones de los principales puertos del Caribe fueron alertadas gracias a las noticias que, desde esta Isla, había llevado un rápido velero. Ello dio lugar al fracaso de los varios ataques que llevó a cabo la Armada británica a dichos puertos, entre ellos al de San Juan de Puerto Rico. En las afueras de éste falleció, a bordo del "Garland", el Almirante sir John Hawkins, a consecuencia de una epidemia que se había declarado en la flota.

A pesar del triste suceso Drake continuó con sus planes de intentar capturar el tesoro almacenado en San Juan, pero fue rechazado una vez más, con grandes pérdidas. En vista de lo sucedido, la Armada puso rumbo a Panamá, atacando Río de La Hacha y Cartagena de Indias. Drake ordenó desembarcar en Nombre de Dios pero no encontró tesoro alguno. Efectuó un nuevo desembarco en el istmo de Panamá para tratar de hacerse con el tesoro que transportaban las reatas de mulas, sin lograrlo.

La disentería se había propagado con gran rapidez entre los tripulantes de los barcos.

El 28 de Enero de 1596, el Almirante Sir Francis Drake falleció, a bordo del "Defiance", víctima de dicha enfermedad. Su cuerpo revestido con uniforme de gran gala, fue lanzado a la mar con todos los honores, en un ataúd de plomo, en las cercanías de Puerto Bello, Panamá.

Un legendario y valiente Marino había muerto.

Esta es, a muy grandes rasgos, la biografía de un gran hombre que dio gloria y

riquezas a su País y a su Reina; que triunfó en multitud de acciones navales; que perdió en muy pocas, entre éstas el intento de invasión de Las Palmas de Gran Canaria, cuyo IV Centenario vamos a conmemorar, espero que con la mayor solemnidad, el próximo mes de Octubre.

## **II**

# **LA SITUACIÓN POLÍTICA ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA A FINALES DEL SIGLO XVI.**

**Por:**  
**JUAN DOMÍNGUEZ ARIAS.**

Aunque el siglo XVI pueda parecer un siglo de enfrentamientos religiosos y de grandes defectos morales, lo cierto es que a pesar de las violencias, dolores y descreimientos, si se le borrara de los anales del pasado, desaparecería buena parte de la grandeza y la gloria de la humanidad. Con él se suprimiría un largo período de nuestra civilización y aún más, perderíamos el punto inicial del movimiento ascendente que ha creado lo que llamamos Edad Moderna.

El Renacimiento, que comprende gran parte del siglo XVI, es la expresión de un progreso acelerado que, vencido en el siglo XIII, reanudó su curso mediante una nueva explosión del espíritu humano, esta vez definitiva, dándonos los frutos que ha detentado el curso histórico hasta nuestros días.

En el siglo XVI, ocurre la integración del Estado, órgano de correlación entre derechos y deberes. El bienestar común se impone como imperativo de la vida política. En el siglo XVI se forman las lenguas modernas. La curiosidad renacentista de sus hombres busca en la cultura antigua la base para sus investigaciones artísticas, científicas y culturales. Sólo en arte, el siglo XVI ocupa una cumbre inigualada en tiempo alguno. En el siglo XVI se centuplican sus riquezas. La institución de la diplomacia permanente significó la expresión de un constante deseo de paz. De las guerras entre ciudades vecinas y caminos intransitables o comercios imposibles del siglo XV, se pasó en el siglo XVI a la tranquilidad en ciudades y campos. La policía fue organizada, se crean ejércitos propios, en sustitución gradual de los ejércitos mercenarios. En fin, la idea de Nación, gran paso y avance a la solidaridad, y el concepto de pueblo, paso esencial del derecho público, son realizaciones del siglo XVI, en el que los cerebros más poderosos de la Era Cristiana presiden un advenimiento que pone en contacto directo la grandeza antigua con nuestros tiempos.

Pero la relectura del pensamiento antiguo provoca inevitablemente un enfrentamiento entre los pensadores cristianos del siglo. Mientras algunos se querían mantener dentro de la doctrina tradicional de la Iglesia otros consideraron que los errores del pasado obligaban a una revisión total partiendo desde los primeros años de la fundación

del cristianismo, olvidando los quince siglos del camino donde tantos santos y pensadores habían aportado, algunos incluso con su martirio, ideas fundamentales para el fortalecimiento de la supremacía de la Iglesia de Roma.

Es decisivo para comprender las luchas de este siglo, la repercusión que provoca entre los príncipes cristianos la rebeldía de uno de estos nuevos pensadores, Martín Lutero, al no aceptar éste la autoridad temporal del Papa. La consecuencia inmediata fue el desataco a los arbitrajes pontificios, entre otras.

El Concilio de Trento intentó poner freno a la nueva división del Cristianismo, pero cuando termina en 1563, ya la cuestión política había tomado cuerpo. Podemos decir que después de Trento la Reforma de Lutero fue más una cuestión política que un fenómeno religioso.

El arbitraje más conflictivo fue el llamado Tratado de Tordesillas, mediante el cual se había puesto fin a las discusiones entre España y Portugal, producidas por los intentos españoles de búsqueda de un paso a La India por Occidente y de los portugueses, vía Buena Esperanza, por Oriente. Fue el Papa Alejandro VI quien trazó una línea imaginaria de Norte a Sur en el Atlántico, al Oeste de Greenwich y sobre Las Azores y quien reparte el derecho de los descubrimientos a uno y otro lado de esta línea entre españoles y portugueses.

Sin embargo, este arbitraje no produce mayores recelos en Europa al principio, pues la hazaña que supondrían los primeros descubrimientos no producía mayores beneficios que los de fama y gloria a los aventureros, y, en muchas ocasiones, grandiosas pérdidas materiales, dada la cuantía de las inversiones necesarias para dichas empresas.

Comienzan las envidias Europeas a principios del XV, cuando los portugueses, habiendo encontrado el tan ansiado paso a la India, empiezan a recibir, en Lisboa, barcos cargados de especias del Lejano Oriente. Lisboa se convierte en centro de reparto de tan apetecidos productos, haciendo exclamar a Francisco I de Francia "El Rey de Portugal se ha convertido en el Tendero de Europa".

Por parte española se sigue buscando el paso para llegar a las islas de las especias, hasta el punto de que Colón falleció en la creencia de haber llegado a Asia, y sólo su acompañante en uno de los viajes, Américo Vespucio, pareció darse cuenta del error de Colón. Pero la búsqueda de dicho paso fue motor de todas las empresas españolas lo que permitió el descubrimiento de casi toda la costa americana y la conquista y población de las islas antillanas.

Si bien se consiguió oro, plata y perlas, lo más importante de esta etapa fue el comercio que se originó con el poblamiento de los nuevos territorios descubiertos. Re-

cordemos que Europa se benefició de los productos americanos como las patatas, maíz, nogal, fresón, tabaco, batata, quina, tomate, cacahuete, pita, coca, aguacate, ananás, mango, vainilla, chirimoya, etc, América desconocía el trigo, arroz, vid, garbanzos, naranjas, azafrán, centeno, plátanos, caña de azúcar, frijol, etc.; el mundo animal doméstico europeo también era desconocido para ellos: los españoles llevaron ovejas, cabras, cerdos, palomas, gallinas, patos, perros, gatos, vacas, caballos, asnos y mulas entre otros. El caballo, el perro y el cerdo forman el grupo principal que acompaña a los conquistadores en sus entradas, y rápidamente se hicieron inseparables compañeros del indio americano.

Pero lo que provoca la envidia de Europa hacia España, son las noticias del descubrimiento y conquista posterior de Méjico y de Perú. Las noticias de las riquezas que llegaban a Europa que convertían a Sevilla en un importantísimo centro comercial, coinciden en el tiempo con las discusiones religiosas del siglo.

Ante el monopolio comercial creado tenemos la frase modelo de la protesta general europea cuando Sir William Cecil ministro de S. M. exclama, *"al Papa no le está permitido repartir el mundo, ni dar ni quitar a quien él quisiere"*.

Es la historia del primer comerciante europeo que intenta romper con este monopolio, el inglés John Hawkins, la que relataremos, dado que es uno de los Generales que al mando de una escuadra de 28 navíos se presenta en Gran Canaria con ánimo de conquistar la ciudad de Las Palmas en 1595.

\* \* \*

Pertenecía John Hawkins, a una familia de honrados comerciantes y marinos, protestantes, con mucha experiencia y contactos en las Islas Canarias, en donde compraban, entre otras mercaderías, vino malvasía. Su relación de amistad y vínculos comerciales con las familias Ponte y Soler, en Tenerife, fueron claves en la decisión del joven Hawkins de convertirse en negro.

Su padre, William, fue protector y pariente de Edmundo Drake padre del que después sería famoso marino Francis Drake. Perseguido Edmundo por los católicos de Devon, tuvo que refugiarse en Plymouth amparado por sus parientes los Hawkins, en donde recibió un puesto de predicador de las naves reales. Francis se crió ahí entre marineros, y toda la instrucción que tuvo fue la que su padre le pudo enseñar.

Pero volvamos a John Hawkins. Fue hombre de buena presencia y buenos modales, conocedor del trato con españoles, de quienes tenía excelente consideración (eran tiempos de amistad entre los soberanos de ambos países).

Pero no bastaba que la piratería clandestina quisiera abrir las puertas del mercado americano; hacía falta también la colaboración de los pilotos de España y Portugal que, traidores a sus patrias respectivas, vendieran sus conocimientos, porque la Ciencia Náutica y los conocimientos prácticos acumulados casi en un siglo de descubrimientos no se improvisaban al conjuro de la audacia o de la aventura. Las cartas marinas y los secretos de navegar se guardaban en aquellos tiempos con tanto cuidado como hoy en día los planos del mejor invento civil o militar.

Esta dificultad fue solventada por Pedro de Ponte cuando, al discutir las intenciones de Hawkins de pasar a Indias sin permiso, le ofreció los servicios del piloto Juan Martínez, natural de Cádiz, con la promesa de embarcarlo en los navíos, secretamente, desde la Casa-Fuerte de Adeje, en Tenerife para que le condujese por el intrincado laberinto de islas, puertos y playas antillanas.

En cuanto a vencer la resistencia de las autoridades españolas, promete Ponte allanarla con la colaboración de sus corresponsales en América.

Don Diego de Guzmán, Embajador en Londres, sentenciaba: *"Si no hubiese quien solicitase a los ingleses y los encaminase a las Antillas, no habrían comenzado estas navegaciones"*.

En su primer viaje como negrero, en 1561, John Hawkins pasa por Adeje a recoger al piloto y a ultimar los detalles con sus amigos en Canarias, así como a aprovisionarse de todo lo necesario. Posteriormente pasa a Sierra Leona, y de allí a Guinea, donde se hace con algunos esclavos; más tarde, en un enfrentamiento, roba otros quinientos, y además marfil, cera y otras mercaderías. Con esta carga tan prometedora, llega a Indias, trata clandestinamente con los colonos, consigue vender todos los esclavos, y regresa triunfalmente a Londres en 1563, no sin antes pasar por Tenerife, a donde lleva dos navíos que había fletado y que tenían que ser legitimados por los Ponte. Tal legitimación fue torpemente realizada, por lo que las naves fueron confiscadas, una en Lishoa, por los portugueses y la otra en Sevilla, por los españoles. El plan había sido descubierto, y aunque Hawkins visita Sevilla reclamando su devolución, ésta no es atendida.

El segundo viaje de Hawkins, parecido al primero, tiene como compensación a su vuelta el ser nombrado Caballero, por la Reina Isabel I de Inglaterra.

El tercero, en el que no viaja él personalmente, es capitaneado por Lowell y supone un gran fracaso, al negarse los colonos españoles a negociar, por haber recibido prohibición expresa, bajo pena de muerte, de comerciar con extranjeros. En esta expedición viajó, por primera vez al Caribe, Francis Drake.

En Agosto de 1567 sale John Hawkins a una nueva expedición. La Reina había accedido a participar en la misma con dos naves. En una de estas naves, la "Jesús de Lübeck" va de segundo oficial Francis Drake. La participación de la Reina permite a Hawkins defenderse de todas las acusaciones que se le hacen de "pirata" por parte española. Él se presenta como Almirante de su Majestad. Cuando su hijo Richard es hecho prisionero por Don Beltrán de Castro, años más tarde, éste escribe en defensa de su prisionero: *"llámale V.M. corsario a D. Ricardo Aquines; no lo fue, porque pirata y corsario, a mi juicio, es cuando habiendo paces entre dos príncipes va algún vasallo del otro a hacer guerra en tierra del otro sin una orden de su Rey. A tal se le puede dar este nombre, pero si éste trae la de su Rey, ya no lo es"*. Esta explicación del noble español es utilizada por los historiadores ingleses para rechazar el calificativo de "piratas" dado a sus héroes nacionales por parte de sus contemporáneos españoles. La historiadora E. M. Tennison se indigna al leer que el Profesor Rumeu de Armas los incluye como tales en sus "Historias de las Piraterías".

Llegada la escuadra de Hawkins en 1568 a Río de la Hacha, se encuentra con que ya Felipe II había reforzado mucho las defensas de sus dominios. En cartas españolas quedan denunciadas todas las tropelías y chantajes que Hawkins cometió para convencer a los colonos a comerciar con los suyos. Como ejemplo, en Santa Marta, Hawkins desembarca más de 100 hombres en son de guerra, consiguiendo sólo entonces el permiso de las autoridades para hacer transacciones (hay que decir, y dicho sea de paso, que los primeros interesados en el comercio eran los propios colonos). Terminado el negocio inician el regreso, con intento de aguada en Cartagena de Indias, que no consigue por la resistencia de los españoles. Al pasar por Cuba, ya camino de Inglaterra, se ve sorprendido por un temporal y, sin puerto donde refugiarse, sigue las recomendaciones del piloto de una nave recién apresada (Francisco Maldonado) y regresa a San Juan de Ulúa cerca de Veracruz (Méjico). Entrando en este puerto por la fuerza, intenta reparar sus naves, desembarcando algunas tropas que se hacen con el fuerte que protegía la entrada del puerto.

Entre tanto, llega también a San Juan de Ulúa la escuadra española que trae a Méjico al nuevo Virrey, Martín de Enríquez. Tras unas enojosas negociaciones, acepta el virrey entrar al puerto atracando sus naves junto a las inglesas. Reunidos los capitanes españoles con su virrey, acuerdan que las condiciones pactadas con Hawkins no merecían que se mantuviera por parte española la palabra dada. Los ingleses, por otro lado, ya sabían que la flota española llevaba un considerable botín y estudiaban un ataque en cualquier descuido de los españoles.

*"Más parecía una confrontación de zorros que de lobos"*. Pero los primeros en moverse son los españoles, que avisando a tierra firme consiguen que 300 soldados reconquisten el fuerte, y a partir de ahí comienza una valiente lucha entre ambos bandos, llevando la peor parte Hawkins, que tiene que abandonar la "Jesús de Lübeck" que

se hunde y, recogiendo en la "Minnion" el mayor número de marineros, abandona el Puerto, tras Drake, que en la "Judith" había huido antes, sin esperarle.

Sobrecargada, la "Minnion" tiene que abandonar en la costa mejicana a 100 tripulantes que, tras muchas penalidades con los indios, terminan en manos de la Inquisición de Méjico.

Drake llega a Inglaterra y cinco días más tarde Hawkins.

La versión española, desmentida por historiadores ingleses, dá como cierta que la huida de Drake de San Juan de Ulúa, sin esperar a su jefe, le supuso una estancia en la cárcel de tres meses.

Los ingleses dan la versión de la traición española y la indignación popular contra España empieza a crear un deseo de venganza, principalmente entre los jóvenes marineros ingleses que, al mismo tiempo que oyen las calamidades sufridas, también escuchan las historias de las enormes riquezas acumuladas en las casi indefensas poblaciones españolas del Caribe. Se acaba el comercio y comienza el ataque abierto y pirático, imaginando Drake su gran venganza, tan pronto regresa de esta catastrófica aventura.

Sir John Hawkins, sin embargo, tras este fracaso ocupa su tiempo en tierra, en organizar la construcción de las naves reales. Termina con la corrupción en los astilleros y mejora las naves aligerando su peso y dándoles más velocidad al eliminar los castillos centrales y de proa. El estado de los barcos reales eran modelo de limpieza y buen cuidado, gastando el dinero que recibía como Tesorero de la Marina de la manera más eficaz. En 1587 muere decapitada María Estuardo y ya Felipe II decide ultimar los preparativos para la invasión de Inglaterra, mandando a su Armada a recoger, en Calais, al ejército de Farnesio. No conseguido su objetivo de invasión, Medina Sidonia decide regresar a España dando la vuelta a las Islas Británicas, salvando sólo dos terceras partes de la flota y perdiéndose el resto en las Costas de Irlanda. La heroicidad de este regreso demuestra la pericia y el arte de navegar de los españoles de aquella época y el poder de resistencia de sus hombres.

Cuando la Gran Armada española llegó a las costas de Inglaterra, participaba Hawkins como Jefe de Escuadra en la flota inglesa a las órdenes de Lord Howard de Effingham, Gran Almirante de la Flota de Altamar.

Aunque no consiguen impedir la llegada de la Armada española a Calais, sin embargo la maniobrabilidad de las naves inglesas prueba la efectividad de las mejoras efectuadas. Al terminar la acción expresa Hawkins su deseo de retirarse en 1589. Tenía casi sesenta años y estaba cansado. Sin embargo, dado el peligro que suponía Felipe II, que a pesar del desastre anterior estaba preparando una 2ª Invencible para invadir Ingla-

terra, tuvo que continuar en activo.

Continúa la guerra abierta entre Inglaterra y España y sigue la Reina Isabel temerosa de un intento de invasión por parte de los españoles, situación que no cesa hasta el fallecimiento de ambos monarcas.

En 1595, enterada Isabel I de las dificultades económicas por las que pasaba Felipe II, a quien sus banqueros habían retirado el crédito, acepta un plan propuesto por Francis Drake de enviar una poderosa flota a Panamá y destruir la ciudad de Nombre de Dios, donde se solía reunir el tesoro para su embarque hacia España. Sin embargo, las noticias que tenía Isabel de los preparativos españoles acerca de un posible ataque a Irlanda, impiden a la Reina dar la orden de salida. La importancia de esta aventura y su desconfianza sobre la obediencia de Drake obligan a Isabel a tomar la decisión de nombrar un mando compartido y para ello designa al ya cauto y cansado John Hawkins para compartirlo con su discípulo y pariente Francis Drake.

Mientras la Reina decide la salida, llegan noticias de que el buque principal de la flota del Tesoro está en Puerto Rico, lleno de plata y desmantelado por un temporal. La escuadra Inglesa sale inmediatamente con las órdenes concretas de hacerse con el cargamento en San Juan de Puerto Rico y luego destruir Panamá y regresar a Inglaterra lo más pronto posible, a más tardar en Marzo. Nada más hacerse a la mar la flota, de Plymouth, comienzan las diferencias entre Drake y Hawkins, que tanta importancia tendrían para el desenlace de la expedición.

La Reina había aportado seis de sus mejores barcos, "Garland" y "Defiance", gemelos del "Revenge" pero nuevos, y "Buenaventure", "Hope", "Foresight" y "Adventure"; el resto de la flota la componían "Mercantes", "Naos", "Hulks" y pataches pertenecientes a comerciantes y compañías privadas.

Como Coronel General del Ejército fue nombrado Thomas Baskerville, quien había demostrado su valía en la acción de Brest y llevaba consigo a tres valientes oficiales, sus dos hermanos Nicholas y Arnold y el joven Sir Nicholas Clifford. De este joven Clifford se cuenta que, habiendo sido condecorado por el Rey de Francia y mostrado dicha distinción delante de la Reina, ésta se la arrancó del cuello proclamando la famosa frase: *"mis perros llevan mis collares"*.

La fama que aureola a Drake de enriquecer a sus marineros es tal que a esta expedición se apuntan miles de voluntarios, y aparentemente, Drake toma algunos más de los autorizados. Esto da lugar al primer enfrentamiento de los dos jefes. A poco de dejar el Canal, Drake convoca a Consejo de Guerra en el "Defiance", al que acuden todos los capitanes y oficiales de armas. Drake expuso sus quejas, que consistían en tener más hombres en su escuadrón que Hawkins, a lo que éste contestó que si Drake se

lo "*rogaba*" él los aceptaría en sus barcos. Drake, orgulloso, no aceptó la oferta.

La segunda reunión la tuvo Hawkins sólo con aquellos Capitanes que habían tenido nombramiento real, y en ella comunicó el objetivo de la escuadra, que era conseguir el tesoro español. Pero esta información secreta pronto pasó a ser "*vox populi*" entre la tripulación, excitando la imaginación de los hombres y produciendo en Drake otro resentimiento por no haber sido informado. Una semana más tarde, y cuando la flota estaba en la latitud de Lisboa, Drake llama a Consejo General a bordo del "*Defiance*" y propone que antes de ir a Indias se atacase a "*Madeira*" o a "*Gran Canaria*". Hawkins se enfurece. Si Drake necesita agua u otras provisiones, él se las daría, pero el primer destino es Puerto Rico, y no cumplir estas órdenes era una temeridad. Ambos Almirantes casi llegan a las manos, y sólo la paciencia de Baskerville permite que los ánimos se pacifiquen. La reunión se deja para el día siguiente en la "*Garland*", donde Hawkins recibe al Consejo, a cenar.

La discusión continúa, pero Drake logra convencer a los oficiales que el ataque a Gran Canaria es la mejor solución. Hawkins acepta "*de mala gana*". Las palabras entrecruzadas entre ellos abren una brecha de malos sentimientos, que repercute en el resto de los oficiales. (El ataque a Gran Canaria ha sido bastante estudiado por los historiadores canarios, entre ellos el profesor Rumeu y la edición crítica que, de Castillo, hace Miguel Santiago, pero de lo poco que escriben los ingleses de esta acción vale la pena resaltar lo que cuentan Maynarde y Mason).

La mañana del 6 de Octubre, casi al mes de haber salido de Plymouth, la escuadra anclaba a tiro de cañón de un fuerte situado al final de un alto y largo promontorio al Oeste-Noroeste de la bahía de Las Isletas en Gran Canaria. Si Drake hubiera atacado inmediatamente, habría podido conquistar la ciudad (Maynarde); otros opinan que si hubiera desembarcado en la oscuridad y algunas fuerzas elegido el lugar más propicio para el desembarco, también hubiera tenido éxito, como ha habfa hecho en Santiago, Santo Domingo y Cartagena.

Pero ya él no tenía la agudeza que tanto le había servido en las tres ocasiones anteriores; ni siquiera la incomparable improvisación que le inspiró en el ataque a Cádiz. A la vista de la ciudad y en pleno día, envió barcos para seleccionar una playa de desembarco. *Un gran oleaje batía las orillas, y tardó más de una hora en decidirse.* Regresó a su barco y acercó a su escuadrón de barcos ligeros con soldados a bordo, pero el tiempo fue empeorando. Los botes cargados de soldados se acercaron a las playas, pero desde la última vez que Drake visitó estas costas, Felipe II había dedicado mucho esfuerzo y dinero en reforzar su Imperio. Las Palmas de Gran Canaria no había quedado fuera de este esfuerzo y sus defensas estaban mucho mejor preparadas. Así cuando fueron llegando las lanchas a la playa, los canarios, saltando de sus trincheras, se abalanzaban sobre ellas con el agua hasta la cintura volcando numerosos botes y

matando e hiriendo a gran número de soldados ingleses. Viendo este desastre, Drake comienza a darse cuenta de su temeridad y a reconocer las razones de Hawkins, que veía desde su barco con escepticismo los intentos de su Coalmirante. Baskerville insiste ante el Almirante Drake para que le conceda cuatro días más para conquistar la ciudad, pero Drake desiste y argumenta que lo principal es Puerto Rico. La flota levó anclas y se dirigió al Sur de la Isla con gran sentimiento del ejército inglés que percibe que su jefe ya no es el que había sido, además de ser la primera vez que ellos habían dado la espalda a un enemigo una vez iniciada la batalla. La desmoralización empieza a extenderse por la flota. Otro incidente desafortunado tuvo lugar en el Sur de Gran Canaria.

*"Necesitando los ingleses hacer aguada para proseguir su viaje, deciden hacerlo cerca de Arguineguín. Mientras, el general español ordenó que seis soldados siguieran la navegación de los barcos por la costa, para si desembarcaban a tomar leña o agua, poderles coger algún prisionero que diese cuenta del origen y propósitos de aquella armada".* (Castilla) El 7 de Octubre los seis soldados a quienes se habían unido algunos canarios campesinos y pastores, observaban escondidos, valiéndose de la aspereza del terreno, los movimientos del enemigo. El domingo día 8, Drake desembarcó con 500 tripulantes, hizo levantar una espaciosa tienda y pasó el día disfrutando de las delicias del otoño canario, bañándose en la playa y tocando música. Pero quiso la casualidad que por haber subido la marea, el capitán inglés Greminston, que iba en un batel con diez soldados, desembarcara algo alejado de donde estaba Drake con los suyos. Los canarios cayeron sobre ellos en tromba y en pocos minutos a palos y golpes dejaron a nueve tendidos y huyeron con el resto hecho prisionero. Entre los muertos estaba el capitán Greminston, muy amigo de Drake. Al mismo tiempo se entrega un polaco llamado Ham, que es llevado rápidamente a Las Palmas, con los otros dos prisioneros. Este ataque imprevisto cerca de Arguineguín obliga a Drake a reembarcar sus tropas precipitadamente, abandonando Gran Canaria aquella misma noche con dirección a La Gomera, donde acabó la interrumpida provisión de agua, sin problema alguno.

Se dice que Cairasco, no se sabe si en prosa o en verso, escribió una "Historia de la vana empresa de Drake contra Canarias". Según Castillo, *"explican los prisioneros el ánimo de los almirantes, que era pasar a Indias, por lo que determinó el Gobernador Alonso Alvarado avisar a Puerto Rico, donde estaba la flota del Rey, y aprestó un pacobot"* para ello.

Mientras, Felipe II había enviado cinco fragatas rápidas a recoger el tesoro, a San Juan de Puerto Rico, al mando del Almirante Don Pedro Tello de Guzmán, quién seguía los pasos, sin saberlo, a la flota inglesa. De pronto, ya cerca de Guadalupe, divisa Don Pedro dos velas que pertenecían a dos barcos rezagados del escuadrón de Hawkins. Apresa a uno y persigue al otro, quedándose asombrado cuando de pronto aparecen delante del rezagado el resto de la poderosa escuadra inglesa. De allí sale rápidamente

Guzmán para prevenir a los habitantes de Puerto Rico. Al mismo tiempo llegan las noticias de Canarias. Organizada la defensa, se presentan los ingleses ante la ciudad el día 22, que fue un día aciago para ellos, pues en la madrugada de ese día y a la vista de Puerto Rico, se extingue la vida de Sir John Hawkins, Marino inglés calificado de pirata por los españoles, pero héroe nacional para los ingleses, quienes le concedieron los más altos honores en vida y "mitificaron" su memoria hasta nuestros días.

Drake continúa solo la aventura, fracasando en su intento de apoderarse del tesoro, y cometiendo toda clase de atropellos en las colonias españolas abandonadas por sus habitantes.

Tras un intento de ataque a la Ciudad de Nombre de Dios en Panamá, sus hombres habían sufrido toda clase de penalidades y fracasos, pero aún así organiza el ataque a Portobello, en cuyas aguas muere enfermo de disentería sin conseguir su propósito.

Baskerville, consciente de su incapacidad de continuar la misión encomendada, decide regresar a Inglaterra con las ocho naves que le quedan de las veintiocho que salieron de Plymouth en Setiembre 1595. El desastre llena de luto a Inglaterra. Drake, independientemente de su gran error al no dirigirse directamente al Caribe como se le ordenó, pagó caro el desconocimiento que tenía de las fortificaciones y refuerzos que Felipe II había efectuado en los últimos años en todos sus dominios. Antes de morir reconocía: *"Yo ya no conozco las Indias. Nunca pensé que un lugar pudiera cambiar tanto"*.

La paz con Inglaterra no se consiguió hasta la muerte de Isabel I, a quién sucedió en el trono el Rey Jaime de Escocia, hijo de María Estuardo, que unió las coronas de Escocia e Inglaterra.

**BIBLIOGRAFÍA**

- Rumeu de Armas, A.: "Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias". Ed. Instituto Jerónimo Zurita. Madrid.
- Castillo, P. A. del: "Descripción Histórico Geográfica de las Islas Canarias". Ed. Imprenta Silverio Aguirre. Madrid 1948 - 60.
- Huckluyt, Richard: "The principal Navigations". Ed. University Press. Robert Maclehose. Glasgow 1094.
- Mason: "Sir Francis Drake". Ed. Hodder & Stoughton. Londres 1941.
- Tennison, E.: "Elizabethian Times". Ed. Dove with griffis Press Leamington Spa 1960.
- Camden: "History of Princess Elizabeth". Printed by Flesher. Londres 1688.
- Prescott: "Conquista del Perú". Lippincott & Co. Filadelfia 1863.
- Cabrera de Córdoba: "Historia de Felipe II". Esteritipia y Galvanoplastia de Aribau y Cía. Madrid 1877.
- Alba, Duque de: "Epistolario del III Duque". Madrid 1952.
- Marañón, G.: "Antonio Pérez". Ed. Espasa Calpe. Madrid 1969.
- British Library: "Conmemoración del viaje de Francis Drake alrededor del mundo (1577- 1580)". Londres 1977.
- Sepúlveda, Jerónimo: "Monasterio del Escorial". Imprenta Helénica. Madrid 1924.

### **III**

## **LA CIUDAD DE LAS PALMAS EN 1595. SU SISTEMA DE DEFENSA Y EL ATAQUE DE DRAKE.**

**Por:  
TOMÁS DE VAN DE WALLE  
DE SOTOMAYOR.**

## INTRODUCCIÓN.

En 1595, la ciudad de Las Palmas contaba con más de un siglo de existencia, pues había sido fundada el 24 de junio de 1478 por los conquistadores españoles que incorporaron la isla de Gran Canaria a los territorios de los reyes de Castilla. Lo que originariamente constituyó un simple asentamiento militar y punto de partida para el dominio y aseguramiento del conjunto de la isla, en 1595 podía vanagloriarse de ser una ciudad capital, centro de una incipiente concentración de instituciones políticas así como de una importante actividad económica fundamentada en la explotación de la caña de azúcar y en la fabricación de melazas para la exportación.

En efecto, en 1515 la pequeña ciudad del Real de Las Palmas recibe el pomposo título de "Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Las Palmas". Pero unos cuantos años antes, en 1485, se crean los organismos administrativos y religiosos que justifican la capitalidad: el Cabildo o Ayuntamiento insular, mientras que la sede del Obispado se traslada también ese año a la Ciudad. En 1526 se crea la Real Audiencia de Canarias en la minúscula ciudad, la primera Audiencia española que se crea en Ultramar.

Una vez finalizada la conquista, el caserío se extendió como mancha de aceite e invadió ambos márgenes del "río" de Guiniguada, hasta adquirir una marcada estabilidad hacia 1550, que perduraría por trescientos años, pues hasta 1850 Las Palmas no rompe lo que pudiéramos llamar su "perímetro histórico" (Rumeu de Armas). Para evitar equívocos que pudieran derivar de la anterior aseveración, el mismo autor advierte que el fenómeno "tiene su explicación (aparte del lento crecimiento de las ciudades en tiempos pretéritos) en la holgura y escasa densidad urbana con que esta ciudad se asentó en sus orígenes, con casas por lo general de una sola planta y con profusión nunca igualada de huertas y jardines".

En la primera mitad del siglo XVI la actividad constructiva es considerable, pues a la fecha de 1595 en que la ciudad resiste la acometida de una poderosa escuadra

inglesa dirigida por los Almirantes Drake y Hawkins, la villa capital de la isla cuenta ya con una pequeña Catedral, la importante plaza de Santa Ana, el edificio del Cabildo de la isla (que se comparte con la Real Audiencia y la Comandancia General Militar), hospitales, conventos, numerosas ermitas, etc. Cuenta por consiguiente con unos espacios urbanos que traslucen la atribución de capitalidad que, además, han mantenido de forma inalterable muchas de sus características hasta nuestros días.

Para conocer cómo era la ciudad, su trazado y edificación, hemos tenido la suerte de disponer de los trabajos desarrollados sobre la isla y la ciudad por dos importantes ingenieros militares de la época, Próspero Casola y Leonardo Torriani, enviados a las islas precisamente para estudiar las necesidades de la defensa ante la involucración del imperio español en una interminable contienda con las potencias marítimas de Inglaterra y de Holanda. Casola estuvo presente en toda la jornada bélica del 6 de Octubre de 1595 e hizo unos imprescindibles dibujos de aquella función de guerra.

\* \* \*

### **EL NÚCLEO ORIGINARIO: VEGUETA. LÍMITES, EDIFICIOS PRINCIPALES, VIDA URBANA.**

La cartografía es por lo tanto el primer elemento de conocimiento de Las Palmas a finales del siglo XVI. Pero también es de notable interés conocer las mismas palabras del ingeniero Torriani en las que describe a Las Palmas: "Esta ciudad es cabeza de este reino de Canarias y por estar en ella el magnífico templo episcopal de Santa Ana, bajo los felices auspicios del ilustrísimo monseñor Fernando Suárez de Figueroa y de la divina musa del ilustre canónigo Bartolomé Cairasco de Figueroa, resulta más ilustre y más adornada la grandeza de esta ínclita ciudad. También tiene Tribunal de la Inquisición y de la Real Audiencia, (creada en 1526) con el ilustrísimo presidente don Luis de la Cueva y Benavides, caballero andaluz y gobernador y Capitán General de este reino, quien, además de las fortalezas de estas islas, guardadas por soldados españoles, tiene en esta ciudad continuamente cuatrocientos peones pagados". Este lisonjero tributo al clero y al poder político revela la excepcional e indiscutible supremacía de la ciudad capital de Las Palmas frente a las capitales de las otras islas. Si bien la población de Las Palmas hacia la década de 1590 no supera los cuatro mil habitantes, La Laguna y Santa Cruz de La Palma no le quedan muy rezagadas en población, aunque sí lo están en peso político: Por Real Cédula de Felipe II de 10 de Marzo de 1589 se crea en Gran Canaria con sede en Las Palmas la Capitanía General de las Islas Canarias, siendo el primer Capitán General D. Luis de la Cueva y Benavides, Señor de Bedmar, quien nombre

Gobernadores para las otras Islas. En palabras de Rumeu de Armas, se trata de un auténtico virrey con otro nombre que concentra el mando político, militar y judicial. Esta decisión de la Corona se explica en el marco de la reciente derrota de la empresa militar contra Inglaterra, la llamada "Armada Invencible".

Dejando atrás la consideración político-militar anterior, Torriani hace una sintética descripción de Las Palmas que nos introduce mejor que ninguna otra en la imaginación geográfica necesaria para representarnos la ciudad en aquellos remotos tiempos. Dice así: "La ciudad es pequeña, solo de ochocientas casas. Descendiendo hacia el mar, por la parte de Levante (Este), la atraviesa un pequeño río que sale entre dos montañas áridas que están a sus espaldas, la una a la mano derecha llamada San Francisco, la otra menor a la izquierda llamada Santo Domingo. El puerto está a unas tres millas de distancia, en dirección Norte; y en aquella parte el campo es arenoso, y los montes cercanos, desnudos y tétricos (sic). En la parte del Mediodía está una campiña fértil, con un pequeño castillo redondo (la torre de San Cristóbal) llamado de San Pedro Mártir, a una milla de distancia que guarda una cala que está a su pie. La muralla roja (se refiere al color con que está dibujada en los planos), en dirección Norte, es un largo lienzo de muralla, con dos baluartes a los extremos, el que está cerca del mar se llama Santa Ana, por la advocación de la Catedral. Hacia mediodía, la muralla es otro lienzo igual, que fue empezado para la defensa de la ciudad por aquella parte".

La ciudad nace en lo que hoy son las calles y placitas del entorno de la ermita de San Antonio Abad. Ese núcleo inicial se desarrolla con un trazado arbitrario e irregular, pero por muy poco tiempo, pues ya las cercanías de la Catedral y plaza de Santa Ana presentan una ordenación distinta, regular y predeterminada. Vegueta o la mitad sur de la villa era para muchos de sus habitantes "la" ciudad. En los escritos de la época se encuentran expresiones tales como "la ciudad y Triana", indicando la recién formada entonces construcción del barrio de Triana. (algo similar ocurre hoy en día: muchos todavía distinguen en la expresión hablada "Las Palmas" y "el Puerto" decenas de años después de la colmatación de ambos sectores urbanos).

El contorno o perímetro de Vegueta limitaba con el barranco de Guinguada al Norte, sin que en su orilla se pueda señalar calle o edificación notable. Al barranco daban las humildes edificaciones del barrio de la Herrería y los jardines y huertas que se alineaban desde la calle del Peso de la Harina, el antiguo nombre de la hoy calle de Castillo. El mar y la montaña de Santo Domingo limitaban a Levante y Poniente, mientras que al Sur, desde la costa hasta la placetilla de los Reyes, se extendía en línea recta la muralla meridional, levantada por el regidor Diego de Melgarejo en 1577, y que era un simple y tosco muro de mampostería (pasaría a través del actual cementerio de Las Palmas).

Las edificaciones más notables del barrio de Vegueta quedan cortas al lado de la

más notoria: el edificio de la Catedral de Santa Ana, que había comenzado a edificarse a finales del siglo XV por el obispo Diego de Muros. Empezó a construirse por el frontis principal y no por la cabecera, contrariando así lo que había sido norma en la edificación de las catedrales góticas. Esto respondía a la intención de mantener abierta al culto la iglesia vieja de Santa Ana, situada justamente en donde habría de emplazarse la cabecera del nuevo templo. En las primeras décadas del siglo se levantó la fachada con dos torres ochavadas. Hacia 1520 en pie las capillas laterales. Hacia 1567 media Catedral estaba ya concluida y en los finales de esta década el templo fue cerrado por la pared levantada a la altura del crucero, quedando dispuesto para las celebraciones del culto. El interior de la Catedral era el mismo que podemos contemplar hoy día.

Siendo gobernador de la isla Agustín de Zurbarán se edificaron el palacio del Cabildo o Ayuntamiento de la Isla (desde 1535) y la plaza de Santa Ana. El edificio del Ayuntamiento es conocido por varios dibujos y albergó también a las salas de la Real Audiencia y Comandancia General Militar del Archipiélago. Era un edificio de planta rectangular y patio central que fue destruido junto con los archivos que contenía, en un incendio el año 1842. Este desastre junto a los causados por los invasores holandeses solo unos años después del ataque de Drake, han determinado la pérdida de numerosa documentación de gran utilidad para el estudio de la historia de la Ciudad y de la Isla. En el mismo recinto urbano, el palacio episcopal fue erigido por el obispo Cristóbal Vela (1575-1580) y también fue incendiado y destruido por los holandeses de Van der Does, en 1599.

Para no aburrir al esforzado lector, haré una sucinta relación de los restantes edificios de interés del barrio sin detenerme en explicaciones singulares. De entre los edificios religiosos están el monasterio de Santo Domingo (incendiado por los holandeses), las ermitas de San Marcos y de la Vera Cruz (donde la actual iglesia de San Agustín). El hospital de San Martín se ubicó durante siglos en la plazoleta entonces llamada de los Alamos, enfrente de la actual Casa-Museo de Colón, también conocida como de las Gradass. Otros templos eran la iglesia de los Remedios y la de San Antón, donde se emplaza la actual de San Antonio Abad, que fue la primera sede de la Catedral y también primera iglesia construida en Las Palmas.

El nombrado gobernador Agustín de Zurbarán emprendió también el empedrado de las calles, hizo construir un pilar o fuente en la plaza de Santa Ana y otro en la calle de Triana.

El mercader inglés que pasó varios años en las cárceles de la Inquisición de Canarias, Thomas Nichols, dedicó un elogio a la ciudad en 1526: "La ciudad no sólo es hermosa, sino que sus habitantes son cuidados y bien vestidos. Y después de la lluvia o del mal tiempo puede uno caminar llanamente en zapatos de terciopelo, porque el suelo es arenoso, el aire muy templado, sin calor o frío excesivo".

El abasto de aguas se realizaba mediante una canalización que venía desde el centro de Gran Canaria. En 1501 se concedió al Cabildo unos fondos para la traída de aguas y ya en 1520 la conducción del agua se hallaba en plena explotación, pues la obra se llevó a cabo concediendo a los adjudicatarios la mitad del aprovechamiento de las aguas.

Estas aguas regaban además los numerosos huertos y jardines que se encontraban en el interior del recinto urbano como en las afueras, particularmente en la parte Sur, en la Vegas de San José, que en todos los planos conocidos muestran multitud de huertas. La necesidad de agua y leña era especialmente importante para los ingenios de azúcar instalados en las orillas del Guinguada, desde los primeros años de la conquista. La madera para los variados usos se traía de los bosques del Norte de la Isla, y muy pronto se hizo patente la necesidad de controlar la explotación abusiva de los mismos. Del estudio de las disposiciones legales relativas al monte y sus usos, se deduce que la aniquilación de los bosques de Gran Canaria se realizó en buena medida en la primera mitad del siglo XVI.

\* \* \*

### **BARRIO DE TRIANA: LA PRIMERA EXPANSIÓN.**

El barrio de Triana era el barrio por antonomasia del pequeño comercio, así como los pescadores y marineros. Ambos barrios estaban comunicados por dos puentes, uno de sillería llevado a cabo en la época del gobernador Benavides (el puente "de piedra"), y otro de madera, más hacia el mar, situados aproximadamente en el mismo lugar en que estuvieron hasta hace unos veinte años. Uno nunca deja de sorprenderse ante tantos datos que hablan de continuidades históricas en Las Palmas, frente a la idea actual de dinamismo arrollador que asumimos de nuestro crecimiento urbano.

En la época que tratamos el crecimiento urbano venía regulado por las normas municipales de vivienda y edificación. En principio la edificación se hizo en los solares adjudicados en los sucesivos repartimientos de terrenos que siguieron a la conquista de la Isla o en solares que a tal fin cedía el Concejo municipal. En el barrio de Triana la urbanización difirió en que eran terrenos de propiedad pública y el Concejo distribuía solares de igual superficie para los vecinos que quisieran levantar casas. Se insistía en guardar alturas. Lo cierto es que Triana creció de acuerdo con un trazado de cuadrícula. Tanto allí como en el otro barrio de Las Palmas las casas eran de una sola planta, y a pesar de contar con holgura de espacio, pues aunque disponían de huertas y corrales, la

edificación se realizó en fachada continua, con separaciones de pared medianera.

El perímetro del barrio de Triana quedaba definido de la siguiente manera: en este siglo XVI era más pequeño que el de Vegueta, pues se extendía aproximadamente desde el barranco a la calle de San Bernardo, asiento del monasterio de las Bernardas de la Concepción, y desde la ribera del mar a las calles de San Francisco, Santa Clara y San Justo por ambos lados de estas vías (Santa Clara es hoy Domingo Déniz y San Francisco se denomina General Bravo).

Aunque los principales edificios del barrio eran los religiosos, Triana contaba con notables edificaciones civiles, como eran el palacio de Bernardino de Lezcano Múxica, a espaldas del monasterio de las Bernardas, o la casa que hacía chaflán en la unión de las calles de Domingo Déniz y la bajada de San Nicolás, elegida por el Capitán General Luis de la Cueva y Benavides para su residencia particular al mismo tiempo que para Casa de la Audiencia, cuando fue designado Capitán General de Canarias en 1589.

El monasterio de San Francisco no sólo era importante sino uno de los templos más antiguos de Las Palmas, después de San Antonio Abad y de la Catedral de Santa Ana. La iglesia era muy lujosa, pues no en vano los mercaderes genoveses residentes en la ciudad obtuvieron, mediante la entrega de ciertas sumas, el privilegio de ser enterrados en la Capilla Mayor. En la huerta del monasterio destacaban abundantes palmeras. Dice de ella fray José de Sosa: "Tiene grandes huertas en el recinto de su clausura sin otros pequeños jardines de las celdas particulares, en los cuales se cogen muchos agrios, hortalizas y frutas, abundancia que se debe al riego de una de las dos acequias del "río". Los frailes "disfrutaban otcando el horizontc, pues desde sus ventanas se registran los puertos y los mares, gozando de la entrada y salida de las embarcaciones".

El convento de las Bernardas de la Concepción era también muy grande, pues ocupaba el recinto definido por las actuales calles de San Bernardo, Perdomo, Pérez Galdós y Viera y Clavijo. Fue el primer convento de monjas en Gran Canaria y se fundó en 1576. Otras ermitas eran la de los Santos Justo y Pastor, la de San Telmo, emplazada en el mismo lugar que la actual, fue incendiada por los holandeses en 1599. Era esta ermita la última edificación del barrio antes de llegar a la muralla Norte, donde la calle de Triana dejaba de ser tal para convertirse en el "camino real" del Puerto.

Por último, la muralla Norte cerraba el perímetro de Las Palmas, siendo esta construcción más importante desde un punto de vista militar si la comparamos con la muralla Sur. Fue construida en 1577 por el Gobernador Diego de Melgarejo con fondos obtenidos al parecer de la venta de esclavos en las Indias. Iba en línea recta desde el castillo de Santa Ana en la ribera hasta el cerro de San Francisco, es decir, discurría a lo largo de lo que hoy es la calle Bravo Murillo. Había una puerta en la prolongación de la

calle Triana, que se cerraba al anochecer. La "portada" de Triana era el paso para el camino de comunicación con el Puerto de la Luz. A partir de ahí, el Naciente -colindante con el litoral- era una estrecha línea de arenales y el Poniente una ancha franja de tierras de cultivo.

En extramuros o "fuera de la portada", había algunas edificaciones y ermitas, sin contar los castillos y torres de La Luz, de San Pedro, y de Santa Ana, que se considerarán en el apartado dedicado al sistema de defensa de Las Palmas.

En esta zona se encontraban el Hospital de San Lázaro, para leprosos, ubicado en la actual calle de Rabadán, y las ermitas del Espíritu Santo, de San Sebastián y de Santa Catalina, señaladas por el orden en que aparecían en las proximidades del "camino real" de Las Palmas al Puerto.

El "camino real" discurría por las actuales calles de León y Castillo, Cebrián, Pedro de Vera, y Canalejas. No seguía una línea quebrada, sino sinuosa.

La más antigua de todas era la de La Luz, contigua al castillo del mismo nombre.

\* \* \*

## **ELEMENTOS PARA LA DEFENSA DE LA CIUDAD: FORTIFICACIONES.**

Sin duda el más importante edificio militar de la ciudad de Las Palmas era el castillo de La Luz o fortaleza de Las Isletas. Era el pilar defensivo de la ciudad ante los ataques exteriores, que en un alto grado de probabilidad provendrían de naves que arribasen a la bahía de La Luz. Desde la fortaleza se batía toda la bahía y se dificultaba notablemente cualquier desembarco. Sin embargo, ante un ataque directo a la Ciudad, el Castillo de La Luz quedaba inoperante, dada la distancia que lo separaba de la ciudad- cinco kilómetros.

Las obras de la fortaleza terminaron hacia 1552, aunque la primera cimentación data de 1494, por orden del gobernador don Alonso Fajardo, en el lugar del primitivo emplazamiento de una modestísima torre planeada por el Capitán General Juan Rejón en los albores de la conquista, hacia 1478. El Castillo de La Luz va a ser dedicado a Museo de la Mar de Canarias.

La guarnición la componían cincuenta hombres, que se turnaban de día y de

noche en los tiempos de paz. El nombramiento de alcaide lo hacía el Cabildo anualmente, el 1 de enero, exigiéndose para el desempeño del mismo las calidades de natural e hijodalgo. Debido a la pérdida de los archivos antiguos de la Ciudad se desconocen los nombres de la mayoría de los castellanos, aunque de los pocos datos existentes abundaron los miembros de la familia Lezcano Múxica y de la de Cairasco.

Además de las murallas de la ciudad, ya citadas, el otro bastión defensivo de Las Palmas lo constituía la todavía existente torre de San Cristóbal, entonces llamada de San Pedro Mártir. Situada al Sur de la muralla del Mediodía, fue también obra del Gobernador Diego de Melgarejo, era una pequeña construcción circular de mampostería que penetraba en la mar en marea alta. Le servía de cimiento un gran peñón de la costa y era tan diminuto que apenas si cabía en su interior otras piezas que un almacén y un pequeño alojamiento sobre los que descansaba la plataforma.

El otro torreón era el de Santa Ana, situado al extremo de la muralla Norte, en la ribera. También fue erigido por el Gobernador Benavides, y acabó su construcción hacia 1581. Penetraba la torre en la mar un buen trecho, pero a pesar de ello quedaba al descubierto en marea baja. En el interior tenía un alojamiento para el castellano y otras dependencias pequeñas para la guarnición, depósito de la pólvora, etc,

Pero Benavides hacia las mismas fechas, pensaba en un proyecto de mucha más envergadura que todo lo anterior. Se trataba de erigir una fortaleza en el cerro de San Francisco. Este proyecto quedaría pendiente hasta el siglo siguiente. Lo cierto es que en Las Palmas hay un ciclo de construcciones militares muy intenso desde 1576 hasta 1583, y esta actividad se apaga hasta después de la brutal devastación inferida a la Ciudad por los holandeses de Van der Does en 1599.

El estado de las fortalezas y de la artillería de que disponían es bien conocido debido a los datos proporcionados por Casola y Torriani. Este último ha dejado una relación de las piezas de artillería existentes en las fortalezas de Las Palmas: en el Castillo de La Luz había once (culebrines, sacres..) el fuerte de Santa Ana disponía de seis piezas, mientras que el de San Pedro tenía cuatro piezas menores. Los artilleros que las servían estaban pagados por el Cabildo de la Isla, así como era la obligación de esta corporación la compra y mantenimiento de dichas armas.

\* \* \*

## EL INTENTO DE DESEMBARCO DE DRAKE.

En Abril de 1595 el nuevo Gobernador Militar de la Isla toma posesión de su cargo. Se trataba del veterano militar Alonso de Alvarado y de Ulloa que venía acompañado por su lugarteniente civil, Antonio Pamochamoso. En mayo siguiente convoca a todas las milicias de la Isla con objeto de revistarlas en un "alarde general". Muy pocos días más tarde llegan avisos urgentes del duque de Medina Sidonia, dando cuenta de que el pirata Xabán Arráez se aprestaba a salir para caer de improviso sobre las Islas. Sin embargo el Xabán optó por hacer sus correrías en el Mediterráneo, mientras que los almirantes ingleses Drake y Hawkins se preparaban para la última de sus expediciones a América, ... pasando por Canarias.

La expedición de Drake y Hawkins constaba de un poderoso contingente naval: el "Garland" (de Hawkins), el "Defiance" (Drake), el "Hope", etc, a los que se agregaron otras embarcaciones menores de particulares, armadas para tal efecto, hasta componer un total de 27 buques.

El objetivo era apoderarse de Panamá, a través del istmo, y desde allí caer sobre las flotas españolas de la plata provenientes del Perú. La flota tenía una dirección bicéfala y poco bien avenida, repartida entre Drake y Hawkins, mientras que sir Thomas Baskerville era el jefe de las fuerzas de tierra embarcadas. Entre tripulantes y soldados llevaban a bordo unos 2.500 hombres.

La escuadra inglesa arribó a Las Palmas en la madrugada del 6 de Octubre. Ya antes habían avistado las Islas contorneando Lanzarote y cruzando entre ésta y Fuerteventura.

Gran Canaria, sin embargo, no había recibido avisos concretos de que la escuadra inglesa se acercaba a las Islas. Había en todo caso una prevención general por mor de la guerra sin cuartel que sostenía España con Inglaterra.

Una vez decretada la alarma, Alvarado decide de inmediato que la mejor táctica contra los invasores es impedir que desembarquen en las playas. De lo contrario, la superioridad militar aparente de aquella flota de la que no sabían su nacionalidad, significaba derrota segura.

Hubo diferencias entre el Gobernador y el Regente de la Audiencia, Antonio Arias, pues este último a la vista de la imponente flota consideró que la mejor defensa era encastillarse en las murallas y resistir allí la embestida. La importancia de esta diferencia de criterios estaba en que la figura del presidente de la Audiencia concitaba una importante fuerza política todavía, a pesar de la reciente gobernación del Capitán Gene-

ral Luis de la Cueva y Benavides, jefe político, judicial y militar.

Una vez que distribuye a las tropas en los distintos puntos de la marina, listas y preparadas para el combate, éste comienza a las doce del mediodía, cuando los ingleses rompen el fuego cañoneando a las tropas apostadas en la costa. A toda esto la fortaleza de las Isletas cañoneaba débilmente pues su Alcaide quería reservar los tiros para ocasión más grave.

Las lanchas inglesas se aproximan a la playa en la caleta de Santa Catalina, disparando constantemente sus armas de fuego, pero la arcabucería y los cañones españoles les hacían retroceder. Intentaron tres veces poner el pie en tierra, siendo rechazados sin poder conseguirlo. Como nos cuenta Rumeu de Armas, "la acción de la artillería de campo (la apostada en la ribera fue singularmente eficaz ese día, bajo al experta dirección del cabo Negrete, pues tirando, primero, "a bala rasa" a los navíos y lanchas en formación y disparando, más tarde, verdaderas rociadas de "saquillos de bala de mosquete", al aproximarse las lanchas a tierra, sembró la confusión y la muerte por doquier e hizo imposible el objetivo primordial de Drake, obligándole a desistir de la empresa.

La flota derivó hacia el Sur y fondeó un día en la rada de Arguineguín. Allí fueron capturados unos ingleses que suministraron información sobre quienes eran los atacantes, cual su objetivo principal (América) y de los heridos y muertos. Murieron 50 hombres y cinco naves quedaron con grandes desperfectos.

La victoria militar de las fuerzas defensoras de Gran Canaria es indudable.

**BIBLIOGRAFÍA**

- Rumeu de Armas, A.: Edición de 1991.  
Herrera Piqué, A.: Edición de 1978.



PLANO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA LEVANTADO POR EL INGENIERO LEONARDO TORRIANI, EN 1595.

## **IV**

# **ALGUNAS NOTAS SOBRE EL ATAQUE NAVAL A LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, INTENTO DE INVASIÓN BRITÁNICO RECHAZADO EN 1595.**

**Por:**  
**MANUEL GONZÁLEZ QUEVEDO**

Amablemente invitado a pronunciar esta conferencia por el director de la Real Sociedad económica de Amigos del País, mi buen amigo Nicolás Díaz Saavedra, es para mi una gran satisfacción poder recordar, en breves palabras un hecho histórico glorioso, logrado por el pueblo canario y sus milicias.

Se cumplen ahora, el 6 de Octubre de 1995, 400 años del ataque naval a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, por una flota de la Armada británica, escuadra combinada de los Almirantes Hawkins y Drake. Intentos de invasión que fueron victoriosamente rechazados, gracias a las urgentes disposiciones del Gobernador Militar Alonso de Alvarado, su teniente Antonio de Pamochamoso y las milicias, soldados y pueblo que se movilizaron para acudir a las "caletas" de Santa Catalina a enfrentarse al enemigo.

Escasos eran los medios defensivos con los que, durante el reinado de Felipe II, se contaba en Las Palmas capital de Gran Canaria. Dos eran los castillos que protegían el frente marítimo. Uno llamado fortaleza de Las Isletas, hoy castillo de La Luz, dotado de la siguiente artillería: 2 culebrinas regaladas por el rey, 2 culebrinas bastardas, 1 medio sacre y 4 cañones de batir, que tuvieron una acción débil y poco destacada, si bien lograron averiar una nave inglesa en 1595. El otro, llamado Castillo de Santa Ana, estaba situado en la caleta de San Telmo y artillado con 6 cañones de batir. Su acción fue muy destacada, cañoneando y averiando a 4 naves enemigas, que ya con rumbo sur, se alejaban al fracasar el desembarco.

Ambos castillos estaban separados unos 3.500 metros, por lo que no lograban, en alcance, cruzar fuegos, pero fueron bien pertrechados y reforzadas sus guarniciones con los escasos "soldados del Rey", por orden del general Alvarado.

Dos son los autores cuyos textos, nos aclaran detalles de la derrota sufrida por británicos en el intento de invasión, por la actual playa de Alcaravaneras, al sur de la restinga de Santa Catalina (situación muy próxima a donde está hoy el Real Club Náutico de Gran Canaria).

Uno la obra monumental del Capitán de Navío Don Cesáreo Fernández Duro "Armada Española". Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón, tomo III página 106.

*"Era el 6 de Octubre cuando se avistaron desde la ciudad de Las Palmas, en Gran Canaria, 28 naves en marcado ademán de hostilidad. Quince se situaron frente al castillo de Santa Catalina". (Aquí hay un error, ya que aún no existía dicho castillo. Se construyó años más tarde, posteriormente a la invasión de Van der Does). "Las restantes naves batieron el fuerte de Santa Ana, protegiendo unas y otras el desembarco de gente, iniciado con 47 lanchas grandes. A impedirlo acudieron con el Gobernador Alonso de Alvarado los hombres de armas, sin excepción, incluso, del Obispo y clerecía. Manejaban 6 piezas pequeñas de campo, con que maltrataron a cuatro de las embarcaciones, y ante su actitud ordenó la retirada Drake, no siendo su propósito el reñir allí batalla sin tener ganancia que la justificara. Se corrió a la rada de Arguineguín a rellenar la aguada y halló también resistencia inesperada, por lo que no insistió, continuando el viaje".*

El otro libro es la magnífica obra del catedrático Don Antonio Rumeu de Armas, que casi todos los presentes hemos leído: "Piratería y Ataques Navales contra las Islas Canarias", que nos describe con todo detalle en su Tomo II Capítulo XXIV "La escuadra de Drake - Hawkins en el Puerto de La Luz - Preparativos para la batalla".

"En la isla de Gran Canaria no se habían recibido avisos de la Metrópoli sobre los preparativos de la Escuadra Combinada Británica, y solo de una manera general se hallaba prevenida contra las amenazas de Inglaterra, a causa de la guerra que con ella sosteníamos por aquellos años y a la acción ininterrumpida de los corsarios y flotillas aisladas. Por eso cabe asegurar cuan ajena hallábase Gran Canaria y su capital aquel amanecer 6 de Octubre de 1595 del peligro que horas después había de conmovérle. Ningún aviso se tenía de que navegase hacia las islas escuadra enemiga. Las milicias se entregaban ya al descanso, pues la proximidad del invierno daba pie a la más tranquilizadora de las esperanzas".

Rumeu de Armas nos cuenta, cómo diligentemente, el Gobernador Alonso de Alvarado se dirige al Castillo de La Luz y toma las más acertadas disposiciones, distribuye las compañías de milicias y sus pequeños cañones de campaña en el sitio más probable de desembarco.

Sobre las 8 de la mañana se observa que la Armada Inglesa había fondeado en el "Golfete" lejos del alcance artillero del Castillo de La Luz. Estaba compuesta la flota por 27 buques, entre ellos los 6 galeones de la Reina Isabel de Inglaterra, y una carabela de reconocimiento costero.

Nos sigue narrando Rumeu de Armas con todo detalle, como desde que la Armada enemiga fue avistada, el Gobernador Alonso de Alvarado conocedor de su gente y de los hábitos de lucha de las milicias canarias, como de la imposibilidad de combatir a un enemigo superior mil veces en número, fuertemente armado que lograrse desembarcar y formar escuadrón había tomado el propósito de combatir en el momento del desembarco y fuera de las murallas de la ciudad. No fue unánime su acertado criterio, y contradecido por la "gente de toga y audiencia" poco experta en lides guerreras.

Sabemos que sobre las once de esta mañana del 6 de Octubre con muy buen tiempo, se adelantó de la Armada fondeada, una pequeña carabela de reconocimiento del Puerto con una lancha entre cuyos tripulantes estaba Francis Drake, sondearon y colocaron pequeñas boyas señalando las rocas para facilitar el desembarco; la carabela reconoció hasta la caleta de San Telmo; el teniente de Gobernador Pamochamoso mandó una lancha desde la caleta de Triana pero no dio tiempo a retirar las balizas, pues ya avanzaban algunos barcos ingleses hacia tierra.

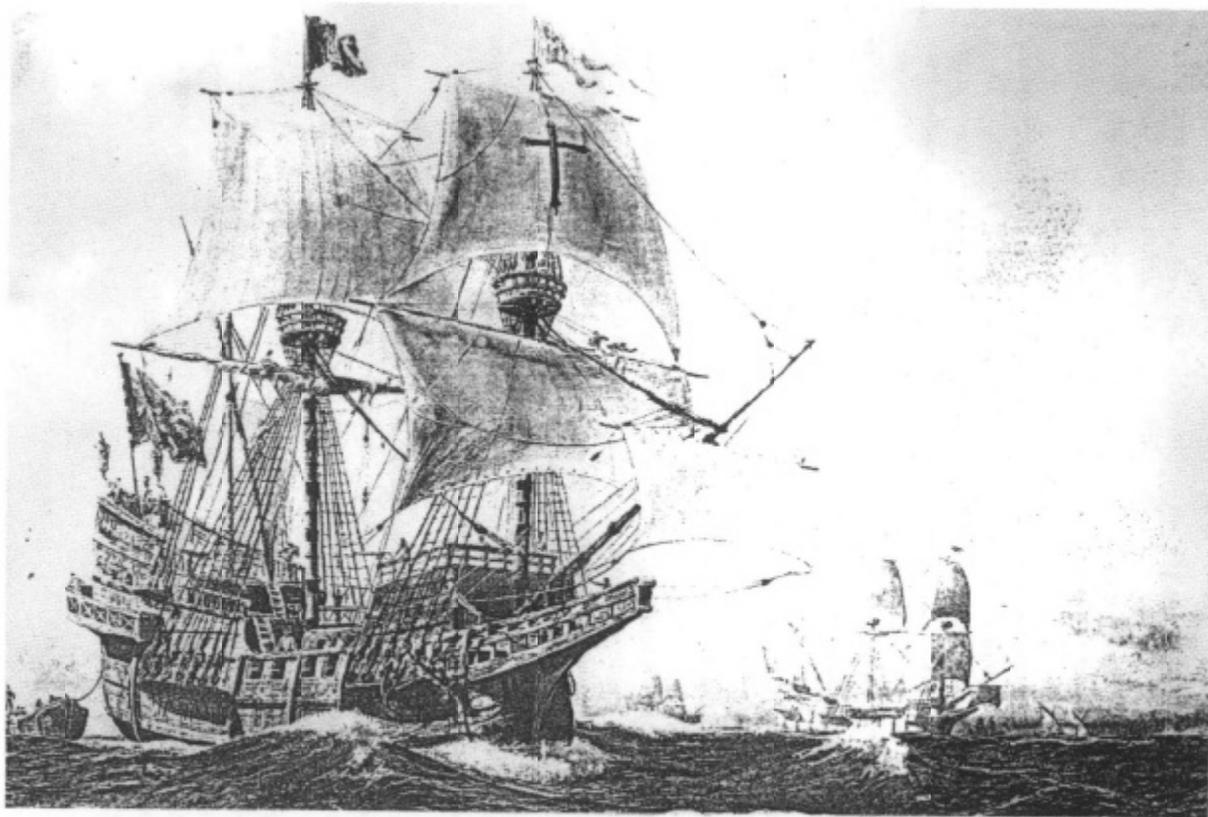
Una vez las compañías de Milicias fuera de las puertas de Triana, la compañía de infantería de "la gente del mar" con su capitán J. Martel Peraza de Ayala recibió orden de guarnecer la caleta de Santa Ana junto a este Castillo (hoy Parque de San telmo - lado Norte -)

Es de gran utilidad conocer aquí el dibujo original que acompaña a la obra de Rumeu de Armas con disposición de la flota inglesa en la bahía de Las Isletas y zona de desembarco.

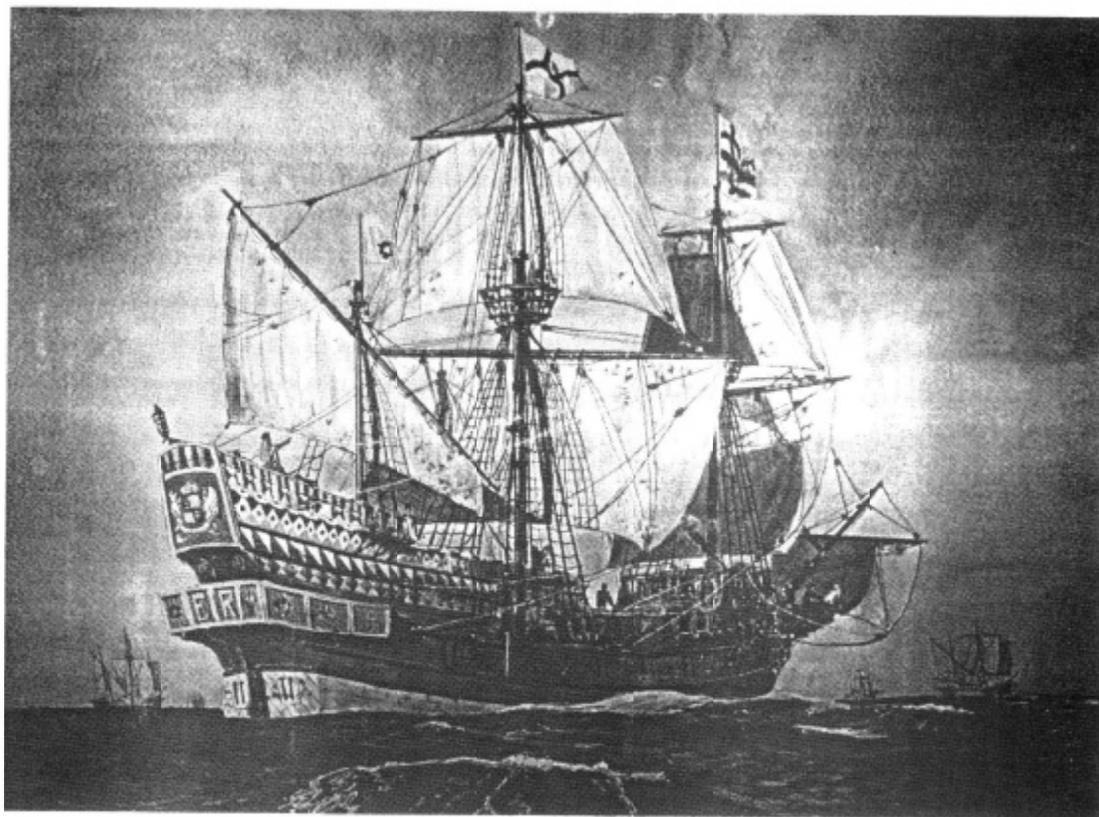
Este gráfico de las diferentes fases del ataque es obra del ingeniero Próspero Casola, que en 8 de Octubre acompaña carta que desde la Isla de Canaria escribió al rey Felipe II, dando cuenta de los intentos de la Armada Inglesa que se había presentado con 28 naves.

Para conocimiento exacto del tipo de buques que se acercaron a Las Palmas y fueron rechazados (galeones ingleses de la época), que atacaban Las Indias y flotas españolas) mostramos un modelo naval del siglo XVI tan famoso como el galeón británico "Golden Hind" nave perfecta, de 100 toneladas, con la que Sir Francis Drake realizó (1577-1580) su viaje alrededor del mundo. El 13-XII 1577 una pequeña flota de 5 naves sale de Plymouth, al mando de Drake; son los buques "Pelikan (rebautizado "Holden Hind", "Swan", "Elizabeth", "Mari Gold" y "Christopher", autorizados por la reina de Inglaterra para reconocer las costas sudamericanas del Pacífico.

Desde la época de Magallanes y Elcano (primer viaje alrededor del mundo, el gran Océano Pacífico era considerado mar exclusivo de España. Era el Océano privado de Felipe II, hasta la llegada del buque británico que aquí presentamos, artillado con 18



GRAN GALEÓN " SAN-MARTIN" ARMADA ESPAÑOLA DE FELIPE II, UNO DE LOS MEJORES BUQUES DE SU ÉPOCA. 1.000 TONELADAS  
DESPLAZAMIENTO (117 TRIPULANTES Y 300 SOLDADOS)  
BUQUE INSIGNIA DE DON ÁLVARO DE BAZÁN "BATALLA DE AZORES" 1582.  
BUQUE INSIGNIA DE MEDINA SIDONIA "BATALLA DE GRAVELINAS", COMBATIÓ CON EL "RAVENGE" DE DRAKE EL 29 DE JULIO 1588.  
LOGRÓ REGRESAR CON OTROS BUQUES DE "LA INVENCIBLE".



AÑO 1580, GALEON INGLÉS "PELIKAN" REBAUTIZADO "GOLDEN HIND".  
NAVE PERFECTA DE 100 TONELADAS Y 18 CAÑONES. DIO LA VUELTA AL MUNDO AL MANDO DE DRAKE.

cañones y de líneas muy marineras.

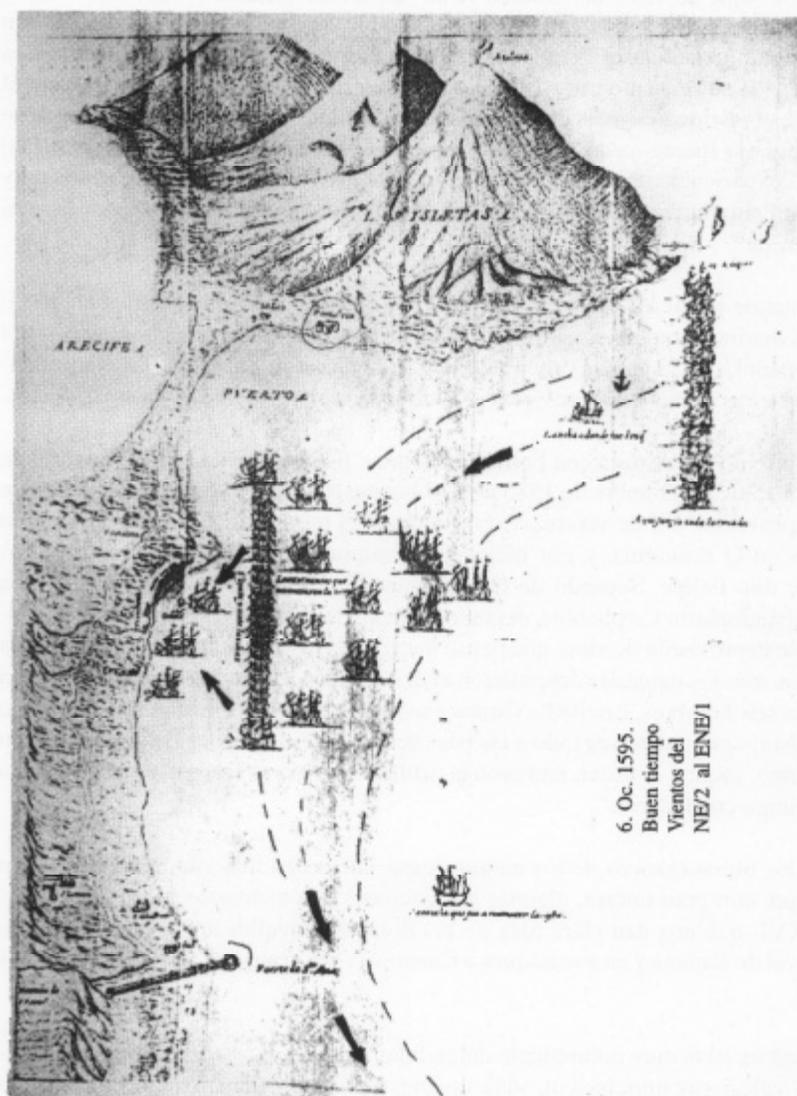
Ya en Abril de 1579 el "Golden Hind" de Drake alcanza el litoral de Nueva España, indefensas costas del Pacífico español, donde captura muy valiosas presas con total impunidad (según narra Fernández Duro en el tomo II de su obra). Es entonces cuando Felipe II autoriza al virrey Toledo a construir dos galeras para intentar atajar el problema de corsarios. Así pues dos típicas embarcaciones mediterráneas, comenzaron siendo base de la fuerza naval, destinada a proteger las extensas costas del Pacífico español. La experiencia demostró que no eran operativas, "por ser las corrientes muy fuertes, costa muy brava y de pocos abrigos, y muy difíciles de mantener, por la gran falta de chusma".

El ataque naval a Las Palmas de 1595 ya había tenido precedentes en 1585. Como buen marino veterano, Drake conocía las débiles defensas de muchos puertos del Imperio Español, que le habían procurado fama y beneficios. Sabía que las islas atlánticas fueron siempre puntos de aprovisionamiento preciosos en los largos viajes oceánicos.

Seguiremos la historia con Fernández Duro. "Francis Drake salió del puerto de Plymouth el 15 de Septiembre de 1585 con 23 buques, haciendo vela para Galicia, con la mira de proveerse allí de víveres. Lo mismo que la reina Isabel, sus capitanes eran extremados en la economía, y por mejor que comprar vitualla, tenían tomarla a los súbditos de don Felipe. Sacando de Galicia ganado, aves y lo más que podían, los ribereños abandonaron los pueblos, dejándole dueño de casas y embarcaciones de pesca. Faltábale la provisión de vino, que pensó hacer en las islas Canarias. Empezó por la de La Palma, más los naturales defendieron el desembarco, echando a fondo una lancha y matando a seis hombres. Los de La Gomera se presentaron en la misma actitud; por lo que sin insistir, continuó navegando a las islas de Cabo Verde, menos belicosas. Allí en la de Santiago, saqueó a placer, embarcó la artillería y víveres frescos y siguió viaje a Santo Domingo en el Caribe".

En los libros clásicos de los mejores especialistas en historia marítima, hemos leído siempre con gran interés, algunas afirmaciones y comentarios sobre los buques del siglo XVI, que nos dan clara idea de las flotas de aquellos años, cruciales en la historia naval de España y en los ataques a Canarias. (Ver grabados anexos de galeones y galeras.)

Nuestras islas muy pobremente defendidas por la escasa artillería de sus castillos, movilizaban sus milicias con toda urgencia y estas luchaban siempre con gran valor. En estos años no se contó nunca con un pequeño velero guardacostas, que pudiera dar aviso de la frecuente llegada de corsarios. He aquí otro ejemplo del abandono de gran parte de las costas y puertos de los reinos de Felipe II. Se gastaban enormes recursos en flotas que fracasaban en Flandes o Inglaterra. (1574-1588).



DISEÑO DE LAS DIVERSAS FASES DEL ATAQUE DE FRANCIS DRAKE AL PUERTO DE LA LUZ, EN 1595.  
 DIBUJO ORIGINAL DE PROSPERO CASOLA. (ARCHIVO DE SIMANCAS)

Recordemos que mediante la metáfora de las tempestades Felipe II interrogaba a Dios, teniendo como tenía a mano la respuesta: la inferioridad técnica de sus naves, frente a los ligeros y bien artillados galcones ingleses. En España la tradición mediterránea pesaba profundamente en su evolución como potencia marítima. Los españoles sobrecargaban sus buques con soldados, con el fin de utilizar tácticas de abordaje. Estas fueron una de las causas del desastre de "La invencible" en 1588.

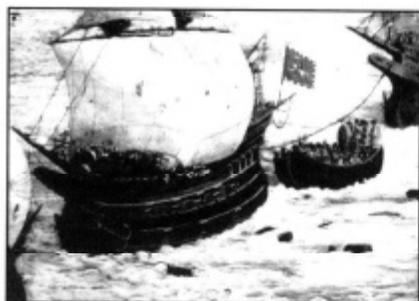
"Sin trabas por anticuadas tradiciones de tipo mediterráneo, incorregiblemente partidarios del corso, los ingleses depositaron su total confianza en la maniobra a favor de viento y en la efectividad de su artillería de costado. Escasos en número pero agresivos y tenaces, de corta imaginación pero receptivos y hábiles, consiguieron buques muy ligeros y muy bien armados con cañones, que atacaban ventajosamente a los grandes buques de España". "Con palabras de Felipe II los ingleses gustaban de combatir a gran distancia como consecuencia de su ventaja en artillería".

La concepción de los buques españoles era menos adecuada para la moderna guerra marítima que la de los ingleses. Parte de esa inferioridad de los barcos españoles se atribuye a la influencia de las tradiciones mediterráneas de "embestida y abordaje".

Hay otros factores a tener en cuenta. Desde 1512 Enrique VIII creó el Almirantazgo como un servicio independiente, responsable para la defensa nacional, se organizó en Inglaterra una armada permanente y la Corona construyó cierto número de buques especialmente concebidos para la guerra naval. En España jamás se llevó a cabo este importante paso. La Corona tenía pocos buques de su propiedad y por regla general recurría al expediente de arrendar y embargar buques mercantes para sus propósitos guerreros, ocasionando la ruina de muchos armadores.

Creo que es una necesidad histórica de la sociedad canaria adquirir una idea verdadera y clara de su pasado marítimo. He aquí la urgencia de contar con un "Museo de la Mar" en nuestro "Castillo de La Luz", en el s. XV "Fortaleza de Las Isletas".

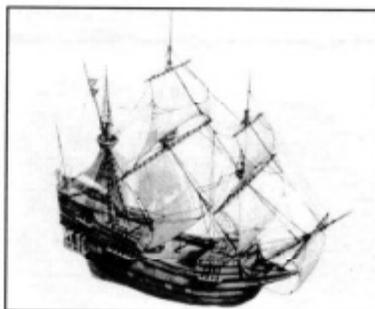
Presentar los viajes del descubrimiento de América, los ataques sufridos por las islas, la evolución de los buques desde los comienzos de la navegación, la pesca en "Berbería", el comercio de esclavos, la emigración, las rutas oceánicas, etc; al menos hasta finalizar la marina vélica y nuestros astilleros. Las penalidades y los errores en nuestras Islas deben ser conocidos por el ciudadano corriente. Sólo con exaltaciones gloriosas hoy en día poco se saca en limpio.



GALEÓN SAN MARTÍN.  
ESPAÑA 1577 - 1588.



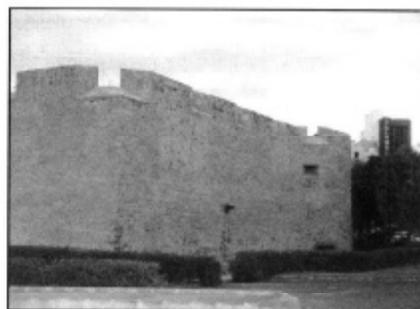
GALEÓN "RAVENGE".  
DRAKE 1588.



GALEÓN GOLDEN - HIND.  
DRAKE 1580.



GALERA Y GALEÓN EN POPA.  
ESPAÑA 1538.



CASTILLO DE LA LUZ.  
1970

## ÍNDICE

PRESENTACIÓN .....	5
I.- SIR FRANCIS DRAKE, EL HOMBRE .....	11
<i>Nicolás Díaz-Saavedra de Morales.</i>	
II.- LA SITUACIÓN POLÍTICA ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA A FINALES DEL SIGLO XVI .....	23
<i>Juan Domínguez Arias.</i>	
III.- LA CIUDAD DE LAS PALMAS EN 1595. SU SIS- TEMA DE DEFENSA Y EL ATAQUE DE DRAKE .....	37
<i>Tomás de Van de Walle de Sotomayor</i>	
IV.- ALGUNAS NOTAS SOBRE EL ATAQUE NAVAL A LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, INTEN- TO DE INVASIÓN BRITÁNICO RECHAZADO EN 1595 .....	51
<i>Manuel González Quevedo.</i>	

# **REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS**

## **Las Palmas de Gran Canaria**

### **Composición de la Junta Directiva en 1995**

<b>Director</b>	<b>Excmo. Sr. D. NICOLÁS DÍAZ-SAAVEDRA DE MORALES.</b>
<b>Vice-Director:</b>	<b>Sr. D. ANTONIO MARRERO BOSCH.</b>
<b>Censor:</b>	<b>Iltno. y Hon. Sr. D. JUAN ANDRÉS MELIÁN GARCÍA.</b>
<b>Secretario:</b>	<b>Sr. D. GABRIEL CARDONA WOOD.</b>
<b>Vice-Secretario:</b>	<b>Sr. D. JUAN JOSÉ LAFORET HERNÁNDEZ.</b>
<b>Tesorero:</b>	<b>Iltno. Sr. D. FRANCISCO MARÍN LLORIS.</b> <b>(Marqués de la Frontera)</b>
<b>Vocal:</b>	<b>Sr. D. DIEGO CASTELLANO GUTIÉRREZ.</b>
<b>Vocal:</b>	<b>Sr. D. JUAN MANUEL DELGADO DE BÉTHENCOURT.</b>
<b>Vocal:</b>	<b>Hon. Sr. D. JUAN ESTEVA AROCENA.</b>
<b>Vocal:</b>	<b>Sr. D. ANTONIO M<sup>a</sup>. GONZÁLEZ PADRÓN.</b>
<b>Vocal:</b>	<b>Sr. D. PEDRO MASSIEU CAMBRELENG.</b>
<b>Vocal:</b>	<b>Sr. D. GONZALO MELIÁN GARCÍA.</b>
<b>Vocal:</b>	<b>Iltno. Sr. D. TOMÁS VAN DE WALLE DE SOTOMAYOR.</b> <b>(Marqués de Guisla Ghiselin)</b>

**REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS**  
**Las Palmas de Gran Canaria**

**Colección: "Temas de Gran Canaria"**

- Nº. 1. REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS; VARIOS AUTORES: *El Vino en la Comarca del Monte Lentiscal.*
- Nº. 2. REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS; VARIOS AUTORES: *La Batalla de Las Palmas en 1595.*

**Este libro se terminó de imprimir el día 6 de Octubre  
de 1995, fecha del IV Centenario de la Victoria de  
las Fuerzas Defensoras de la Ciudad de Las  
Palmas de Gran Canaria, mandadas por  
el Capitán General D. Alonso de  
Alvarado y de Ulloa sobre la  
Armada Británica de los  
Almirantes Sir Francis  
Drake y Sir John  
Hawkins.**